



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2011

Věc: Zavedení nové funkce staničního zabezpečovacího zařízení ovládaného z JOP

Č.j.: 58841/10-OŘ

Ukládací znak : 01.3.2

Skartační znak a lhůta: A - 10

Počet listů : 13

Počet příloh : 0

Gestorský útvar : Odbor řízení provozu

Zpracovatel : T. Kabrle

Tel. : 972 235 543

Fax :

E-mail : kabrle @szdc.cz

Rozdělovník : SŽDC, OAE, OKS, OB
Operátor obsluhy dráhy

Účinnost od: 10.02.2011

V Praze dne: 9.2.2011

Ing. Pavel Habarta, MBA
pověřený řízením organizace

**Pokyn provozovatele dráhy
pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy
č. 1/2011**

Schváleno generálním ředitelem SŽDC
dne:9.2.2011
č.j.: 58841/10-OŘ

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor řízení provozu
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Rok vydání: 2011

OBSAH

OBSAH	3
ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	4
ROZSAH ZNALOSTÍ	5
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK.....	6
ČÁST PRVNÍ	7
ÚVODNÍ USTANOVENÍ.	7
ČÁST DRUHÁ	7
EVIDENCE ZTRÁTY ŠUNTU	7
FUNKCE DĚLENÍ VLAKU/POSUNU.....	10
ČÁST TŘETÍ.....	11
PODEZŘELÝ ZÁNİK VLAKU.....	11
ČÁST ČTVRTÁ.....	13
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	13

LIST PROVEDENÝCH ZMĚN

Číslo změny	Č. j. změny	Změna se týká ustanovení a příloh:	Datum účinnosti změny	Změnu provedl příjmení a jméno / podpis
	Datum schválení			
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organ. Složka	Pracovní činnosti	Znalost
SŽDC	Osoby pověřené k šetření mimořádných událostí	Úplná: celý pokyn
SDC	Vedoucí zaměstnanci	Informativní: celý pokyn
SDC	Zaměstnanci zabývající se údržbou JOP a GTN	Úplná: celý pokyn
Operátor obsluhy dráhy	Osoby pověřené k šetření mimořádných událostí	Úplná: celý pokyn
Operátor obsluhy dráhy	Zaměstnanci zajišťující obsluhu dráhy	Úplná: celý pokyn

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

zkratka ... význam zkratky

ČD	České dráhy, a.s.
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DV	Dopravní výnosy
DVP	Dělení vlaku/posunu
ELDODO	Elektronická dopravní dokumentace
EZŠ	Evidence ztráty šuntu
GTN	Graficko-technologická nadstavba
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KO	Kolejový obvod
OOD	Operátor obsluhy dráhy
OŘ	Odbor řízení provozu SŽDC
PC	Posunová cesta
PN	Přivolávací návěst
PSt	Pomocné stavědlo
PVKO	Potvrzení volnosti kolejového obvodu
SDC	Správa dopravní cesty
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
VC	Vlaková cesta
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZZ	Zabezpečovací zařízení

ČÁST PRVNÍ

Úvodní ustanovení

1.1 Na základě požadavku Drážního úřadu je u staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen „SZZ“) ovládaného z Jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP), které používá ke zjišťování volnosti staniční koleje kolejové obvody (dále jen KO), uplatňováno funkční chování pro vyhodnocení a eliminaci ztráty šuntu na staniční koleji.

1.2 Řešení problematiky je realizováno ve dvou variantách:

- a) Evidence ztráty šuntu (uvedeno v části první).
- b) Indikace podezřelého zániku vlaku na staniční koleji v provozní aplikaci GTN – dočasná funkcionality používaná do doby instalace SW podle varianty 1. (uvedeno v části třetí).

ČÁST DRUHÁ

Evidence ztráty šuntu

2.1 SZZ zaeviduje ztrátu šuntu v případě, kdy dojde u KO staniční koleje k vyhodnocení volnosti bez toho, aby došlo ke standardnímu uvolnění staniční koleje vlakem/posunem. Za standardní uvolnění staniční koleje se považuje její uvolnění při odjezdu vlaku, respektive posunového dílu po postavení vlakové, espektive posunové cesty, nouzové vlakové cesty na PN, respektive nouzové posunové cesty, tj. dle JOP VC, PC, PN, PP, a to mimo případ zavedení funkce pro dělení vlaku/posunu (dále jen funkce „DVP“).

2.2 V případě evidence ztráty šuntu (dále jen „EZŠ“) je obsluhující zaměstnanec informován o této skutečnosti na monitoru JOP následujícím způsobem:

- Symbol kolejového úseku staniční koleje včetně čísla koleje je zobrazen v případě vyhodnocení volnosti KO symbolem v barvě hnědé, při vyhodnocení obsazení KO je symbol koleje v barvě červené při zachování evidence ztráty šuntu,
- Pro dotčenou kolej bude proveden výpis poruchového hlášení o evidenci ztráty šuntu: „**Evid. ztráty šuntu XK**“, kde X je číslo příslušné staniční koleje. Do potvrzení klávesou ENTER je tento výpis doprovázen akustickou indikací.

2.3 Činnost obsluhujících zaměstnanců v případech vzniku indikace EZŠ

Společná ustanovení:

- Výpravčí (dispečer) podle možností zajistí jízdu po jiné koleji než po té, u které byla indikována EZŠ.
- Vznik EZŠ výpravčí (dispečer) podle možností oznámí strojvedoucímu vlaku, po jehož jízdě EZŠ vznikla a upozorní ho na možnost poruchy pískovacího zařízení.

2.4 Činnost výpravčího (dispečera) v případě, kdy musí uskutečnit jízdu vlaku (posunového dílu) na kolej s indikací EZŠ.

2.4.1 Výpravčí (dispečer) může zjistit sám nebo prostřednictvím zaměstnance s příslušnou kvalifikací volnost staniční koleje.

- Zjistí sám nebo prostřednictvím odborně způsobilého zaměstnance zjistí volnost staniční koleje podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D2 a ZDD,
- Pokud je zjištěno, že staniční kolej je obsazená, **nesmí být povel PVKO použit**,
- Pokud je zjištěno, že staniční kolej je volná, provede o této skutečnosti zápis do Telefonního zápisníku. Výpravčí (dispečer) následně zruší stav **EZŠ** povinně dokumentovaným obslužným **PVKO** z menu příslušné staniční koleje (popis a význam funkcionality PVKO je uveden v „Návodu k obsluze JOP“),

2.4.2 Výpravčí (dispečer) nemůže zjistit volnost staniční koleje.

Níže uvedený postup se používá jen tehdy, pokud výpravčí (dispečer):

- a) nemůže vzhledem k dopravní situaci pro jízdu vlaku použít jinou kolej;
- b) zjištění volnosti staniční koleje, kde je indikována **EZŠ**, nelze z časového hlediska provést způsobem, při němž by nedošlo k omezení kapacity dráhy.

- Pro vlak, který pojede po staniční koleji, na které je indikována **EZŠ**, postaví výpravčí (dispečer) vjezdovou **VC** obvyklým způsobem.
O nemožnosti rozsvícení povolujícího znaku bude, v průběhu stavění **VC**, obsluhující zaměstnanec informován výpisem „**NEBUDE POVOLUJÍCÍ NÁVĚST, evidována ztráta šuntu XK**“ („X“ je číslo příslušné staniční koleje).
Po potvrzení klávesou ENTER dojde k postavení vlakové cesty, bez rozsvícení povolující návěsti na příslušném návěstidle.
- Jízda vlaku musí být zajištěna jako jízda podle rozhledových poměrů postavením **nouzové vjezdové vlakové cesty** na dotčenou staniční kolej obslužným příkazem **PN**, která bude navolena obslužným příkazem z menu návěstidla. **PN z menu symbolu stanoviště obsluhy (domečku) nesmí být použito.**
- Výpravčí (dispečer) musí jízdu vlaku na kolej s indikací EZŠ sledovat podle indikací ZZ.
- Po zjištění, že vlak **zastavil** u návěstidla (cestového nebo odjezdového) a že nastaly podmínky pro jeho další jízdu, může být následně postavena odjezdová **VC** ze staniční koleje obvyklým způsobem (VC, VCO, PN). Pokud při průjezdu vlaku po staniční koleji nedojde k následné ztrátě šuntu a po odjezdu vlaku ze staniční koleje bude tato uvolněna, **EZŠ** se na této staniční

koleji samočinně zruší. Barva koleje na monitoru JOP se změní na šedou, a to včetně čísla koleje.

2.5 V případě, že staniční kolej bude obsazená, oznámí strojvedoucí tuto skutečnost výpravčímu nebo dispečerovi, který zajistí následná dopravní opatření.

Výše uvedený postup a způsob řešení této dopravní situace je v souladu s pátým odstavcem článku 531 předpisu SŽDC (ČD) D2.

2.6 Při výpadku technologie v době, kdy je na některé staniční kolej indikována **EZŠ**, dojde následně k nevratné ztrátě informace o vzniku **EZŠ**. Po opětovném startu technologie nastaví obsluhující zaměstnanec, do doby zjištění skutečného stavu, na příslušnou staniční kolej kolejovou výlukou s nápisem na štítku „**Evidence ztráty šuntu**“. Kolejovou výlukou ukončí bezprostředně po zjištění volnosti příslušné koleje, které provede způsobem specifikovaným ve výše uvedených člancích.

2.7 Vznikne-li stav **EZŠ** v době, kdy je probíhající posun v ŽST zajišťován obsluhou pomocného stavědla (dále jen PSt), musí před vrácením souhlasu k obsluze PSt výpravčí nebo dispečer postupně:

- zjistit volnost na základě prokazatelného ohlášení volnosti staniční koleje s **EZŠ** zaměstnancem řídícím posun (zápis provede do Telefonního zápisníku),
- zrušit stav **EZŠ** povinně dokumentovaným obslužným povelom PVKO, který je zadán z menu staniční koleje (viz „Návod k obsluze JOP“)
- převzít souhlas k obsluze **PSt** dle návodu pro obsluhu.

2.8 Evidence vzniku **EZŠ**.

- Vznikne-li provozní stav **EZŠ**, bude po provedení příslušných opatření specifikovaných ve výše uvedených člancích evidován na pracovišti, kde se **EZŠ** projevila, v Záznamníku poruch jako **závada ZZ** (viz předpis SŽDC (ČD) Z1 a Provozní výklad č.1/09).
- Bude-li se provozní stav **EZŠ** bezprostředně opakovat i po jízdě dalšího vlaku (opětovném předání **PSt**) bude evidován a ohlášen jako **porucha ZZ**.
- Bude-li se provozní stav **EZŠ** opakovat **3 krát** za směnu výpravčího nebo dispečera v nepravidelných časových odstupech (ne bezprostředně za sebou), bude evidován jako **závada ZZ** a ohlášen udržujícímu zaměstnanci.
- Udržující zaměstnanec posoudí stupeň závažnosti ohlášené skutečnosti a přijme odpovídající opatření.
- Obsluhující zaměstnanec je povinen na žádost udržujícího zaměstnance podat další dodatečné informace.

Funkce dělení vlaku/posunu

2.9 Činnost obsluhujících zaměstnanců při dělení vlaku nebo posunu na staniční koleji.

Pro dělení vlaku nebo posunového dílu na staniční koleji slouží funkcionality DVP (Dělení vlaku/posunu). Aby byla zachována schopnost SZZ zajistit funkci EZŠ v případě, že vlak nebo posunový, který vjel na staniční kolej, bude nutno rozdělit, musí výpravčí (dispečer) v tomto případě provést následující obslužný postup:

- Po obsazení staniční koleje vlakem/posunovým dílem, který bude následně rozdělen, výpravčí nebo dispečer zavede na příslušné staniční koleji funkční stav „**Zavedení dělení vlaku/posunu**“ (dále jen **DVP >**), který je zadán z menu staniční kol je (viz „Návod k obsluze JOP“).
- **Pozadí** staniční koleje na monitoru JOP se probarví **šedě**.
- Uvedeným obslužným postupem bylo rozdělení vlaku/posunového dílu zavedeno do technologie **SZZ** pro zajištění funkcionality **EZŠ** i pro uvedenou dopravní činnost.
- Zaevidovaná informace o dělení vlaku/posunového dílu na staniční koleji (zadaná povelu DVP>) se odmaže automaticky zařízením po prvním odjezdu vlaku/posunu (VC, PC, PN, PP), pokud nadále KO staniční koleje indikuje obsazení. Pokud dojde po prvním odjezdu k uvolnění staniční koleje, dojde k EZŠ.
- Funkci DVP lze zrušit také obsluhou JOP povelu DVP<, který je zadán z menu staniční kol je (viz „Návod k obsluze JOP“).
- **Pozadí** staniční koleje na monitoru JOP se po zrušení DVP vrátí do původního stavu.

Tento postup je **nutno** použít i tehdy, pokud na již obsazenou staniční kolej, např. posunem, či jakýmkoliv jiným postupem vjede další železniční vozidlo, které nebude staniční kolej opouštět jako jeden celek s vozidly, které se již na ní nacházejí.

Uvedený postup je **nutno** používat i v případě, že je na staniční koleji zavedena kolejová výluka (VYL), štítek (STIT), nebo napěťová výluka (NVL). V těchto případech nedojde po použití DVP> k šedému podbarvení pozadí příslušné staniční koleje, jelikož barva podbarvení pozadí staniční koleje odpovídající (VYL, STIT, NVL) má vyšší prioritu. Funkčnost povelu DVP> i povelu DVP< je však zachována v plném rozsahu.

V případě indikace **EZŠ** na staniční koleji, kde je zaveden provozní stav **DVP >** postupuje výpravčí nebo dispečer stejným způsobem, jak je uvedeno výše.

ČÁST TŘETÍ

Podezřelý zánik vlaku

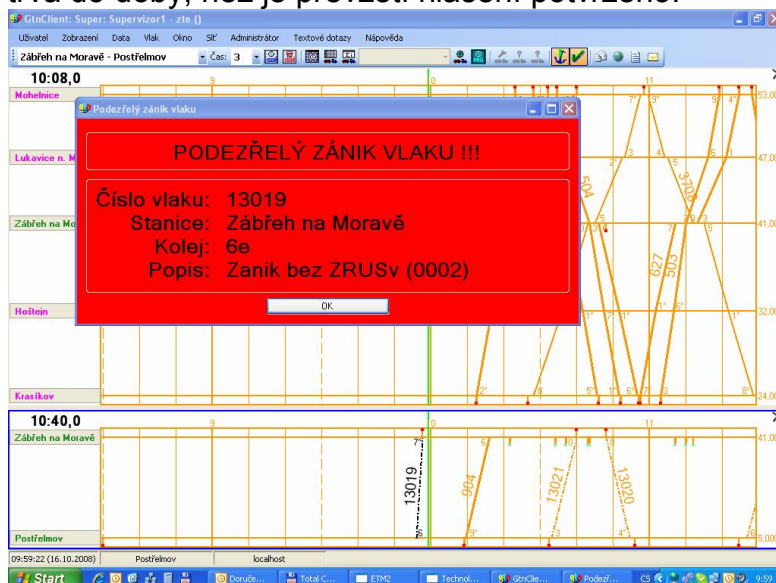
3.1 V některých železničních stanicích zůstává v provozní aplikaci GTN implementována kontrolní funkce pro indikaci podezřelého zániku vlaku na staniční koleji, a to do doby nasazení funkce **EZŠ**.

Dále uvedená opatření se zavádí pouze pro staniční kolej uvedenou ve výpise „*Podezřelý zánik vlaku*“. Jízda po ostatních kolejích není omezena.

3.2 Podezřelý zánik vlaku identifikuje GTN jako smazání čísla vlaku ze staniční koleje, aniž by došlo v JOP k zániku vlaku použitím funkce „*ZRUŠV*“ nebo k odjezdu vlaku vlakovou nebo nouzovou vlakovou cestou.

3.3 Funkce „*Podezřelý zánik vlaku*“ je v GTN aktivována pouze na staničních kolejích, v železničních stanicích vybavených staničním zabezpečovacím zařízením typu ESA. Nevztahuje se na části kolejí na záhlaví, zhlaví a výhybkové úseky. Dále není tato funkce aktivována v případech, kdy je informace o volnosti kolejových úseků zjišťována počítači náprav.

3.4 Kontrolní funkce má charakter varovného hlášení zobrazeného v červeném okně „*Podezřelý zánik vlaku*“ s údaji o čísle vlaku, železniční stanici, čísle koleje a popisem události. Současně se zobrazením tohoto okna je aktivována akustická indikace, která trvá do doby, než je převzetí hlášení potvrzeno.



3.5 Výstražné okno se otevře jen u uživatelů GTN, kteří mají danou stanici přiřazenu k ovládání.

3.6 Otevření výstražného okna je v Protokolu obsluhy ELDODO dokumentováno v řádku události ve sloupci Info textem „*Podezřelý zánik vlaku*“. Okno není samovybavitelné a je nutné ho v GTN potvrdit. V aplikačním logu GTN lze dohledat jméno uživatele GTN, který hlášení potvrdil.

3.7 Pro zabránění nežádoucím případům aktivace uvedené funkce musí obsluhující zaměstnanec při ukončení jízdy vlaku před provedením volby posunové cesty zadat povel „ZRUŠV“.

3.8 Otevření výstražného okna se může týkat dvou technologických událostí, které nelze v GTN spolehlivě rozlišit. Proto obsluhující zaměstnanec musí vyhodnotit, zda se funkce „*Podezřelý zánik vlaku*“ aktivovala:

- uvolněním koleje jako automatický zánik vlaku ve stanici, kdy výpravčí/dispečer nepoužil pro smazání čísla vlaku funkci „ZRUŠV“ a číslo vlaku se smazalo automaticky uvolněním koleje, přičemž se kolej uvolní obvykle jízdou posunového dílu z této koleje,
- nežádoucím uvolněním koleje jako mimořádnost („ztráta vlaku“).

3.9 Je-li situace vyhodnocena jako nežádoucí uvolnění koleje, musí obsluhující zaměstnanec:

- a) je-li postavena následná vlaková cesta na kolej, na které je indikován „*Podezřelý zánik vlaku*“ ihned zadat na JOP povel Stůj na návěstidle, které dovoluje jízdu na tuto kolej, případně i z této koleje,
- b) pro indikovanou kolej zavést v JOP výlukový štítek,
- c) podle okolností, např. když následný vlak již minul návěstidlo, použít další možnosti, které jsou v dané lokalitě k dispozici, pro zastavení následného vlaku,
- d) zjistit dotazem u strojvedoucího vlaku, u kterého je indikován výpis „*Podezřelý zánik vlaku*“ jeho polohu, případně ho informovat o možném vzniku technické závady, která mohla tuto situaci zapříčinit (např. porucha pískovacího zařízení),
- e) informovat servisní pracoviště příslušné SDC jako při poruše zabezpečovacího zařízení a pokud se jedná o vznik mimořádné události postupovat ve smyslu předpisu ČD D17 (SŽDC Dp17),
- f) zrušit výše uvedená opatření a obnovit provoz po dané koleji je možno po:
 - odepsání poruchy podle předpisu SŽDC (ČSD) T100 nebo
 - po bezpečném zjištění, že kolej je volná, např. kontrolou volnosti koleje podle předpisu SŽDC (ČD) D2 a ZDD, při indikaci správné činnosti SZZ.

Výše uvedená opatření se zavádí pouze pro staniční kolej uvedenou ve výpise „*Podezřelý zánik vlaku*“. Jízda po ostatních kolejích není omezena.

ČÁST ČTVRTÁ

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

4.1 Přednostové Provozních obvodů ČD, a.s. zajistí prokazatelné seznámení obsluhujících zaměstnanců s tímto pokynem. Tento pokyn zařadte v ŽST do desek DV u výpravčího, případně podle rozhodnutí RCP nebo přednosty provozního obvodu i na další pracoviště.

4.2 Pokyn nabývá účinnosti dnem 10.02.2011.

4.3 Dnem účinnosti tohoto Pokynu se ruší pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2008.