



České dráhy, a.s.

Generální ředitelství

ODBOR ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRAŽNÍ DOPRAVY

Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15

IČ: 70 99 42 26

Zapsané v Obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 8039

České dráhy a.s.

Generální ředitelství

ředitelé O11

O12

O13

O16

vrchním přednostům všech UŽST v síti ČD a.s.

ředitelství ČD Cargo a.s. a PJ

na vědomí:

O 11/1 - p. Jan Kubeš

odbor O26 – Bc. Vojtech Jaruška

kontrolní operátoři RCP:

Brno – Ing. Běták

Ostrava – p. Bohdan Novák

Ústí n.L. – p. Zdeněk Joza

Plzeň – p. Jaroslav Svoboda

DVI Praha – p. Dlouhá

Podnikový výbor OSŽ při ČD, a.s.

Prezidium Unie železničních zaměstnanců Praha

Prezidium Federace strojvůdců ČR Praha

Prezidium Federace železničářů ČR Praha

Prezidium Federace vozmistrů Praha

Prezidium Federace vlakových čet Praha

Výbor Cechu strojvůdců ČR Plzeň

SŽDC s.o. – odbor legislativy - p. Balek

SŽDC s.o. – odbor provozuschopnosti – Ing. Rosa

Odpověď na č.j.:

Naše č.j.:

340/2008-O11

Vyřizuje / telefon:

Pavel Lášek / 9722 41653

V Praze dne:

15.01.2008

Věc: Gestorský výklad k čl. 53 předpisu ČD Z11

Na základě výsledků šetření několika MU a na základě ustanovení předpisu ČD M1, část první, kapitola třetí, oddíl A, čl. 32 písmeno c) provádím

výklad ustanovení článku 53 předpisu ČD Z11

Citace čl. 53:

Použití radiového zařízení k zastavení vlaku

Činnost výpravčího (dispečera):

Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem a musí se pokusit obsluhou TRS vlak (PMD) zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“ – viz příloha č.5 a 6 předpisu ČD Z11.

Současně musí o hrozícím nebezpečí strojvedoucího informovat ústně prostřednictvím funkce TRS - „GENERÁLNÍ VOLBA“.

Činnost strojvedoucího:

- V případě zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku musí strojvedoucí zjistit, zda byl vlak zastaven vlakovým zabezpečovačem, nebo dálkově radiovým zařízením TRS.
- Byl-li vlak zastaven dálkově, rádiovým zařízením TRS, je na ovládací skříňce strojvedoucího tato skutečnost indikována takto:
 - svítí symbol rutinního příkazu „STOP“
 - svítí tlačítko s uvedením funkce zaměstnance, který příkaz STOP vyslal (výpravčí, dispečer)
 - ozývá se akustický signál.
- Pokud nebyl strojvedoucí informován o důvodu zastavení vlaku, naváže radiové spojení nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s příslušným zaměstnancem a zjistí důvod zastavení.
- Po zjištění důvodů zastavení uvede strojvedoucí vozidlovou rádiovou stanici do výchozí polohy tak, že vypne a znovu zapne napájení rádiové stanice (příslušný jistič). Tato obsluha neovlivní obvody vlakového zabezpečovacího zařízení (není nutno je přenastavovat).
- Po této obsluze strojvedoucí překontroluje, že rádiová stanice je ve výchozí poloze a naváže spojení s příslušným dopravním zaměstnancem.
- Pokud by uvedenou obsluhou nebo z důvodu jiné poruchy nešlo obnovit správnou činnost vozidlové rádiové stanice, musí strojvedoucí vlak odbrzdit uzavřením uzavíracího kohoutu v odbočce brzdového potrubí (žlutě natřený a zaplombovaný).
- Dále strojvedoucí postupuje podle ustanovení předpisu ČD T108.
- Nelze-li dostupnými telekomunikačními prostředky zjistit příčinu zastavení vlaku, smí strojvedoucí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů do nejbližší stanice, musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a jednat tak, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

Výklad stanovení čl. 53 předpisu ČD Z11:

Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem a musí se pokusit obsluhou TRS vlak (PMD) zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“ – viz příloha č.5 a 6 předpisu ČD Z11.

Současně musí o hrozícím nebezpečí strojvedoucího informovat ústně prostřednictvím funkce TRS - „GENERÁLNÍ VOLBA“.

Tento článek předpisu ČD Z11 v souvislosti se znalostí funkčnosti systému TRS Tesla (všichni provozní operátoři, kteří směřují zařízení TRS Tesla obsluhovat tj. výpravčí a dispečer, vykonávají nejen dle předpisu Ok 2 tzv. Praktickou zkoušku způsobilosti z obsluhy, ale i každoroční pravidelné školení, které provádí hlavní operátor – viz ČD Z11, čl.21) jednoznačně umožňuje výpravčímu (dispečerovi) v případě, že nastala jakákoliv pochybnost ve smyslu textu čl. 53 použít funkci Generální STOP popř. adresný STOP bez ohledu na skutečnost, byl-li o to někým požádán nebo ne.

Vzhledem k tomu, že v Provozním řádu TRS, v bodě č.9 jsou vždy vyznačené pro jednotlivé ŽST popř. další lokality všechny kmitočty příslušné (-ných) kanálové (-vých) skupiny i seznam stanovišť všech základnových stanic, zcela jednoznačně z výše uvedeného vyplývá, že pokud nepožádá výpravčí o zaslání kódovaného příkazu Generální STOP na celou trať příslušného dispečera, musí provést vyslání kódovaného příkazu Generální STOP sám a zároveň vzhledem k tomu, že zpravidla nelze nikdy přesně odhadnout, a to ani podle indikace kolejových obvodů, ve kterém místě přesně se dotčený vlak právě nachází (čili na jakém kmitočtu příslušné kanálové skupiny je automaticky nalaďena právě jeho vozidlová rds, protože strojvedoucí ručně nastavuje pouze kanálovou skupinu nikoliv kmitočet) z logiky věci vyplývá, že o vyslání funkce Generální STOP musí

požádat i výpravčího sousední dopravní, mezi nimiž se vlak právě nachází. Tato problematika byla proškolená u všech hlavních operátorů, kteří provádějí pravidelné školení a zkoušky praktické způsobilosti každému provoznímu operátorovi.

Aktivací funkce Generální STOP z ovládací skříňky s dispečerským oprávněním totiž dispečer provede zastavení všech vlaků vybavených zařízením TRS TESLA na celém svém úseku - kanálové stuze (vyslání funkce G-STOP ze všech základnových radiostanic). Je také důležité si uvědomit, že kanálová stuha může obsahovat dvě i více kanálových skupin (kanálů) a může se dělit i uprostřed jeho úseku. Jako příklad lze uvést úsek trati V.Osek – Kolín – K.Hora, kde jsou kanálové skupiny 66 – 62 – 66 spojené v jedné stuze Lysá n.L. – Kolín – Čáslav.

Rovněž bych chtěl v souvislosti s touto skutečností upozornit, že zjištěná neznalost obsluhy zařízení TRS a zejména vyslání kódovaného příkazu G-STOP bude vždy posuzována jako hrubé porušení pracovní kázně a předpisu ČD Z11.

Pavel Lášek v.r.
gestor předpisu ČD Z11

na vědomí: (pouze elektronicky)

ČD, GR – vedoucí O11/1

ČD, GR – O26 Bc Vojtech Jaruška, gestor předpisu ČD M1