

SŽ PPD-8/2022

Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy s požadavky na postup obsluhujících zaměstnanců při evidenci ztráty šuntu

Účinnost od 1. ledna 2023

Nahrazení předchozích vnitřních předpisů

Tímto vnitřním předpisem se nahrazuje vnitřní předpis Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2011, účinný od 10. února 2011.

Schváleno pod čj. 75588/2022-SŽ-GŘ-O11
dne 19. prosince 2022

Bc. Jiří Svoboda, MBA v.r.
generální ředitel

SŽ PPD-8/2022**Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy s požadavky na postup obsluhujících zaměstnanců při evidenci ztráty šuntu**

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor řízení provozu
Praha
spravazeleznic.cz
Rok vydání: 2022
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, rok 2022

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval

OBSAH

1	ÚVODNÍ USTANOVENÍ.....	7
1.1	Základní ustanovení.....	7
2	EVIDENCE ZTRÁTY ŠUNTU	7
2.1	Základní ustanovení.....	7
2.2	Zajištění jízd vlaků a obsluha SZZ po vzniku EZŠ	8
2.3	Vznik EZŠ v době předání pomocného stavědla na místní obsluhu	9
2.4	Úvratové jízdy a vznik EZŠ	9
2.5	Evidence závad a poruch	10
2.6	Restart zadávacího počítače.....	10
3	DĚLENÍ VLAKU/POSUNU	11
3.1	Základní ustanovení.....	11
3.2	Zavedení nebo zrušení dělení vlaku/posunu	11
4	ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	13

ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalostí tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalosti pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalosti, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
Zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon služby zaměstnanců obsluhujících nebo udržujících SZZ ovládané z JOP s funkcionalitou EZŠ	Úplná: celý dokument
Zaměstnanci, kteří provádí školení nebo zkoušky zaměstnanců obsluhujících nebo udržujících SZZ ovládané z JOP	Úplná: celý dokument
Zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují činnost školících zaměstnanců	Úplná: celý dokument
Zaměstnanci, kteří obsluhují SZZ ovládané z JOP s funkcionalitou EZŠ	Úplná: celý dokument
Zaměstnanci pověřeni organizováním údržby nebo údržbou SZZ ovládaného z JOP s funkcionalitou EZŠ	Úplná: celý dokument

ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

DU	doplňující ustanovení k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích zařízení
DVP	dělení vlaku/posunu
EZŠ	evidence ztráty šuntu
JOP	jednotné obslužné pracoviště
PDÚ	povinně dokumentovaný úkon
PMD	posun mezi dopravami
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic tento pokyn SŽ PPD-8/2022 – Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy s požadavky na postup obsluhujících zaměstnanců při evidenci ztráty šuntu.

1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

1.1 Základní ustanovení

- 1.1.1 Pokyn „SŽ PPD-8/2022 – Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy s požadavky na postup obsluhujících zaměstnanců při evidenci ztráty šuntu“ (dále jen „pokyn“) stanovuje podmínky pro postup obsluhujících zaměstnanců při vzniku evidence ztráty šuntu na staniční koleji (dále jen „EZŠ“).
- 1.1.2 Tento pokyn se vztahuje pouze na kolejové úseky staničních kolejí u elektronických staničních zabezpečovacích zařízení (dále také „SZZ“) ovládaných z jednotného obslužného pracoviště (dále jen „JOP“), kde jsou použity pro zjišťování volnosti koleje kolejové obvody.
- 1.1.3 Funkce EZŠ je pro tato SZZ využita standardně. Není-li výjimečně funkce EZŠ zřízena, například při aktivaci provizorního SZZ, musí být tato informace uvedena v doplňujícím ustanovení k předpisům pro obsluhu zabezpečovacího zařízení (dále jen „DU“).

2 EVIDENCE ZTRÁTY ŠUNTU

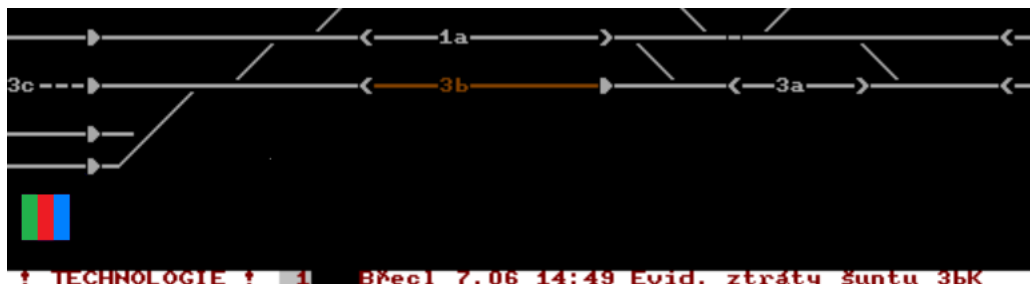
2.1 Základní ustanovení

- 2.1.1 SZZ vyhodnotí a indikuje EZŠ na symbolu kolejového úseku staniční koleje v případě, kdy:
- a) dojde k uvolnění staniční koleje jízdou drážního vozidla bez postavení jízdní cesty (povel „VC“, „VCO“, „VCP“, „VCRP“, „PC“) nebo nouzové jízdní cesty (povel „PN“, „PP“);
 - b) dojde ke ztrátě šuntu z důvodu zvýšení celkového elektrického odporu mezi koly drážního vozidla a kolejnicemi (porucha pískovacího zařízení apod.);
 - c) je zavedena funkce dělení vlaku/posunu (dále také „DVP“) a po odjezdu drážního vozidla z této koleje nejsou splněny podmínky pro správné vyhodnocení obsazení, nebo volnosti kolejového obvodu této staniční koleje;
 - d) obsluhující zaměstnanec zavede EZŠ povel „ZS>“, např. po výpadku technologie SZZ;
 - e) dojde k poruše SZZ, tvořící hraniční oblast s jiným SZZ (použito např. u SZZ ESA v železniční stanici Kolín);
 - f) při úvratové jízdní cestě u starších typů SZZ dojde k částečnému neprojetí této jízdní cesty a nezrušení jejího závěru a současně není pro jízdu drážních vozidel v opačném směru jízdy postavena nouzová jízdní cesta od příslušných návěstidel.
- 2.1.2 Neumožňuje-li SZZ zavést EZŠ¹ povel „ZS>“, postupuje obsluhující zaměstnanec v případech stanovených tímto pokynem pro zavedení nebo zrušení EZŠ takto:
- a) nastanou-li podmínky pro zavedení EZŠ, zavede na staniční koleji štítek kolejové výluky,
 - b) nastanou-li podmínky pro ukončení EZŠ, zruší na staniční koleji štítek kolejové výluky.
- 2.1.3 Informace o nutnosti zavádět nouzové závěry dle článku 2.1.1 f) tohoto pokynu musí být uvedena v DU.

¹ Starší verze SW, která povel „ZS>“ neobsahuje

2.1.4 V případě vzniku EZŠ je tento stav indikován takto:

- a) symbol kolejového úseku staniční koleje, včetně čísla koleje, je zobrazen v případě vyhodnocení volnosti kolejového obvodu hnědou barvou symbolu na právě platném pozadí (číslo vlaku hnědou barvou) a v případě vyhodnocení obsazení kolejového obvodu světle červenou barvou symbolu na právě platném pozadí (číslo vlaku světle červenou barvou), při zachování EZŠ;
- b) zobrazení poruchového hlášení o vzniku EZŠ, včetně čísla této staniční koleje, doplněné akustickou indikací. Akustickou indikací a poruchové hlášení lze po jeho přečtení potvrdit klávesou Enter.



Obrázek 1 – Příklad zobrazení EZŠ a poruchového hlášení

2.1.5 Je-li EZŠ zavedena povelom „ZS>“, nedojde na zadávacím počítači, ze kterého byla EZŠ zavedena k indikaci dle článku 2.1.4 b) tohoto pokynu. Na záložním zadávacím počítači (na všech záložních zadávacích počítačích, je-li jich více) je EZŠ indikováno standardně, dle článku 2.1.4.

2.1.6 Při vzniku EZŠ na staniční koleji:

- a) lze zadávat povely pro čísla vlaků,
- b) lze na tuto kolej stavět posunové cesty,
- c) nelze na tuto kolej stavět vlakové cesty,
- d) není v činnosti kódování na tuto kolej ve všech kolejových úsecích od předchozího hlavního návěstidla a na staniční koleji, kódování je funkční až za hlavním návěstidlem této koleje, je-li z ní postavena vlaková cesta.

2.1.7 Je-li staniční kolej s EZŠ indikovaná jako obsazená, nelze potvrdit volnost kolejového obvodu této staniční koleje, povel „PVKO“ s povinně dokumentovaným úkonem (dále jen „PDÚ“) se v tomto případě v menu symbolu kolejového úseku nenabízí.

2.2 Zajištění jízdy vlaků a obsluha SZZ po vzniku EZŠ

2.2.1 Při vzniku EZŠ, která není způsobena nesprávnou obsluhou SZZ nebo poruchou, zjistí obsluhující zaměstnanec u strojvedoucího drážního vozidla, po jehož jízdě ze staniční koleje k EZŠ došlo, zda u hnacího vozidla nenastala porucha pískovacího zařízení.

2.2.2 Nemůže-li se obsluhující zaměstnanec dotázat strojvedoucího přímo, zajistí zjištění této informace jiným vhodným zaměstnancem, např. výpravčím sousední stanice, traťovým dispečerem, který ovládá sousední řízenou oblast dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení apod.

2.2.3 Ohlásí-li následně strojvedoucí obsluhujícímu zaměstnanci poruchu pískování a jedná se o trať s kolejovými obvody, musí být pro tento vlak (případně posunový díl) s neodstraněnou poruchou pískování zavedena dopravní opatření jako u vozidel nezaručujících součinnost s kolejovými obvody.

2.2.4 Vlak s poruchou pískování musí být odstaven v nejbližší vhodné dopravně.

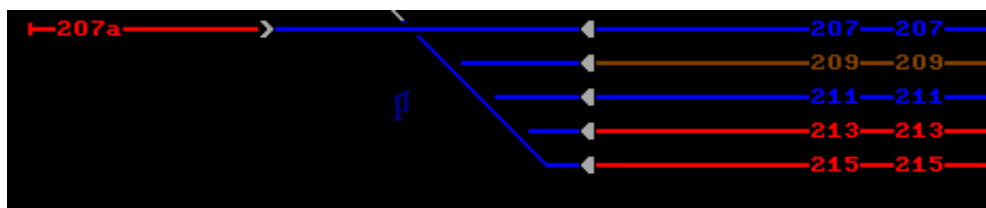
2.2.5 Zjistí-li obsluhující zaměstnanec sám, nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance, že staniční kolej s EZŠ je volná, provede obsluhující zaměstnanec o této skutečnosti zápis do Telefonního zápisníku (v případě, že volnost staniční koleje nezjistil sám) a zruší EZŠ na této staniční koleji povelom „PVKO“ s PDÚ, z menu symbolu kolejového úseku.

- 2.2.6 Zjistí-li obsluhující zaměstnanec sám, nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance, že staniční kolej s EZŠ je obsazená, nesmí EZŠ na staniční koleji zrušit.
- 2.2.7 Pro odstranění EZŠ nesmí být dle ustanovení vnitřních předpisů použita vlaková cesta podle rozhledových poměrů, ani nouzová vlaková cesta postavená přes závěr vlakové cesty.

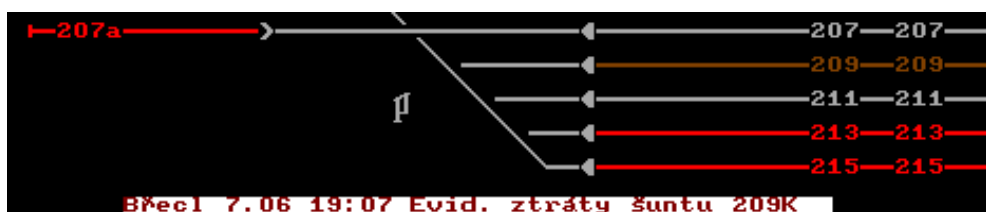
2.3 Vznik EZŠ v době předání pomocného stavědla na místní obsluhu

- 2.3.1 Vznikne-li EZŠ na staniční koleji v době, kdy je tato kolej v obvodu předaného pomocného stavědla k místní obsluze výhybek (výkolejek), je stav SZZ a další postup obsluhujících zaměstnanců následující:
- na monitoru s reliéfem kolejiště je indikována EZŠ pouze dle článku 2.1.4 a) tohoto pokynu;
 - po ukončení obsluhy pomocného stavědla není v menu symbolu nabízen povel „PST<“ pro převzetí pomocného stavědla na ústřední přestavování výhybek, obsluhující zaměstnanec může převzít pomocné stavědlo na ústřední přestavování pouze nouzově povel „NPST“ s PDÚ (součástí textového výpisu rizikové stránky je i informace, že na staniční koleji je EZŠ) a po potvrzení rizikové stránky je indikována EZŠ dle článku 2.1.4 b) tohoto pokynu;
 - obsluhující zaměstnanec zjistí volnost staniční koleje s EZŠ, případně prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance nebo na základě ohlášení zaměstnance řídicího posunu, že příslušná kolej je po ukončení posunu uvolněna, v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, včetně zápisu do Telefonního zápisníku (v případě, že volnost staniční koleje nezjistil sám);
 - po nouzovém převzetí pomocného stavědla na ústřední přestavování zruší obsluhující zaměstnanec EZŠ povel „PVKO“ s PDÚ, je-li staniční kolej volná.

- 2.3.2 Příklady indikace vzniku EZŠ na staniční koleji v obvodu pomocného stavědla:



Obrázek 2 – Příklad indikace vzniku EZŠ na staniční koleji v době předání pomocného stavědla na místní obsluhu

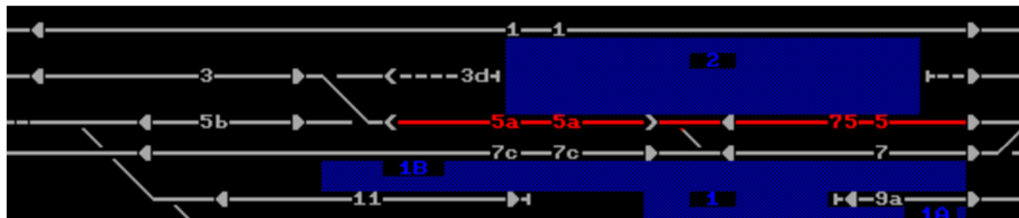


Obrázek 3 – Příklad indikace poruchového hlášení o EZŠ na staniční koleji po nouzovém převzetí pomocného stavědla zpět na ústřední obsluhu

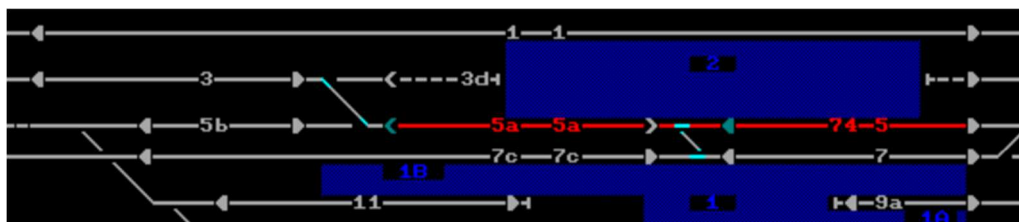
2.4 Úvratové jízdy a vznik EZŠ

- 2.4.1 Bude-li vlak na staniční koleji měnit směr jízdy (úvratová jízda) a na tuto kolej se nevejde celý, nezavádí se pro jízdu vlaku v opačném směru jízdy žádné opatření. Neprojetá část závěru původní vlakové cesty zajistí, že při uvolnění staniční koleje jízdou vlaku v opačném směru nedorazí k vyhodnocení EZŠ.

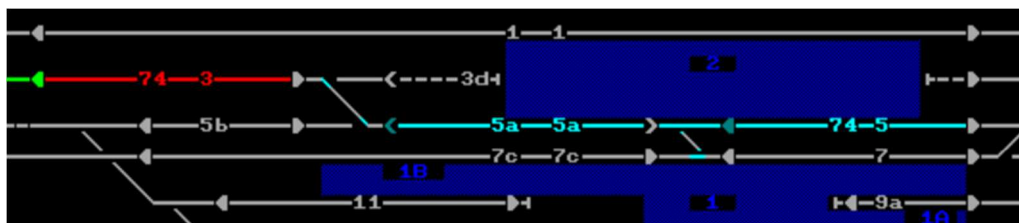
- 2.4.2 Některá starší SZZ neumožňují postup stanovený v článku 2.4.1 tohoto pokynu. Obsluhující zaměstnanec musí po zastavení vlaku pro jeho předpokládanou jízdu opačným směrem od těch návěstidel, která se nacházejí u kolejí v neprojeté části původní vlakové cesty obsazené tímto vlakem po nejbližší hlavní návěstidlo, postavit nouzovou jízdní cestu. Zavedené nouzové závěry příslušných nouzových jízdních cest zabrání vzniku EZŠ, při uvolnění staniční koleje vlakem. Skutečnost, že pro tyto úvraťové jízdy je nutno postavit nouzovou jízdní cestu, se musí uvést v DU.
- 2.4.3 Po odjezdu vlaku a uvolnění poslední výhybky v cestě, musí obsluhující zaměstnanec zrušit nouzové jízdní cesty povelem „RNZ“ s PDÚ z menu návěstidla začátku nouzové jízdní cesty.



Obrázek 4 – Příklad obsazení kolejových úseků po zastavení vlaku, který je delší než cílová staniční kolej



Obrázek 5 – Příklad stavu po postavení nouzových posunových cest pro předpokládaný směr jízdy vlaku



Obrázek 6 – Příklad stavu po odjezdu vlaku opačným směrem

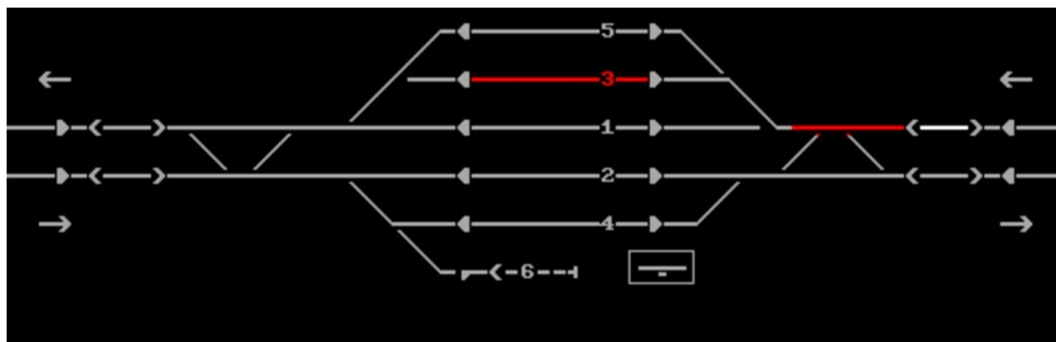
- 2.4.4 Zůstal-li po odjezdu vlaku a uvolnění příslušné staniční koleje zaveden na kolejovém úseku nerozlišený závěr jízdní cesty, zruší jej obsluhující zaměstnanec povel pro nouzové uvolnění závěru (povel „NUZ“ z menu kolejového úseku a povel „NUZ“ s PDÚ z menu stanoviště obsluhy).

2.5 Evidence závad a poruch

Při vzniku EZŠ platí v plném rozsahu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z1 a SŽ T100 pro evidenci závad a poruch.

2.6 Restart zadávacího počítače

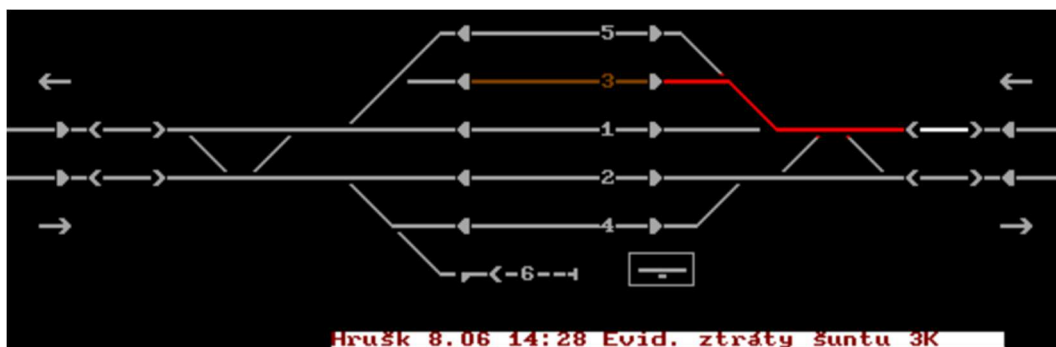
- 2.6.1 Dojde-li k resetování zadávacího počítače a technologické počítače jsou v provedení s aktivní zálohou, zůstane EZŠ na staniční koleji zaevidovaná a po startu zadávacího počítače je na příslušné staniční koleji indikována.
- 2.6.2 Dojde-li k resetování zadávacího počítače a po startu zadávacího počítače nezůstane EZŠ na staniční koleji zaevidovaná, musí obsluhující zaměstnanec zavést EZŠ na této staniční koleji povel „ZS>“ z menu kolejového úseku staniční koleje.



Obrázek 8 – Příklad automatického zrušení DVP po odjezdu prvního vlaku, PMD nebo posunového dílu

3.2.7

Dojde-li po odjezdu prvního vlaku, PMD nebo posunového dílu k uvolnění staniční koleje, SZZ vyhodnotí na této staniční koleji EZŠ.



Obrázek 9 – Příklad vzniku EZŠ uvolněním koleje s DVP po odjezdu prvního vlaku, PMD nebo posunového dílu

4 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 4.1.1 Tento pokyn včetně jeho příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.
- 4.1.2 Pro povolování výjimek z tohoto pokynu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztázná ustanovení předpisu SŽDC N1.
- 4.1.3 Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto pokynu a jeho příloh je jeho gestorský útvar².
- 4.1.4 Se zněním tohoto pokynu prokazatelně seznámte všechny v úvahu přicházející zaměstnance.
- 4.1.5 Tento pokyn zařadte ve všech stanicích do desek DV u výpravčího, na sálech traťového dispečera centrálního dispečerského pracoviště, případně podle rozhodnutí ředitele oblastního ředitelství, ředitele centrálního dispečerského pracoviště, nebo přednosty provozního obvodu i na další pracoviště.
- 4.1.6 Tímto pokynem se zrušují:
- a) Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2011, čj. 58841/10-OR;
 - b) Výkladové rozšíření Pokynu provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2011, čj. 08519/11-O11;
 - c) Deaktivace funkce „Podezřelý zánik vlaku“ v GTN RO, čj. 52585/2013-OZŘP.

² V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy

TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení Staniční a traťové zabezpečovací zařízení
TS 5/2010-Z vydání I.	TECHNICKÉ SPECIFIKACE systémů, zařízení a výrobků Návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů
TS 11/2009-Z vydání II.	TECHNICKÉ SPECIFIKACE systémů, zařízení a výrobků Eliminace ztráty šuntu na staniční koleji

Vnitřní předpisy v aktuálním znění

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽDC N1	Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí
SŽ T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **3253462**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **14** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **David SPISAR**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **21.12.2022 12:31:27**



2c34f335-a33d-49da-8b7d-a4fe5cd104a8