



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

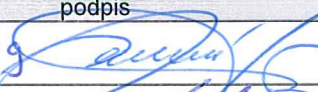
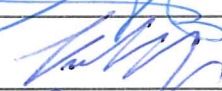
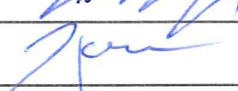

Oblastní ředitelství  
Plzeň

číslo jednací 24975/2018-SŽDC-OŘ PLZ-ÚŘP

vydání č.	01
účinnost od	15. 11. 2018
změna č.	2
účinnost změny od	16.4.2019
celkový počet stran	28

# Obsluhovací řád

## Tunel Ejpovice

	jméno	funkce	datum	podpis
zpracoval	Jaromír Sieber	VOP OŘ Plzeň	3.4.2019	
odsouhlasil	Ing. Jaroslav Voldřich	přednosta Provozního obvodu Plzeň	5.4.2019	
ověřil	Ivo Jansa	HDK OŘ Plzeň	5.4.2019	
schválil	Ing. Josef Hendrych	ředitel OŘ Plzeň	9.4.2019	

**ZÁZNAM O ZMĚNÁCH<sup>\*)</sup>**

Číslo změny č. j.	Účinnost od - do <sup>**)</sup>	Týká se ustanovení článku, příloh	Obsluhovací řád		
			Opravit	Dne	Pod- pis
1. 2242/2019-SŽDC- OŘ PLZ-ÚŘP	10.2.2019	12; 16; 17; 19; 22; 27; část J (zrušena)	Sieber	9.2.2019	Sieber v. r.
2. 9443/2019-SŽDC- OŘ PLZ-ÚŘP	16.4.2019	Seznam použitých značek a zkratk; čl. 6; 10; 12; 13; 14; 17; 19; 22; 23; 31.	Sieber	14.04.2019	Sieber v. r.

<sup>\*)</sup> Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.

<sup>\*\*)</sup> účinnost „do“ uvádějte pouze u RŘ k ZDD.

## ROZSAH ZNALOSTÍ

<b>Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>Znalost ustanovení</b>
Zaměstnanci SŽDC, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby nebo provádí školení	<b>úplná:</b> celý pokyn <b>informativní:</b> ---
Zaměstnanci SŽDC s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy	<b>Úplná:</b> články 1-7, 9-22, 24-32 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
Zaměstnanci s odbornou zkouškou D-04	<b>úplná:</b> články 2-7, 9, 11-20, 22, 24-25, 31-32 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
Zaměstnanci udržující technická zařízení související s provozuschopností tunelu	<b>úplná:</b> články: 2-7, 9, 11-20, 22, 29-32 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
HZS SŽDC	<b>úplná:</b> články 2-7, 9, 11-22, 25, 29-32 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
Dopravci	<b>úplná:</b> články 2 – 7, 9-11, 13, 17-19, 21-22, 24-32 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení

Pro jednotlivá pracoviště OJ stanoví rozsah znalostí ZDD ředitel OJ nebo jím určený vedoucí zaměstnanec.

Dopravce na základě výše uvedeného rozsahu znalostí stanoví rozsah znalostí pro jednotlivá pracovní zařazení svým vlastním opatřením nebo vnitřním předpisem. Na základě smlouvy o provozování drážní dopravy může být rozsah znalostí pro dopravce upraven.

Ostatním zaměstnancům určí potřebný rozsah znalostí ZDD jejich vedoucí zaměstnanec.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

<b>AB</b>	Automatický blok (autoblok)
<b>ASDEK</b>	zařízení diagnostiky kolejových vozidel
<b>ASHS</b>	Autonomní samočinné hasící systémy
<b>CDP</b>	Centrální dispečerské pracoviště
<b>CPS</b>	Cizí právní subjekt
<b>DDTS</b>	Dálková diagnostika technologických systémů
<b>DNV</b>	Detekce nepovoleného vstupu
<b>DŘT</b>	Dálková řídicí technologie
<b>DŽDC</b>	Dispečer železniční dopravní cesty
<b>EZS</b>	Elektronická zabezpečovací signalizace
<b>GSM-R</b>	Železniční mobilní telefonní síť (Global System for Mobile Communication – Railway)
<b>HZS SŽDC</b>	Hasičský záchranný sbor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
<b>IP telefon</b>	Telefon komunikující prostřednictvím datové sítě
<b>IZS</b>	Integrovaný záchranný systém
<b>JOP</b>	Jednotné obslužné pracoviště
<b>LED</b>	Technologie osvětlení prostřednictvím svítivých diod (Light-Emitting Diode)
<b>MU</b>	Mimořádná událost
<b>NN</b>	Nízké napětí
<b>ObŘ</b>	Obsluhovací řád
<b>OŘ</b>	Oblastní ředitelství
<b>OZOV</b>	Odpovědný zástupce objednavatele výluky
<b>PMD</b>	Posun mezi dopravami
<b>PO</b>	Požární ochrana
<b>PPD</b>	Pokyn provozovatele dráhy
<b>PPV</b>	Pracoviště pohotovostního výpravčího
<b>SEE</b>	Správa energetiky a elektrotechniky

<b>SMT</b>	Správa mostů a tunelů
<b>SPS</b>	Správa pozemních staveb
<b>SŘ</b>	Staniční řád
<b>SSZT</b>	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
<b>ST</b>	Správa tratí
<b>SZZ</b>	Staniční zabezpečovací zařízení
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
<b>TK</b>	Traťová kolej
<b>TNŽ</b>	Technická norma železnic
<b>TS</b>	trafostanice
<b>TÚDC</b>	Technická ústředna dopravní cesty
<b>TV</b>	Trakční vedení
<b>VN</b>	Vysoké napětí
<b>VTO</b>	Venkovní telefonní objekt
<b>VVP</b>	Vedoucí výlukových prací
<b>ZDD</b>	Základní dopravní dokumentace
<b>ZPDP</b>	Zařízení pro detekci požáru
<b>ZZ</b>	Zabezpečovací zařízení
<b>ŽST</b>	Železniční stanice

## A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

### 1. Úvodní ustanovení

Tento Obsluhovací řád (dále jen ObŘ) se vydává pro tunel Ejpovice k zajištění jeho bezpečného provozu.

ObŘ stanovuje základní pravidla pro:

- činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy v tunelu;
- součinnost dotčených útvarů SŽDC, jimiž jsou tyto činnosti zajišťovány;
- postupy pro případy vzniku mimořádných událostí nebo jiných mimořádností ohrožujících nebo omezujících bezpečný provoz v tunelu.

### 2. Názvosloví

Pro účely tohoto ObŘ jsou v textu použity následující pojmy:

**Výpravčí** – společný pojem pro zaměstnance, kteří v mezistaničním úseku Ejpovice – Plzeň hl. n. organizují a řídí drážní dopravu a obsluhují dopravny Portál Homolka a Portál Chlum, není-li výslovně uvedeno jinak.

**Obslužné pracoviště** – obecný pojem pro pracoviště, z něhož je aktuálně prováděna obsluha příslušného zařízení nebo systému.

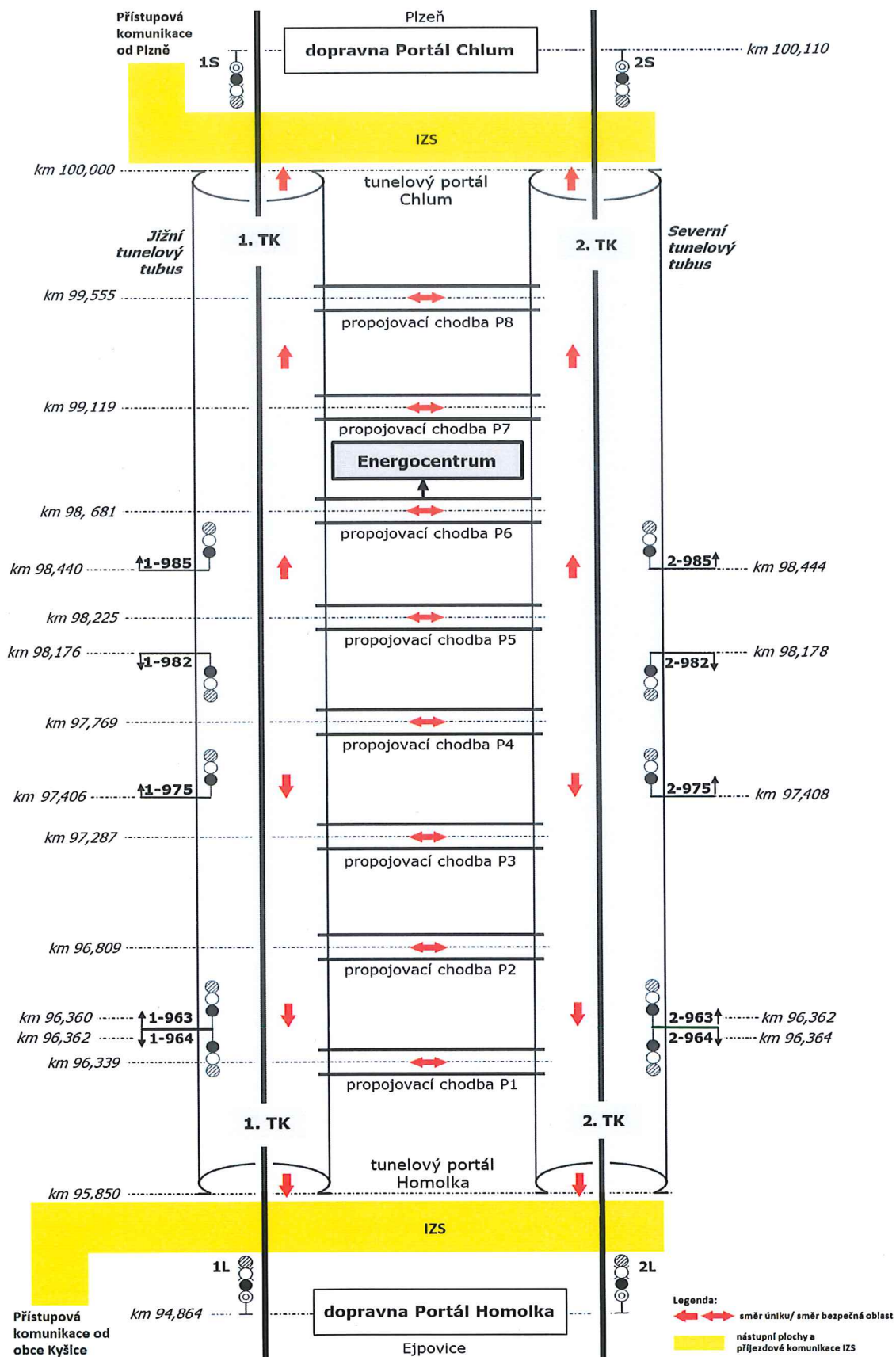
**Tunel** – podzemní stavba, ve které je vedena železniční dráha a kterou tvoří souhrn stavebních a technických součástí dráhy.

**Tunelový tubus** je prostor tunelu, ve kterém je vedena traťová kolej.

**Tunelový portál** – vnější část tunelu ukončující tunelový tubus (tubusy).

## B. PLÁNEK A POPIS TUNELU PRO ÚČELY ŘÍZENÍ PROVOZU

### 3. Plánek tunelu (včetně únikových cest a nástupních ploch pro IZS)



#### **4. Popis tunelu (název tunelu, portálů včetně názvů dopraven Portál Tunelu, počet a délka tubusů, propojovací chodby, únikové cesty, nástupní místa pro IZS, volný postranní prostor v tunelových tubusech)**

Tunel Ejpovice leží v trati celostátní dráhy Beroun – Plzeň hl. n., která je dvoukolejná, elektrifikovaná.

Tunel je tvořen dvěma jednokolejnými tunelovými troubami (dále jen „**tunelový tubus**“):

- Jižní tunelový tubus (dále jen **Jižní tubus**), kterým je vedena první traťová kolej (dále jen **1. TK**)
- Severní tunelový tubus (dále jen **Severní tubus**), kterým je vedena druhá traťová kolej (dále jen **2. TK**)

Tunelové tubusy jsou ohraničeny:

- tunelovým portálem Homolka umístěným v km 95,850 (dále jen **Portál Homolka**);
- tunelovým portálem Chlum umístěným v km 100,000 (dále jen **Portál Chlum**).

Každý tunelový tubus je délkově rozčleněn na tunelové pásy o délce 20 m, které jsou pro orientaci označeny na stěně tubusu informačními tabulkami s čísly pásů (vzestupné číslování počínaje číslem 1 od Portálu Homolka).

Tvar (průřez) tunelových tubusů je kruhový s pevnou jízdní dráhou, umožňující v případě potřeby pohyb vozidel složek IZS.

V každém tunelovém tubusu je na betonové desce podél koleje vyhrazený prostor pro pohyb osob v šířce 1100 mm, přičemž část široká 500 mm zasahuje do volného a schůdného manipulačního prostoru, který dosahuje do vzdálenosti 3000 mm od osy koleje.

Tunelové tubusy jsou propojeny osmi propojovacími bezpečnostními chodbami (dále jen „**propojovací chodba**“). Propojovací chodby jsou od tunelových tubusů odděleny požárními dveřmi, které jsou v základním stavu zavřené.

V každé propojovací chodbě jsou umístěny technologické místnosti pro zařízení umožňující provoz sdělovacích zařízení a bezpečnostních systémů. Ve třech propojovacích chodbách (č. P1, P4 a P7) jsou umístěny podzemní trafostanice.

Na propojovací chodbu č. P6 je napojena šachta s výstupem do nadzemního technologického centra (dále jen **Energocentrum**), které zásobuje tunel elektrickou energií a vodou pro požární účely.

Směrově jsou tunelové tubusy v části přímé a v části v levostranném oblouku o poloměru 1 785 m. Výškově tunelové tubusy klesají ve směru od Ejpovic v jednotném spádu 8‰.

Před tunelovými portály jsou v obou traťových kolejích v obou směrech zřízeny dopravní Portál tunelu (hlavní návěstidla s absolutní návěstí Stůj). Poloha těchto návěstidel - viz Tab. 1:



Tab. 1

1. TK		2. TK	
Označení návěstidla	km poloha	Označení návěstidla	km poloha
Směr Ejpovice – Plzeň hl. n.: <b>Portál Homolka</b>			
1L	94,864	2L	94,864
Směr Plzeň hl. n. – Ejpovice: <b>Portál Chlum</b>			
1S	100,110	2S	100,110

**Únikové cesty** – zpevněné chodníky uvnitř tunelového tubusu směrem k bližšímu portálu. Viz plánek tunelu.

**Záchranné a nástupní plochy** – zpevněné plochy umístěné jak v prostoru kolejí (v obou traťových kolejích v délce cca 14,4 m), tak mimo něj (mezi traťovými kolejemi a současně i prostor vedle 1. TK vlevo ve směru staničení) umístěné vně tubusu zhruba 10 m před úrovní tunelových portálů a sloužící pro účely evakuace a zásahu složek IZS.

Vždy na straně k tunelovému portálu jsou tyto plochy vybaveny konstrukcí pro vjezd silničních vozidel IZS do každého tunelového tubusu.

Viz plánek tunelu.

## C. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

### 5. Kategorie a druh zabezpečovacího zařízení

Zabezpečovací zařízení tunelu tvoří traťové zabezpečovací zařízení třetí kategorie typu ABE-1, s přenosem návěstního znaku na hnací vozidlo. Viz ZDD – SŘ ŽST Ejpovice a Plzeň hl. n..

### 6. Místa obsluhy zabezpečovacího zařízení

Místem obsluhy zabezpečovacího zařízení jsou podle aktuálního stavu předání obsluhy tato pracoviště řízení provozu:

- pracoviště traťového dispečera CDP Praha (dále jen traťový dispečer) – v době, kdy je ŽST Ejpovice řízena dálkově z dopravního sálu 3C CDP Praha, nebo
- pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) pro trať Beroun-Plzeň se sídlem v Plzni (dále jen pohotovostní výpravčí) – v době, kdy je ŽST Ejpovice řízena z PPV;
- pracoviště výpravčího se sídlem v dopravní kanceláři ŽST Ejpovice v době, kdy je předáno místní řízení na toto pracoviště.

Zabezpečovací zařízení je obsluhováno prostřednictvím Jednotného obslužného pracoviště (JOP).

**7. Návěstidla (označení a km poloha)**

Umístění hlavních návěstidel uvnitř tunelu viz Tab. 2:

**Tab. 2**

<b>1. TK (Jižní tubus)</b>		<b>2. TK (Severní tubus)</b>	
Označení návěstidla	km poloha	Označení návěstidla	km poloha
<b>Směr Ejovice – Plzeň hl. n. (od Portálu Homolka)</b>			
– seznam oddílových návěstidel AB			
1-963	96,360	2-963	96,362
1-975	97,406	2-975	97,408
1-985	98,440	2-985	98,444
<b>Směr Plzeň hl. n. – Ejovice (od Portálu Chlum)</b>			
– seznam oddílových návěstidel AB			
1-982	98,176	2-982	98,178
1-964	96,362	2-964	96,364

**8. Napájení zabezpečovacího zařízení**

Prvky napájení zabezpečovacího zařízení nejsou umístěny v objektu tunelu. Viz ZDD – příl. 16 SŘ.

**D. TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ****9. Rádiové spojení**

**Rádiové sítě** - oba tunelové tubusy jsou v celé délce vybaveny základním rádiovým spojením v síti GSM-R.

Pro potřeby složek IZS je navíc v tunelových tubusech k dispozici rádiové spojení v samostatných sítích bez přístupu pracovišť řízení provozu, viz čl. 22.

**10. Přenosné terminály GSM-R**

Na žádost dopravce, uplatněnou u výpravčího nebo hlavního výpravčího vnitřní služby St. Triangl ŽST Plzeň hl. n., lze strojvedoucímu zapůjčit přenosný terminál GSM-R. Současně s terminálem je zapůjčena i karta se zjednodušeným návodem k obsluze příslušného typu terminálu.

Počet, místo uložení a zaměstnanec určený k výdeji/převzetí přenosných terminálů:

- 2 ks - výpravčí ŽST Rokycany; v době jeho nepřítomnosti dozorce výhybek;
- 2 ks - výpravčí vnější služby ŽST Plzeň hlavní nádraží.

K evidenci o zapůjčení a vrácení je veden na obou uvedených pracovištích samostatný záznamník, kde se uvede datum a čas zapůjčení a vrácení, telefonní číslo přenosného terminálu, číslo vlaku (PMD) a příjmení strojvedoucího. Záznam o zapůjčení/vrácení přenosného terminálu strojvedoucí podepíše.

Výpravčí vnější služby ŽST Plzeň hl. n. zapůjčí přenosný terminál GSM-R strojve-

doucímu jen na základě předchozího pokynu hlavního výpravčího vnitřní služby. Výpravčí a hlavní výpravčí vnitřní služby St Triangl se vzájemně informují o zapůjčení přenosných terminálů a stanoveném místě jejich vrácení.

Zapůjčený přenosný terminál smí být strojvedoucím vlaku používán pouze v úseku mezi stanicemi Rokycany – Plzeň hlavní nádraží nebo obráceně, včetně případné jízdy tam a zpět u obřatových vlaků vedených stejným strojvedoucím, a není dovoleno ponechat jej na vlaku mimo uvedený úsek. Pro vrácení terminálu musí vlak vždy v příslušné stanici zastavit.

Výpravčí v ŽST, kde je terminál strojvedoucím zapůjčen, musí při zapůjčení:

- zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o povinnosti zastavit v příslušné stanici, není-li již zastavení stanoveno jízdním řádem, a odevzdat zde přenosný terminál GSM-R zaměstnanci určenému k výdeji/převzetí terminálů;
- vyrozumět zaměstnance příslušné stanice určeného k výdeji/převzetí terminálů o zapůjčení přenosného terminálu, stanoveném místě jeho vrácení a případném mimořádném zastavení vlaku.

## **11. Telefonní spojení**

### **V prostoru před Portálem Homolka:**

- přivolávací okruh - spojení s VTO u návěstidla 1L dopravní Portál Homolka;
- přivolávací okruh - spojení s VTO u návěstidla 2L dopravní Portál Homolka;
- místní okruh - spojení s VTO u tunelového portálu Jižního tubusu;
- místní okruh - spojení s VTO u tunelového portálu Severního tubusu.

### **V prostoru před Portálem Chlum**

- přivolávací okruh spojení s VTO u návěstidla 1S dopravní Portál Chlum;
- přivolávací okruh spojení s VTO u návěstidla 2S dopravní Portál Chlum;
- místní okruh - spojení s VTO u tunelového portálu Jižního tubusu;
- místní okruh - spojení s VTO u tunelového portálu Severního tubusu.

**V prostoru obou tunelových tubusů** je v blízkosti vřtupu do každé propojovací chodby umístěn IP telefon. Přístroje jsou vybaveny čtyřmi tlačítky s popsánými předvolbami spojení na pracoviřtě:

- HZS SŽDC;
- traťového dispečera CDP Praha;
- pohotovostního výpravčího;
- elektrodispečera Plzeň.

Další telefony jsou umístěny v technologických místnostech.

V případě poruchy jednoho IP telefonu zodpovídá odpovědný správce za neprodlené umístění tabulky s označením směru k nejbližšímu funkčnímu přístroji v blízkosti porouchaného.

V případě poruchy celého systému IP telefonů výpravčí zavede dopravní opatření (snížení rychlosti) dle čl. 26.

## E. ZABEZPEČENÍ TUNELU PROTI NEPOVOLENÉMU VSTUPU

### **12. Zařízení a bezpečnostní systémy monitorující nepovolený vstup do tunelu**

Příjezdové komunikace k nástupním a záchranným plochám před Portálem Homolka i Portálem Chlum jsou opatřeny vjezdovými branami, které jsou v základním stavu uzavřeny a zajištěny elektronicky prostřednictvím EZS. Otevřít brány pro vstup/výstup oprávněných osob je možno pomocí bezkontaktních karet, anebo je možné pohon bran ovládat dálkově z pracoviště HZS SŽDC. Vstupující/vystupující zaměstnanec SŽDC (případně CPS) ještě před otevřením brány vždy informuje pracoviště HZS SŽDC o tom, že brána bude otevřena.

Na straně Portálu Chlum je proti nežádoucímu přístupu od nedaleké zástavby do prostoru kolejí vybudován plot napojený na protihlukové stěny.

Tunel je dále vybaven zařízením a bezpečnostním systémem pro eliminaci rizika střetu s osobou nebo velkým zvířetem.

- **Detekce nepovoleného vstupu** (dále jen **DNV**) – laserový monitorovací systém pro detekci nepovoleného vstupu. Zařízení DNV:

- monitoruje prostor všech tunelových portálů v oblasti chodníku a průjezdného průřezu;
- indikuje přítomnost většího předmětu v monitorovaném prostoru a také diagnostické informace.

Indikace je přenesena do zařízení JOP na obslužných pracovištích řízení provozu a prostřednictvím DOTS na pracoviště

- CDP Praha, pracoviště DŽDC;
- pohotovostního výpravčího;
- HZS SŽDC.
- **kamerový systém:**
  - pevné IP kamery monitorující prostor všech tunelových portálů doplněné záznamovým zařízením;

Indikace jsou dostupné na pracovišti:

- CDP Praha, dispečerský sál 3C a pracoviště DŽDC;
- pohotovostního výpravčího;
- HZS SŽDC.

Další část systému monitoruje prostor uvnitř tunelových tubusů; dohled je na pracovišti HZS SŽDC a není k dispozici zaměstnancům řízení provozu.

Veškeré snímané prostory jsou veřejnosti nepřístupné dle zákona 266/1994 Sb., § 4a.

Podmínky pro přehrávání záznamu z kamerového systému:

- záznam je možno přehrávat pouze za účelem ověření příčiny spuštění výstrahy zařízení DNV;
- spustit přehrávání záznamu je možno pouze do 30 minut po spuštění výstrahy DNV; z toho důvodu je nutno záznam prohlédnout neprodleně;
- přehrát záznam smí pouze výpravčí, nebo zaměstnanec HZS SŽDC; tito zaměstnanci však nemají možnost provést stažení záznamu. V případě potřeby zajistí stažení záznamu k tomu oprávněný zaměstnanec SSZT.

Obsluhujícím zaměstnancům je zakázáno:

- umožnit sledování přehrávaného záznamu neoprávněným osobám;
- svévolné pořizování kopií nebo nahrávek záznamu jiným technickým zařízením (mobilní telefon apod.).

Další podrobnosti k obsluze obsahuje návod.

- **audiosystém (rozhlas):**

- reproduktory umístěné u tunelových portálů umožňují přehrát varovné hlášení (včetně několika jazykových verzí) automaticky na základě zjištění zařízení monitorujícího nepovolený vstup, nebo ručně z dohledových pracovišť. Přenos diagnostických informací je uskutečněn prostřednictvím DDTS.

Dohledová pracoviště:

- CDP Praha, pracoviště DŽDC;
- dopravní kancelář Plzeň hl. n. - Triangl;
- pohotovostní výpravčí;
- HZS SŽDC.

- **EZS (systém elektronické zabezpečovací signalizace)**

- monitoruje vstup do propojovací chodby č. P6 z prostoru Energocentra. Přenos informací je uskutečněn prostřednictvím DDTS. Další údaje – viz čl. 22.

### **13. Obsluha a postup při poruchách zařízení monitorujícího nepovolený vstup**

Obslužná pracoviště – viz čl. 12. Postup pro deaktivaci a aktivaci zařízení DNV – viz čl. 16.

Postup při poruše:

- **DNV** – výpravčí zajistí:
  - zavedení dopravních opatření uvedených v čl. 17 (shodných pro případ poruchy DNV i pro případ nepovoleného vstupu do tunelového tubusu);
  - ohlášení poruchy na pracoviště DŽDC;
  - ohlášení poruchy na pracoviště HZS SŽDC.

DŽDC následně zajistí ohlášení poruchy kromě pracovišť uvedených v čl. 14 též na pracoviště pohotovosti ST Plzeň dle rozvrhu (k zajištění prohlídky tunelu – viz čl. 15).

Za poruchu DNV se považuje též porucha zařízení JOP, kdy není funkční indikace nepovoleného vstupu ani indikace ZPDP. Proto výpravčí musí poruchu ohlásit též na pracoviště HZS SŽDC. Současně výpravčí požádá zaměstnance HZS SŽDC o ohlašování závad, mimořádných stavů ZPDP nebo jiných mimořádností, pokud je HZS SŽDC z indikací zjistí.

- **kamerový systém** – výpravčí zajistí:
  - ohlášení poruchy na pracoviště DŽDC;
  - ohlášení poruchy na pracoviště HZS SŽDC; v případě potřeby si výpravčí vyžádá od HZS SŽDC informace o situaci uvnitř tunelu (dle dohledu na pracovišti HZS SŽDC, je-li funkční).
- **audiosystém (rozhlas)** – výpravčí zajistí:
  - ohlášení poruchy na pracoviště DŽDC;
- **EZS** – výpravčí zajistí:
  - ohlášení poruchy na pracoviště DŽDC;

DŽDC vždy následně zajistí ohlášení poruchy dle čl. 14.

#### **14. Ohlašování poruch zařízení monitorujícího nepovolený vstup**

Kontaktní pracoviště pro ohlašování poruch systémů a zařízení uvedených v čl. 12 tohoto ObŘ – viz Tab. 3:

**Tab. 3:**

Označení systému/zařízení	Telefon/pracoviště	Správce systému/zařízení; pozn.
DNV – laserový monitorovací systém	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň
kamerový systém	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň
audiosystém (rozhlas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň
EZS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň

Při vzniku poruchy na některém ze systémů nebo zařízení uvedených v tomto článku je nutno vždy neprodleně zahájit práce na odstranění poruchy.

Ohlášení/odstranění poruchy výše uvedených zařízení tunelu je dokumentováno v záznamníku poruch ZZ uloženém na pracovišti výpravčího.

#### **15. Podmínky pro obnovení provozu při poruše nebo po odstranění poruchy zařízení monitorujícího nepovolený vstup**

Dopravní opatření zavedená při poruše zařízení DNV lze zrušit až po splnění následujících podmínek:

- je-li porucha odstraněna (včetně provedení záznamu o odstranění poruchy);
- je-li spolehlivě zjištěno, že se uvnitř tunelu nenacházejí žádné nepovolané osoby ani velká zvířata. Tato skutečnost se zjistí **prohlídkou tunelu**; nejsou-li v době konání prohlídky střeženy všechny portály, smí být prohlídka provedena až po odstranění poruchy. Zásady pro provedení prohlídky a dokumentaci jejího výsledku jsou shodné jako při nepovoleném vstupu, viz čl. 17.

#### **16. Podmínky pro provozování drážní dopravy při povoleném vstupu do tunelového tubusu**

Vstup/výstup osob do/z tunelového tubusu (netýká se osob jedoucích v kolejových vozidlech) je možný pouze na základě povolení výpravčího v těchto případech:

- k provedení prohlídky, údržby nebo oprav zařízení umístěných v tunelovém tubusu – pouze **v době předpokládané nebo nepředpokládané výluky**;
- k provedení prohlídky tunelu v době nepředpokládané výluky dle článků 15 a 17;
- ke zjištění závady nebo k bezodkladnému odstranění poruchy na sdělovacím nebo zabezpečovacím zařízení nebo na zařízení SEE v tunelovém tubusu – pouze **v době provozní výluky** (příp. předpokládané nebo nepředpokládané výluky v případech, kdy nelze splnit podmínky pro zahájení provozní výluky);
- k přesunu zaměstnance do/z propojovací chodby za účelem provedení prohlídky, údržby nebo oprav zařízení umístěných v propojovací chodbě – pouze **v době provozní výluky** (příp. předpokládané nebo nepředpokládané výluky v případech, kdy nelze splnit podmínky pro zahájení provozní výluky).

Výpravčí je povinen ještě před udělením povolení ke vstupu do tunelového tubusu o této skutečnosti informovat pracoviště HZS SŽDC. Stejně tak je povinen toto pracoviště informovat o tom, že byl ukončen povolený pobyt osob v tunelovém tubusu.

#### **Aktivace/deaktivace zařízení DNV při provozní výluce**

Postup pro vstup osob do tunelového tubusu:

- zaměstnanec požádá o povolení ke vstupu do tunelového tubusu a výpravčí i zaměstnanec žádost zadokumentují, vše předepsaným způsobem;

- jsou-li splněny podmínky pro zahájení provozní výluky, výpravčí zahájí provozní výluky;
- výpravčí deaktivuje DNV, zapne nouzové osvětlení v dotčeném tunelovém tubusu, a poté udělí povolení ke vstupu;
- zaměstnanec, který na základě uděleného povolení do tunelového tubusu vstoupil, má za povinnost neprodleně výpravčímu ohlásit, že se již nenachází v bezprostřední blízkosti portálu;
- po tomto ohlášení zaměstnance výpravčí neprodleně aktivuje DNV.

Postup pro výstup zaměstnance z tunelového tubusu:

- zaměstnanec požádá o povolení k výstupu z tunelového tubusu a výpravčí i zaměstnanec žádost zadokumentují, vše předepsaným způsobem;
- výpravčí deaktivuje DNV bezprostředně před tím, než udělí povolení k výstupu z tunelového tubusu;
- zaměstnanec, který na základě uděleného povolení z tunelového tubusu vystoupil, má za povinnost neprodleně výpravčímu ohlásit, že již opustil prostor tunelového tubusu;
- výpravčí aktivuje zařízení DNV;
- výpravčí smí po splnění ostatních podmínek ukončit provozní výluky.

K dokumentaci žádosti o povolení vstupu použije žádající zaměstnanec buď záznamník poruch, osobní záznamník nebo služební knížku.

**Aktivace/deaktivace zařízení DNV při předpokládané/nepředpokládané výluce**

Postup pro vstup osob do tunelového tubusu:

- zaměstnancem oprávněným k vyžádání povolení ke vstupu do tunelového tubusu je vedoucí výlukových prací (VVP), nebo může jemu stanovené povinnosti plnit OZOV;
- je-li při výluce traťové koleje předpoklad, že během jejího konání bude potřeba vstupovat do prostoru tunelového tubusu, oznámí OZOV ještě před zahájením výluky výpravčímu jméno, příjmení a kontakt na VVP i při nepředpokládané výluce;
- VVP požádá o povolení ke vstupu do tunelového tubusu a výpravčí i VVP žádost zadokumentují, vše předepsaným způsobem;
- jsou-li splněny podmínky pro zahájení výluky, výpravčí zahájí předpokládanou nebo nepředpokládanou výluky (nebyla-li již zahájena dříve);
- výpravčí deaktivuje DNV, zapne nouzové osvětlení v dotčeném tunelovém tubusu, a poté udělí povolení ke vstupu;
- VVP, který na základě uděleného povolení do tunelového tubusu vstoupil (případně spolu s ním vstoupily další osoby zúčastněné na výluce), má za povinnost zajistit neprodleně opuštění prostoru portálu všemi osobami a neprodleně výpravčímu ohlásit, že se již žádné osoby nenacházejí v bezprostřední blízkosti portálu;
- po tomto ohlášení zaměstnance výpravčí neprodleně aktivuje DNV.

Při výstupu zaměstnanců z tunelového tubusu:

- VVP požádá o povolení k výstupu z tunelového tubusu a výpravčí i VVP žádost zadokumentují, vše předepsaným způsobem;
- výpravčí **deaktivuje DNV** bezprostředně **před tím, než udělí povolení k výstupu z tunelového tubusu**;
- po uděleném souhlasu je povinen VVP zajistit neprodlené opuštění prostoru tunelového portálu všemi osobami zúčastněnými na výluce;
- VVP poté ohlásí výpravčímu, že všechny osoby zúčastněné na výluce opustily tunelový tubus;
- **výpravčí aktivuje zařízení DNV**;
- před ukončením výluky oznámí OZOV výpravčímu, že v tunelu se již nenachází osoby zúčastněné na výluce. Toto hlášení je součástí oznámení volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených součástí dráhy, které provede OZOV dle předpisu SŽDC D1 pro ukončení výluky.

Výše uvedená ustanovení neplatí pro případ, kdy se zaměstnanci zúčastnění na výluce dopravují do tunelového tubusu pouze na jedoucích drážních vozidlech při PMD na vyloučené koleji.

Výše uvedená ustanovení tohoto článku neplatí též pro vstup a výstup osob, které nejsou zúčastněné na výluce (např. při prohlídkách, údržbě či opravách nesouvisejících s výlukou).

K dokumentaci žádosti o povolení vstupu použije VVP buď záznamník poruch, osobní záznamník nebo služební knížku.

Ve všech výše uvedených případech je třeba dodržet zásadu, **že zařízení DNV je deaktivováno jen na nezbytně nutnou dobu**. Tato zásada se nevztahuje na případy:

- evakuace osob;
- probíhajícího šetření MU a souvisejícího zásahu složek IZS.

**17. Podmínky pro provozování drážní dopravy při nepovoleném vstupu do tunelového tubusu**

Při nepovoleném vstupu do prostoru tunelového tubusu nebo jiných nepřístupných prostor tunelu výpravčí zavede dopravní opatření – nařídí strojvedoucím vlaků snížení rychlosti jízdy a zajistí jejich zpravování stanoveným způsobem:

- **v obou tunelových tubusech** z důvodu možného pohybu nepovolané osoby mezi oběma tubusy;
- pouze v případě, je-li spolehlivě zjištěno, že se nejedná o nepovolený vstup osoby nebo osob (ale jde o vniknutí např. velkého zvířete, předmětu zaneseného větrem apod., kdy je nepravděpodobný vstup propojovací chodbou do druhého tunelového tubusu) zavede výpravčí dopravní opatření jen **v dotčeném tunelovém tubusu**. Pro ověření skutečné příčiny indikace nepovoleného vstupu využije výpravčí bez zbytečného prodlení možnost přehrání záznamu kamerového systému dle čl. 12.

Výpravčí dále ihned ohlásí nepovolený vstup:

- na pracoviště DŽDC;
- na pracoviště HZS SŽDC.

DŽDC následně zajistí ohlášení poruchy na pracoviště pohotovosti ST Plzeň dle rozvrhu.

Pracoviště HZS a ST Plzeň ve vzájemné spolupráci zajistí neprodlené provedení prohlídky tunelu.

**Zrušit omezení rychlosti** lze až po splnění následujících podmínek:

- zjistí-li výpravčí na základě záznamu kamerového systému, že výstraha nebyla vyvolána vstupem osoby nebo velkého zvířete, ale z jiné příčiny (např. zvířený prach, sníh apod.), nebo
- je-li na základě provedené **prohlídky tunelu** (viz níže) výpravčímu ohlášeno, že se uvnitř tunelu nenacházejí žádné nepovolané osoby ani velká zvířata;
- je ověřena správná funkčnost zařízení DNV – výpravčí se přesvědčí, že není indikována porucha nebo vypnutí zařízení DNV.

Postup při prohlídce tunelu (shodně se postupuje i v případě poruchy zařízení detekujícího nepovolený vstup – viz čl. 15):

- odborně způsobilý zaměstnanec ST před vstupem do tunelového tubusu informuje výpravčího a vyžádá si zahájení nepředpokládané výluky. Tento zaměstnanec ST plní povinnosti OZOV;
- není-li přítomen odborně způsobilý zaměstnanec ST, smí si vyžádat zahájení provozní výluky a vykonat prohlídku tunelu zaměstnanec HZS;
- výpravčí zahájí nepředpokládanou nebo provozní výlukou jedné nebo obou traťových kolejí dle požadavku velitele zásahu HZS SŽDC. Pro umožnění vstupu do tunelového tubusu deaktivuje zařízení, které monitoruje nepovolený vstup a udělí povolení ke vstupu. Po vstupu zaměstnanců do tunelového tubusu zaměstnanec plní povinnosti OZOV (popř. zaměstnanec HZS) ohlásí, že všichni určení zaměstnanci se nacházejí uvnitř tunelového tubusu a výpravčí zařízení pro střežení vstupu opět aktivuje;
- pro umožnění výstupu zaměstnanců z tunelového tubusu na žádost zaměstnance plnícího povinnosti OZOV (popř. zaměstnance HZS) deaktivuje výpravčí zařízení, které monitoruje nepovolený vstup a následně udělí souhlas k vystoupení z tunelového tubusu. Po vystoupení všech zaměstnanců z tunelového tubusu zaměstnanec plní povinnosti OZOV (popř. zaměstnanec HZS) ohlásí, že všichni určení zaměstnanci se nacházejí mimo tunelový tubus a výpravčí zařízení pro střežení vstupu opět aktivuje. Po ukončení prohlídky tunelu oznámí odborně způsobilý zaměstnanec ST (popř. zaměstnanec HZS), že v tunelovém tubusu se již nenachází osoby ani velká zvířata. Toto hlášení je součástí oznámení volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených součástí dráhy, které provede OZOV dle předpisu SŽDC D1 pro ukončení nepředpokládané výluky.

## F. OSVĚTLENÍ A DALŠÍ ZAŘÍZENÍ V TUNELU

### **18. Nouzové osvětlení**

Nouzové osvětlení tunelových tubusů a propojovacích chodeb je řešeno LED technologií. V tunelových tubusech na straně se vstupy do propojovacích chodeb je součástí zábradlí, na protější straně je umístěno na stěně tunelového tubusu, jednotlivá svítidla jsou v obou případech vzdálena cca 6 m. V případě poruchy jednoho svítidla nejsou ostatní žádným způsobem ovlivněna. Vstupy z tunelových tubusů do propojovacích chodeb jsou osvětleny trvale.

### **19. Obsluha nouzového osvětlení**

Při požáru a mimořádné události je ihned automaticky rozsvíceno nouzové osvětlení v obou tunelových tubusech a to:

- činností ZPDP (při detekovaném požáru);
- při otevření dveří do propojovací chodby (v tomto případě se navíc automaticky spustí i ventilátory a aktivují klapky).

Dále je možno nouzové osvětlení:

- zapnout/vypnout dálkově - prostřednictvím systému DDTS z pracoviště HZS SŽDC, PPV, elektrodispečera Plzeň nebo CDP.
- zapnout ručně – prosvětlenými tlačítky u tunelových portálů a v tunelových tubusech (po každých cca 250 m);

Není-li nouzové osvětlení rozsvíceno automaticky, musí je výpravčí zapnout v případech dle čl. 16, 17, 26, 29 a 30 a v případě poruchy DNV dle čl. 13.

### **20. Ostatní elektrická zařízení**

Napájení tunelu elektrickou energií je zajištěno prostřednictvím vnějšího dodavatele přes Energocentrum zdvojeným rozvodem 6 kV, který je veden odděleně v každém tunelovém tubusu pro případ jeho destrukce mimořádnou událostí. Tento kabelový rozvod napájí trafostanice včetně rozvodu NN, které jsou umístěny v propojovacích chodbách P1, P4 a P7. Každá z nich zásobuje elektrickou energií technologická zařízení a osvětlení v přilehlém úseku.

V případě výpadku elektrické energie od dodavatele je napájení nahrazeno automaticky záložním zdrojem (dieselagregát). Nedojde-li k automatickému startu záložního zdroje, provede dálkový start elektrodispečer Plzeň ze svého pracoviště.

Napájení sdělovacího zařízení je provedeno z rozvodu NN 400V/50 Hz; ty jsou napájeny ze zdvojeného rozvodu 6 kV. Rozvod 6 kV je napájen z distribuce přes transformátor 22/6 kV a záložně z náhradního zdroje - agregátu přes transformátor 0,4/6 kV umístěného v místnosti č. 1.03 Energocentra (stanoviště dieselagregátu).

Pro možnost napájení nářadí nebo nasvícení místa práce při pracích údržby jsou na straně přivrácené k propojovacím chodbám umístěny zásuvkové skříně ve vzdálenosti cca 80 m od sebe. Použití je možné po zapnutí jističe v příslušné propojovací chodbě z rozvaděče RPxy; po ukončení prací je nutno tento jistič zase vypnout.

Ventilátory a servomotory klapek jsou napájeny z příslušných rozvaděčů NN a jsou spínány automaticky podle provozního režimu a aktuálních teplotních podmínek.

## **21. Trakční vedení**

Trakční vedení je střídavé soustavy 25 kV/50Hz je zavěšeno na konzolách upevněných pod stropem tunelového tubusu. Výška trolejového drátu je 5,30 m. Pro vedení zpětného proudu slouží kolejnicové pásy a zem.

Zkratování trakčního vedení je možné v celé délce tunelu (dle TNŽ 34 3109). Zkratování se provádí standardní zkratovací soupravou; pro zavěšení zkratovacích souprav mimo průjezdný průřez jsou u portálů určena přesná místa.

Zkratování v tunelovém tubusu zasaženém požárem nebo MU se provede na obou portálech a v místě zásahu. Zkratování v nezasaženém tunelovém tubusu (úniková cesta) se provede pouze na obou portálech.

Zkratování provádí zaměstnanci SEE OŘ Plzeň nebo zaměstnanci HZS SŽDC.

Ovládání napájení TV celého úseku od ÚO 401 a 402 ŽST Plzeň hl. n. až k ÚO 401, 402 ŽST Ejpovice je prováděno z obslužného pracoviště.

Obslužné pracoviště pro monitoring a ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení je na pracovišti elektrodispečera Plzeň.

## **22. Požární bezpečnostní zařízení a jiné bezpečnostní systémy**

Tunel je vybaven požárně bezpečnostními systémy a zařízeními:

- **zařízení a systémy pro požární signalizaci** – systém ZPDP;
- **zařízení a systémy pro potlačení požáru** – systém ASHS včetně ovládaných zařízení (větrací žaluzie);
- **zařízení a systémy pro bezpečný únik osob při požáru** – nouzové osvětlení, IP telefony pro oznámení požáru, přetlaková ventilace (ventilátory a regulační klapky);
- **zařízení a systémy pro zásobování požární vodou** – zavodněná část požárního vodovodu a nezavodněné požární potrubí včetně příslušenství;
- **zařízení a systémy pro omezení šíření požáru** – požární a kouřotěsné požární dveře včetně funkčního vybavení, požární klapky, požární ucpávky;
- **náhradní zdroje a prostředky** – dieselaagregát;
- **technické zařízení pro IZS – komunikační rádiový systém IZS** určený pro komunikaci složek IZS v tunelu. Tento rádiový systém neumožňuje přímé spojení s pracovištěm výpravčího.

Popis jednotlivých zařízení:

**ZPDP (zařízení pro detekci požáru)** – je zařízením elektronické požární signalizace, které upozorňuje na vznik požáru na základě:

- automatické činnosti čidel hlásičů požárů umístěných v propojovacích chodbách a technologických místnostech;

- ruční obsluhy tlačítek hlásičů požáru umístěných vždy v blízkosti vstupu do propojovací chodby.

Indikace jsou dostupné na pracovišti:

- HZS SŽDC;
- výpravčího – indikace integrována do JOP.

Kromě uvedeného je indikace integrována též do DDTS a přístupná na CDP Praha (pracoviště DŽDC) a v dopravní kanceláři Plzeň hl. n. – Triangl.

**ASHS (autonomní samočinné hasicí systémy)** jsou zřízeny pro ochranu technologií technologického objektu „Energocentra“ a TS 6/0,4kV v propojovacích chodbách. Systémy obsahují ústřednu, optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci a tlakové láhve s hasivem FM-200. Systém je instalován v technologickém objektu „Energocentra“ v následujících místnostech:

- 1.01 Rozvodna VN 6kV;
- 1.02 Sdělovací zřízení;
- 1.06 Rozvodna NN + DŘT;
- a v TS 6/0,4kV umístěných v propojovacích chodbách P1, P4, P7.

Napájení je z rozvaděče technologických místností, záložní z vlastního akumulátoru ústředny.

Indikace jsou dostupné na pracovišti:

- pohotovostního výpravčího;
- na CDP Praha (pracoviště DŽDC);
- na pracovišti HZS SŽDC.

**EZS (systém elektronické zabezpečovací signalizace)** - v technologickém objektu Energocentra a to ve všech místnostech (přehled místností v objektu Energocentra viz čl. 23).

Napájení je z rozvaděče technologické místnosti, záložní z vlastního akumulátoru ústředny.

Indikace jsou dostupné na pracovišti:

- pohotovostního výpravčího;
- CDP Praha (pracoviště DŽDC);
- elektrodispečera Plzeň;

Kontaktní pracoviště pro ohlašování poruch systémů a zařízení uvedených v čl. 18 – 23 tohoto ObŘ – viz Tab. 4:

Tab. 4:

Označení systému/zařízení	Telefon/pracoviště	Správce systému/zařízení; pozn.
ZPDP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň
ASHS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522108; 728462761;</b> (elektrodispečer Plzeň*)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň (* prvky zařízení jsou umístěny v prostorách SEE)
Přetlaková ventilace	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522553</b> (sekretariát SPS v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SPS dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SPS (vzduchotechnika včetně požárních klapků v propojovacích chodbách tunelu)
Zařízení pro zásobování požární vodou	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522553</b> (sekretariát SPS v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SPS dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SPS (vodovod)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972524137</b> (sekretariát SMT v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost ST Plzeň dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SMT (suchovod)
Zařízení pro omezení šíření požáru	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522553</b> (sekretariát SPS v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SPS dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SPS (kouřotěsné protipožární dveře+protipožární ucpávky)
DDTS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972521445</b> (udrž. zaměst. SSZT Plzeň v prac. dny 6:00 – 14:00);</li> <li>• <b>pohotovost SSZT dle rozvrhu</b> (v ostatní době)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SSZT Plzeň
EZS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• viz Tab. 3 v čl. 14</li> </ul>	
Náhradní zdroj el. energie (dieselažregát)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522108; 728462761;</b> (elektrodispečer Plzeň)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SEE
Nouzové osvětlení	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972522108; 728462761;</b> (elektrodispečer Plzeň)</li> </ul>	OŘ Plzeň, SEE
IP telefony	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>972111000;</b> (HelpDesk ČDT)</li> </ul>	TÚDC

Při vzniku poruchy na některém ze systémů nebo zařízení uvedených v tomto článku je nutno vždy neprodleně zahájit práce na odstranění poruchy.

Ohlášení/odstranění poruchy výše uvedených zařízení tunelu je dokumentováno v záznamníku poruch ZZ uloženém na pracovišti výpravčího.

## 23. Ostatní zařízení

### Portál Homolka – domek pro tlakovou nádobu suchovodu:

Přízemní objekt umístěný mimo kolejiště vlevo ve směru staničení před Portálem Homolka. Objekt je uzamčen, klíče uloženy na SMT a SPS.

**Požární vodovod (venkovní část):**

Vodovod DN 200 je vodovodní spojkou od vodojemu Dýšina. Napojení suchovodu je přes armatury v propojovací chodbě č. P6.

**Energocentrum**

Objekt Energocentra se nachází v km 98,680, nad technologickou šachtou vedoucí z propojovací chodby č. P6.

Budova obsahuje celkem 10 místností, které mají samostatné vstupy z exteriéru, viz Tab. 5.

**Tab. 5:**

Místnost č.:	Název místnosti:	Zabezpečení:	Klíč uložen:
1.01	Rozvodna VN 6 kV	uzamčeno	SEE
1.02	Sdělovací zařízení	uzamčeno	SSZT
1.03	Záložní zdroj elektrické energie (dieselagregát)	uzamčeno	SEE
1.04	Trafokomora T3	uzamčeno	SEE
1.05	Trafokomora T2	uzamčeno	SEE
1.06	Rozvodna NN + DŘT (prostup do tunelu pro technologické vedení s požárním utěsněním)	uzamčeno	SEE
1.07	Trafokomora T1	uzamčeno	SEE
1.08	Rozvodna VN 22 kV – část SŽDC	uzamčeno	SEE
1.09	Rozvodna VN 22 kV – část ČEZ	uzamčeno	ČEZ, a.s.
1.10	Schodiště (vstup do tunelu)	uzamčeno	SEE, SSZT

**Portál Chlum – domek pro tlakovou nádobu suchovodu:**

Přízemní objekt umístěný mimo kolejiště vlevo ve směru kilometráže za Portálem Chlum. Objekt je uzamčen, klíče uloženy na SMT a SPS.

**G. PROVOZNÍ OPATŘENÍ****24. Počet vlaků v tunelovém tubusu**

V každém tunelovém tubusu se smějí současně nacházet maximálně dva vlaky. Dodržení této podmínky je kontrolováno činností zabezpečovacího zařízení, viz Návod pro obsluhu SZZ ESA, díl 1, doplněk č. 1.

**25. Jiná opatření nebo omezení mající vliv na provozování drážní dopravy**

Před tunelem jsou v obou TK z obou stran umístěna návěstidla s návěstí **Kilometrická poloha** pro označení úseku trati, ve kterém musí být použito překlenutí záchranné brzdy.

**Jízda vozidel nevybavených uzavřeným okruhem WC** je dovolena pouze v případě, že dopravce zajistí nepoužívání WC po dobu jízdy vlaku tunelem.

**Jízdy parních lokomotiv** s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu jsou dovoleny pouze za podmínky, že nebudou vyvíjet tažnou sílu (a dalších podmínek dle Směrnice SŽDC č. 71 – Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a dle PPD 03/2018 - Provozování dráhy, organizování a řízení drážní dopravy mezistaničních úsecích s dopravnou Portál tunelu – dále jen PPD).

Pro **přepravu nebezpečných věcí** v mezistaničním úseku Ejpovice – Plzeň hl. n. platí stejné podmínky jako pro přepravu nebezpečných věcí na ostatních drahách provozovaných SŽDC (dle dokumentace: Modernizace trati Rokycany-Plzeň Požárně bezpečnostní řešení v tunelu Ejpovice schválené dne 22. 9. 2018 a dle PPD).

Při **jízdě PMD**, kdy je předpoklad, že bude některý z kolejových obvodů v tunelu obsazen na dobu delší než 240 s, má strojvedoucí před jízdou povinnost oznámit výpravčímu předpokládanou dobu obsazení. Stejnou povinnost má **při jízdě PMD na vyloučenou kolej** v takovém případě zaměstnanec pro řízení sledu. Výpravčí na základě tohoto oznámení postupuje v souladu se ZDD – příl. 16 SŘ.

## **26. Zastavení nebo mimořádné omezení provozu v tunelu**

Výpravčí zajistí:

**1. zastavení provozu** a zavedení provozní výluky (popř. ve stanovených případech nepředpokládané výluky) v příslušné traťové koleji (případně v obou traťových kolejích) a nedovolí jízdu dalšího vlaku do tunelu po příslušné traťové koleji (vedle případů stanovených předpisem SŽDC D1) **vždy**:

- při vzniku MU nebo požáru v tunelu;
- při poruše hlavního napájení elektrickou energií (přerušení napájení všech zařízení a systémů v tunelu a současně poruše náhradního zdroje – dieselagregátu) – poruchu nutno současně ohlásit dle čl. 22;
- k provedení prohlídky tunelu za účelem zjištění, že se v něm nenacházejí nepovolané osoby nebo velká zvířata;
- na žádost HZS SŽDC (např. při poruše ZPDP);
- na žádost jiných složek IZS;
- na žádost elektrodispečera Plzeň;
- v případě povoleného vstupu zaměstnance do tunelu na žádost udržujících zaměstnanců odborných správ OŘ Plzeň, TÚDC nebo jiného subjektu k provedení prohlídky (pouze ke zjištění závady) nebo k bezodkladnému odstranění poruchy;
- je-li mu ohlášena jakákoli jiná skutečnost opravňující k pochybám o volnosti a sjízdnosti koleje.

**2. snížení rychlosti, příp. jiná opatření**

- při nepovoleném vniknutí osoby nebo velkého zvířete do prostoru tunelového tubusu nebo jiných nepřístupných prostor tunelu;
- při poruše zařízení DNV (nebo při poruše JOP, kdy není funkční v JOP integrovaná indikace poruchy zařízení DNV);

- v případě poruchy celého systému IP telefonů zajistí výpravčí zpravení každého vlaku telekomunikačním zařízením nebo ústně o poruše systému IP telefonů a současně musí být pro každý vlak provedena zkouška rádiového spojení před dovolením jeho vjezdu do tunelu.

Zavedením výše uvedených dopravních opatření není dotčena povinnost výpravčího ohlásit každou poruchu na pracoviště udržujícího zaměstnance.

## H. JÍZDA VLAKU V PROSTOROVÉM ODDÍLU

### **27. Vzory písemných rozkazů**

V případě poruchy TZZ mezi stanicemi Ejpovice-Plzeň hl. n. musejí být strojvedoucí vlaků o jízdě v prostorových oddílech **zpravení rozkazem V** (popř. Pv část 8) dle následujících vzorů:

#### **Pro jízdu ve směru Ejpovice – Plzeň hl. n.:**

*„Pojedete v prostorovém oddílu mezi ŽST Ejpovice a dopravnou Portál Homolka a v prostorovém oddílu mezi dopravnou Portál Homolka a ŽST Plzeň hlavní nádraží. Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h. U návěstidla s návěstí Stanoviště oddílového návěstidla jedněte jako u předvěsti s návěstí Výstraha.“*

#### **Pro jízdu ve směru Plzeň hl. n. – Ejpovice**

*„Pojedete v prostorovém oddílu mezi ŽST Plzeň hlavní nádraží a dopravnou Portál Chlum a v prostorovém oddílu mezi dopravnou Portál Chlum a ŽST Ejpovice. Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h. U obou návěstidel s návěstí Stanoviště oddílového návěstidla jedněte jako u předvěsti s návěstí Výstraha.“*

Při poruše TZZ a současném zavedení snížení rychlosti dle čl. 26 je nutno druhou větu ve výše uvedených vzorech upravit následovně:

*„Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, při jízdě v tunelu z důvodu narušení vstupu do tunelového tubusu nepřekročte rychlost 50 km/h, při jízdě mimo tunel nepřekročte rychlost 100 km/h.“*

### **28. Zjištění volnosti prostorového oddílu**

Je-li dovolována jízda vlaku dle ustanovení předpisu SŽDC D1 pro jízdu kolem neobsluhovaných návěstidel:

- kolem návěstidla dopravní Portál Homolka, zjistí výpravčí volnost prostorového oddílu za tímto návěstidlem tak, že předchozí vlak jedoucí po stejné traťové koleji dojel do ŽST Plzeň hl. n. celý;
- kolem návěstidla dopravní Portál Chlum, zjistí výpravčí volnost prostorového oddílu za tímto návěstidlem tak, že předchozí vlak jedoucí po stejné traťové koleji dojel do ŽST Ejpovice celý.

## **I. OPATŘENÍ PŘI ZASTAVENÍ VLAKU V TUNELU, MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A POŽÁRU**

### **29. Postup při zastavení vlaku v tunelu**

Vznikne-li potřeba mimořádného zastavení vlaku v tunelu (např. pro odvrácení hrožícího nebezpečí, kdy nebylo možno zastavit vlak mimo tunel):

- musí výpravčí zvolit způsob zastavení odpovídající důvodu, pro nějž je vlak zastavován;
- lze vlak zastavit mimo jiné i přestavením návěstidel AB umístěných v tunelu na návěst Stůj povellem obsluhujícího zaměstnance obsluhou JOP dle ZDD – příl. 16 SŘ. V tomto případě musí výpravčí strojvedoucího zpravit, že nesmí pokračovat v jízdě za hlavní návěstidlo s návěstí Stůj bez pokynu výpravčího.

Výpravčí musí v případě zastavení vlaku v tunelu vždy dále zajistit:

- zapnutí nouzového osvětlení v dotčeném tunelovém tubusu, není-li rozsvíceno automaticky;
- zastavení provozu – nesmí být dovolena jízda vlaku (PMD) za hlavní návěstidlo Portál tunelu, případně jízda dalšího vlaku do mezistaničního úseku s tunelem v příslušné traťové koleji, s výjimkou jízdy pomocného hnacího vozidla;
- jede-li již za vlakem, který zastavil v tunelu, v příslušné traťové koleji následný vlak, musí být zastaven a strojvedoucí zpraven, že nesmí pokračovat v jízdě za hlavní návěstidlo s návěstí Stůj bez pokynu výpravčího;
- vyžádá-li si situace provedení evakuace, musí být výše uvedené úkony provedeny pro oba tunelové tubusy.

Strojvedoucí dále postupuje dle pokynů výpravčího.

Pomine-li důvod pro zastavení vlaku v tunelu, musejí vozidla pokud možno neprodleně opustit prostor tunelového tubusu.

### **30. Postup při vzniku MU nebo požáru v tunelu**

Při požáru v tunelu nebo mimořádné události musí být neprodleně provedeny následující úkony:

- zastavení provozu – nesmí být dovolena jízda vlaku (PMD) za hlavní návěstidlo Portál tunelu a být nesmí být dovolen odjezd dalšího vlaku do mezistaničního úseku s tunelem v obou traťových kolejích, s výjimkou jízdy pomocného hnacího vozidla;
- zapnutí nouzového osvětlení v obou tunelových tubusech, není-li rozsvíceno automaticky;
- ohlášení události dle Ohlašovacího rozvrhu;
- zavedena provozní výluka v obou traťových kolejích;
- v případě potřeby provedení evakuace osob dle čl. 31;

- v případě potřeby po dohodě se strojvedoucím výpravčí požádá elektrodispečera Plzeň o vypnutí TV.

### **31. Podmínky pro evakuaci osob z tunelového tubusu**

Při evakuaci osob z tunelového tubusu se postupuje dle platného Požárního evakuačního plánu. K evakuaci se použijí určené únikové cesty.

V případě požáru nebo mimořádné události (MU) vyžadující evakuaci je únikovou cestou vždy sousední (nezasažený) tunelový tubus přístupný nejbližší propojovací chodbou.

Evakuaci řídí:

- obsluha vlaku v případě evakuace osob z vlaku;
- vedoucí zaměstnanec v ostatních případech;
- velitel zásahu IZS po převzetí místa zásahu.

Evakuované osoby jsou shromážděny na záchranných a nástupních plochách, případně na jiném místě dle pokynů zasahujících složek IZS tak, aby nebyla ohrožena jejich bezpečnost.

Po dobu evakuace musí být deaktivováno zařízení DNV.

Popis a schéma únikových cest včetně záchranných a nástupních ploch pro evakuaci: viz články 3 a 4.

### **32. Dokumentace požární ochrany**

**Požární řád** - upravuje základní zásady zabezpečení PO na pracovišti. Uložen je v dokumentaci PO u OŘ Plzeň a v elektronické verzi je zveřejněn na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz>) v sekci: Podmínky přístupu / Pokyny provozovatele dráhy k tunelům / OŘ Plzeň.

**Požární poplachové směrnice** - vymezují činnosti zaměstnanců při vzniku požáru. Uloženy jsou v dokumentaci PO u OŘ Plzeň a v elektronické verzi jsou zveřejněny na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz>) v sekci Podmínky přístupu / Pokyny provozovatele dráhy k tunelům / OŘ Plzeň.

**Požární evakuační plán** - upravuje postup při evakuaci osob z objektů zasažených nebo ohrožených požárem. Uložen je v dokumentaci PO u OŘ Plzeň a v elektronické verzi je zveřejněn na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz>) v sekci Podmínky přístupu / Pokyny provozovatele dráhy k tunelům / OŘ Plzeň.