

Váš dopis zn. -
Ze dne -
Naše zn. 37211/2025-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 5/8

Vyřizuje Ing. Peter Mišek
Mobil +420 724 859 227
E-mail misekpete@spravazeleznic.cz

Datum 2. června 2025

Dle rozdělovníku
(pouze elektronicky)

Stanovení technických specifikací a požadavků na traťový souhlas D3

V souladu s Národním implementačním plánem evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS) je na konkrétní tratě, na kterých je provozovatelem Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), postupně doplňován systém evropského vlakového zabezpečovače (dále také „ETCS“). Na méně dopravně vytižené tratě, které jsou v současné době řízeny podle předpisu SŽ D3 pro zjednodušené řízení drážní dopravy, se provádí instalace systému ETCS STOP. Pro správnou funkci systému ETCS STOP je nutné zřízení i prvků konvenčního zabezpečovacího zařízení ve formě krycích návěstidel (kryjících prostorový oddíl mezi dopravnami D3, respektive dopravnou D3 a přilehlou stanicí), snímačů počítačů náprav apod.

Tento dopis stanovuje požadavky pro zabezpečení dopraven D3 a funkcionalitu traťového souhlasu D3, včetně jeho funkčního chování pro stavbu „Implementace ETCS Regional Ejpovice – Radnice“. Tento dopis rovněž řeší požadavky na symboly indikačních a obslužných prvků. Pro uplatnění těchto požadavků v jiných lokalitách musí být vydáno samostatné stanovisko SŽ GŘ O14, respektive tyto požadavky budou na základě ověřovacího provozu upřesněny.

1. Obecné požadavky

- 1.1 Tento dopis stanovuje požadavky po přechodnou dobu, a to do doby vydání technické specifikace, respektive do změny souvisejících požadavků norem a specifikací SŽ.
- 1.2 V rámci procesu posuzování a schvalování konkrétních zařízení mohou být uvedené požadavky ze strany SŽ blíže upřesněny a aktualizovány.
- 1.3 Případné odchylky od uvedených požadavků musí být odsouhlaseny ze strany SŽ, odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (dále jen „gestor“). Každá odchylka musí být ze strany jejího navrhovatele zdůvodněna.

2. Základní požadavky na traťový souhlas D3 a zabezpečení dopravní

- 2.1 Obsluha traťového souhlasu D3 (dále také „TS D3“) se provádí z jednotného obslužného pracoviště (dále jen „JOP“), které je umístěné na pracovišti dirigujícího dispečera. V přílehlé stanici se TS D3 ovládá z ovládacího pracoviště výpravčího přílehlé stanice.
- 2.2 TS D3 musí umožnit kontrolu volnosti úseku mezi skupinovými nebo společnými krycími návěstidly dvou dopravní D3, resp. mezi skupinovým nebo společným krycím návěstidlem dopravní D3 a vjezdovým návěstidlem přílehlé stanice.
- 2.3 V dopravních D3 musí být použity detekční prvky pro umožnění kontroly volnosti dopravních kolejí¹ a výhybkových kolejových úseků. Jízdy vlaků (PMD) pomocí TS D3 z/do dopravní D3 se smí realizovat pouze z/na dopravní koleje.
- 2.4 V souvislosti s použitím funkcionality VNPN se musí uplatnit požadavky TS 2/2014-S,Z není-li dále uvedeno jinak.
- 2.5 TS D3 musí splňovat požadavky TNŽ 34 2620 pro traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, není-li dále stanoveno jinak.
- 2.6 V souladu s dopravním předpisem² je zřízením TS D3 umožněno zvýšení traťové rychlosti v prostorovém oddílu nad 60 km/h, nejvýše však na 100 km/h. Zvýšení traťové rychlosti je podmíněno dalšími úkony (např. úprava železničního svršku nebo přepočítání a změna délky přibližovacích úseků přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (dále také jen „PZS“) pořízení a schválení aktualizované tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2, zřízení závislosti krycích návěstidel na správné poloze pojížděných a odvratných výhybek (výkolejek) v prostorovém oddílu.
- 2.7 Po vyhrazení koleje pro jízdu vlaku je na cílové staniční koleji znázorněna protisměrná výluka jako závěr vlakové cesty (dále jen „závěr VC“).
- 2.8 Pro umožnění jízdy na širokou trať do kilometru a zpět musí zařízení umožňovat volbu KC za symbol LT (případně až za symbol fiktivního návěstidla) na traťové koleji. Pro návrat ze široké tratě musí být pro prostorový oddíl mezi dvěma dopravními D3 na JOP v úrovni symbolu LT dopravní D3 (nad nebo pod linkou koleje) zobrazen i symbol fiktivního návěstidla pro vyhrazení vjezdové koleje v dopravní D3.
- 2.9 Zabezpečovací zařízení musí umožnit volbu povelu „VC“ na kolej v dopravní D3, na jejímž konci bude návěstidlo v poruše.
- 2.10 Použité počítače náprav musí být k nadřazenému zabezpečovacímu zařízení SZZ (TZZ) napojeny bezpečnou vazbou.

¹ Detekční prvky musí být umístěny v souladu s čl. 6.2.6 TNŽ 34 2620. Pro správnou funkcionality musí být umístěny detekční prvky i na manipulačních kolejích pro odpočet/připočet náprav.

² V době vydání dopisu definuje předpis SŽ D3.

3. Související požadavky na traťový souhlas D3

- 3.1 Zařízení musí obsluhujícím zaměstnancům:
- a) indikovat přednostní polohu výhybky se samovratným přestavníkem;
 - b) indikovat ztrátu přednostní polohy výhybky se samovratným přestavníkem ihned po ztrátě informace o přednostní poloze;
 - c) zobrazit poruchové hlášení po uplynutí doby 60 sekund od okamžiku uvolnění kolejového úseku s výhybkou se samovratným přestavníkem při nedosažení přednostní polohy výhybky, a to mimo případy bez předaného fiktivního PSt, či uvolnění EMZ.
- 3.2 Je nutné zajistit závislost na přednostní poloze výhybky se samovratným přestavníkem v přední dopravně D3 a krycími návěstidly (ve směru jízdy) v dopravních D3. Pokud dojde k poruše, nesmí být umožněno rozsvícení návěsti dovolující jízdu (vyjma PN) na krycím návěstidle zadní dopravně D3.
- 3.3 Rychlostníky omezující traťovou rychlost vlivem stupně zabezpečení výhybek se umístí přednostně v úrovni začátků krajních výhybek dopravně D3.

4. Posun v dopravně D3

- 4.1 V dopravních D3 je posun řešen jako nezabezpečený. Na JOP bude využit symbol fiktivního PSt. Na reliéfu JOP bude pro dopravnu D3 zobrazen jeden symbol PSt, který bude umístěn v blízkosti symbolu stanoviště obsluhy příslušné dopravně D3.
- 4.2 Pro předání obsluhy fiktivního PSt v dopravně D3 musí být splněny podmínky:
- a) v přilehlé stanici není uskutečněn posun za označnickou ani není uskutečněn závěr odjezdové vlakové cesty;
 - b) je přijatý TS D3 pro směr z dopravně D3 (ve všech traťových kolejích zaústěných do dotčené dopravně D3);
 - c) od žádného z krycích návěstidel kryjících prostorový oddíl dotčené dopravně D3 není provedeno vyhrazení koleje pro jízdu vlaku.
- 4.3 V případě, že jsou z dotčené dopravně D3 přijaté TS D3 a alespoň jeden z prostorových oddílů je obsazený (vlakem či PMD jedoucím z dotčené dopravně D3), bude možno předat fiktivní pomocné stavědlo pouze příkazem „PST>“ z menu fiktivního pomocného stavědla s PDÚ. V rizikové stránce musí být uvedena nesplněná podmínka obsazeného úseku mezi krycími návěstidly, resp. mezi krycím návěstidlem a vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice.
- 4.4 V případě potřeby ovládání vnějších prvků nebo PZS při posunu se musí zřídit ovládací skříňka, případně elektromagnetický zámek, se závislostí na předaném / převzatém fiktivním pomocném stavědle. Rozsah vnějších prvků a funkční chování musí být v souladu s DAP.

5. Vazba na SZZ v přilehlé stanici

- 5.1 V případě, že v přilehlé stanici je zřízeno SZZ 3. kategorie ovládané z rozhraní JOP a v rámci stavby je uvažováno s výměnou SW SZZ v přilehlé stanici, provede se úprava SW současně zřízeného Souhlasu D3³ za Traťový souhlas D3 v souladu s tímto dopisem.
- 5.2 Pokud v přilehlé stanici není zřízen kolejový úsek mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem z tratě D3, musí být v rámci zřízení Traťového souhlasu D3 tento kolejový úsek doplněn prvky ZZ pro zajištění korektní funkcionality Traťového souhlasu D3.

³ V době vydání tohoto dopisu upravuje připravovaná TS Souhlas pro jízdu z dopravně DOZ na trať D3 a předpis SŽ Z3 článek 2.6.22

- 5.3 Podmínkou svícení návěsti dovolující jízdu na odjezdovém návěstidle v přilehlé stanici je přijatý Traťový souhlas D3.
- 5.4 Traťový souhlas D3 pro odjezd z přilehlé stanice do dopravní D3 se zruší:
- dirigujícím dispečerem povel „UTS“ z JOP;
 - výpravčím přilehlé stanice zrušením předmětné odjezdové vlakové cesty;
 - projížděním postavené odjezdové vlakové cesty (obsazením KÚ mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem z tratě D3 v přilehlé stanici);
 - poruchou (např. obsazení KÚ dle předchozí odrážky).

6. Přenos čísla vlaku a jejich zobrazení

- 6.1 Čísla vlaků budou zobrazována v zásobnících staniční koleje v jednotlivých dopravních D3. V zásobníku čísel vlaků pro každou dopravnu musí být možno zadat a zobrazit dvě čísla vlaků na každé dopravní koleji.
- 6.2 Pro zásobníky čísel vlaků v traťové koleji platí v plném rozsahu ustanovení SŽ Z3.
- 6.3 Pro každé číslo vlaku se do příslušné PA z JOP přenáší všechny potřebné informace pro vedení dopravní dokumentace (např. čas skutečného odjezdu).
- 6.4 V případě, že je v přilehlé stanici zřízeno SZZ s rozhraním umožňující přenos čísla vlaků a návazných schválených provozních aplikací, musí být zřízen přenos čísla vlaku do přilehlé stanice.

7. Symboly a povely

- 7.1 Traťový souhlas D3 musí být zobrazený symbolem traťového souhlasu (symbol šipky nebo symbol šipky v obou směrech⁴).
- 7.2 Krycí návěstidlo se v reliéfu JOP zakreslí vždy symbolem hlavního návěstidla, a to v souladu s Přílohou H tohoto dopisu.
- 7.3 V případě, že na dopravnu D3 navazuje přilehlá stanice, zřizuje se symbol fiktivního návěstidla u symbolu LT v lince koleje mezi přilehlou stanicí a navazující dopravou D3. Tento symbol slouží k vyhrazení koleje pro jízdu vlaku pro vjezd vlaku do dopravní D3 a přenosu čísla vlaku na dopravní kolej.
- 7.4 V případě ztráty komunikace přepínatelné balízy s LEU nebo poruchy LEU bude v místě umístění balízy na reliéfu JOP zobrazen symbol balízy ETCS včetně zobrazení poruchového hlášení.⁵
- 7.5 Povely v menu symbolů musí být v souladu s Přílohou G tohoto dopisu.

⁴ V době vydání TS definuje ZTP JOP vydání IV., článek 3. 2. 13 a další související požadavky SŽ na JOP, a předpis SŽ Z3 článek 2.6.18

⁵ V době vydání TS řeší dopis Doplnění technických požadavků na indikace stavu balíz ETCS (č.j. 12844/2025-SŽ-GR-O14).

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky

Příloha A – Požadavky funkčních algoritmů traťového souhlasu D3 ve vazbě na přilehlou stanici
Příloha B – Požadavky funkčních algoritmů při jízdě z dopravní D3 do dopravní D3
Příloha C – Požadavky funkčních algoritmů vyhodnocení VNPN
Příloha D – Požadavky funkčních algoritmů při jízdě z dopravní D3 do km na trati a zpět
Příloha E – Požadavky na zobrazení na JOP při předávání dopravní D3 k posunu
Příloha F – Zobrazení vybraných poruch na JOP
Příloha G – Požadavky na zobrazení povelů v menu symbolů na JOP
Příloha H – Příklady základního umístění symbolů a jejich zobrazení na JOP

Rozdělovník:

Správa železnic, státní organizace

Generální ředitelství

O6 - elektronicky na sekretariát

O11 - elektronicky na sekretariát

Oblastní ředitelství: Plzeň

- elektronicky na sekretariát

Stavební správa západ

- elektronicky na sekretariát

Centrum techniky a diagnostiky

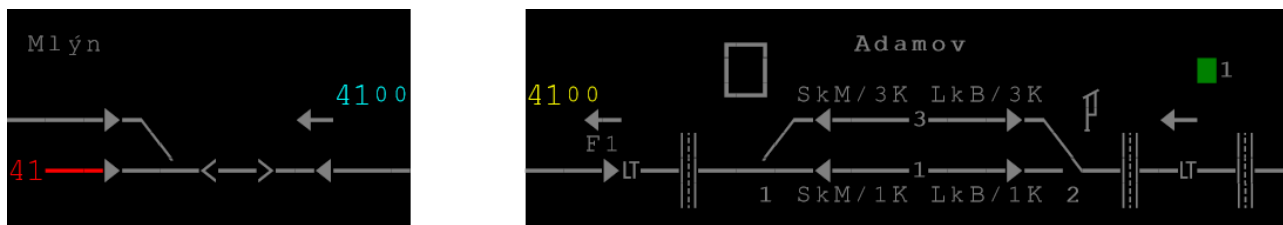
- elektronicky Ing. Vladimír Říha

- elektronicky Ing. Dalibor Sojka

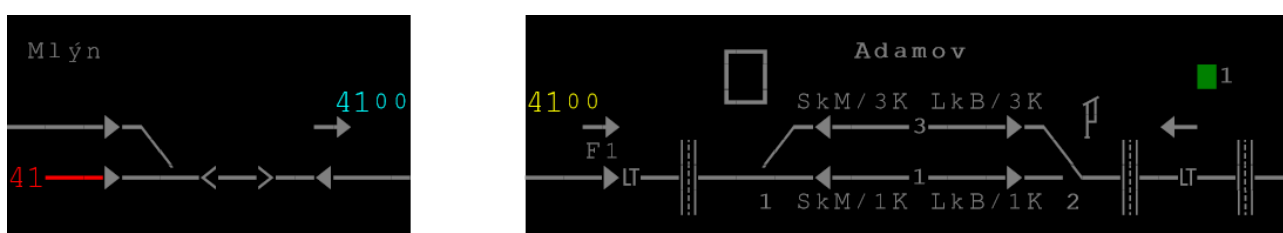
Příloha A: Požadavky funkčních algoritmů ve vazbě na přilehlou stanici

A.1 Situace se týká případu, kdy je na rozhraní prvního dopravního D3/přilehlé stanice zřízen traťový souhlas D3 podle bodu 5.1 tohoto dopisu. Při odjezdu z přilehlé dopravní je funkční chování včetně zobrazení na JOP následující:

- a) v přilehlé stanici Mlýn je obsazen KÚ dopravní koleje vlakem, je zadán čas předvídaného odjezdu. Žádost o udělení TS D3 se provede povel „ZTS>“ z menu symbolu traťového souhlasu, udělení TS D3 se následně provede povel „UTS“ z menu symbolu traťového souhlasu. Šipka symbolu traťového souhlasu se otočí.



Obrázek 1 – Stav zobrazený na JOP při přijetí TS D3 ve směru z dopravní D3 Adamov

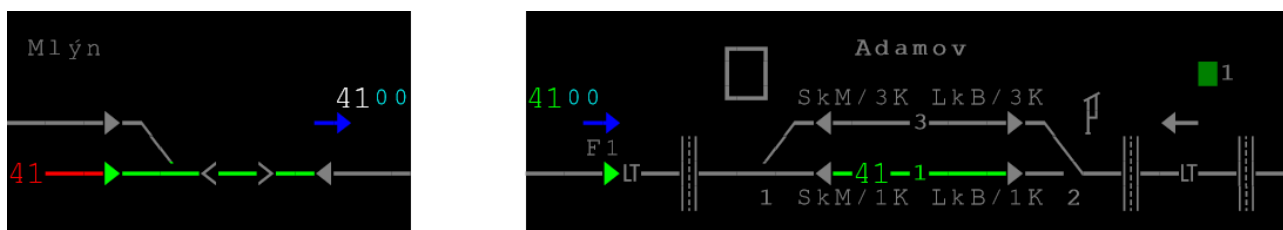


Obrázek 2 – Stav zobrazený na JOP po udělení TS D3 ve směru z přilehlé stanice

- b) V dopravně D3 se provede volba VC cestovým způsobem od symbolu fiktivního návěstidla u symbolu LT na symbol dopravní koleje. Do doby provedení této volby nelze při postavení odjezdové VC v přilehlé stanici ve směru dopravní D3 přestavit návěst příslušného návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku.

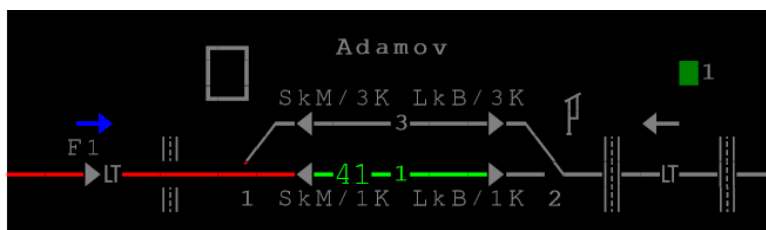
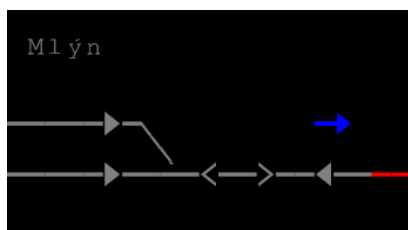
V případě volby VC na symbol koleje, na kterou jsou výhybky přestaveny v základní poloze se realizuje závěr VC na cílovou kolej, závěr VC se indikuje na symbolu koleje a na symbolu fiktivního návěstidla se indikuje návěst dovolující jízdu (Viz obrázek 3).

V případě volby VC na symbol koleje, na kterou **nejsou** výhybky přestaveny v základní poloze je povel „KC“ s PDÚ, na rizikové bude zobrazen text: „XXXXX – Vjezd vlaku s obsl. výh.“, nebo „XXXXX – Odjezd vlaku s obsl. výh.“, kde XXXXX je název dopravní D3, např. „Adamov – Vjezd vlaku s obsl. výh.“ (samotný název dopravní může být na rizikové stránce na jiném místě určeném výrobcem). Po potvrzení rizikové stránky se realizuje závěr VC na cílovou kolej, závěr VC je indikován na symbolu koleje a na symbolu fiktivního návěstidla je indikována návěst dovolující jízdu.



Obrázek 3 – Vyhrazená kolej pro jízdu vlaku v dopravně D3

- c) po obsazení prvního KÚ za záhlavím v dopravně D3 se barva symbolu fiktivního návěstidla změní na tmavě šedou a zmizí číslo vlaku z traťových zásobníků čísel vlaků (viz obrázek 4).

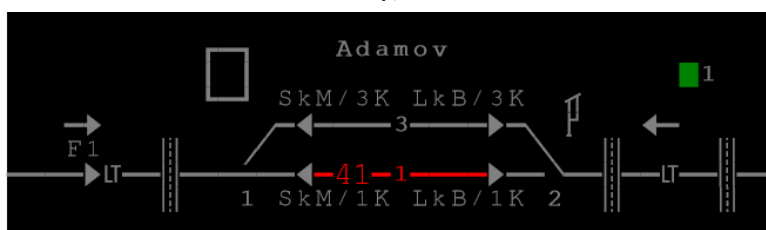
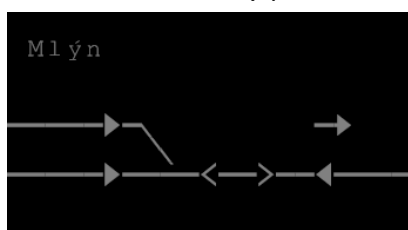


Obrázek 4 – Stav zobrazený na JOP po obsazení prvního KÚ za záhlavím

Poznámka: v případě konfigurace, kdy návěstidlo pro opačný směr jízdy není společné, ale skupinové, se musí stanovit podmínky konkrétní konfigurace.

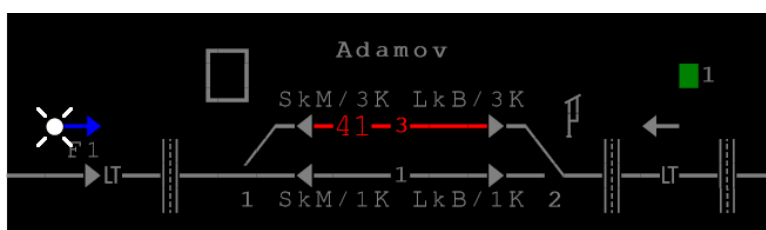
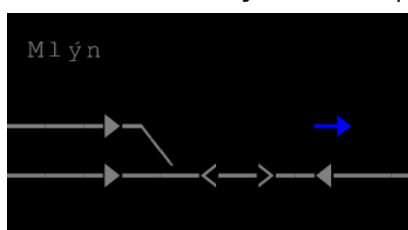
d) Zabezpečovací zařízení:

- při jízdě na kolej, na kterou jsou v základním stavu přestaveny výhybky po uvolnění KÚ traťové koleje, záhlaví a zhlaví umožní jízdu ve stejném nebo opačném směru ihned (symbol traťového souhlasu se změní na tmavě šedou);



Obrázek 1 – Stav zobrazený na JOP po uvolnění KÚ TK, záhlaví a zhlaví při jízdě na kolej, na kterou jsou v základním stavu přestaveny výhybky

- při jízdě na kolej, na kterou **nejsou** v základním stavu přestaveny výhybky po uvolnění KÚ traťové koleje, záhlaví a zhlaví se zobrazí přerušovaně symbol bílého kolečka vedle symbolu traťového souhlasu (viz obrázek 6). V menu symbolu traťového souhlasu se zpřístupní povel „ODHL“. Po potvrzení povelu „ODHL“ se změní barva symbolu traťového souhlasu ze světle modré na tmavě šedou a ZZ umožní jízdu ve stejném nebo opačném směru.

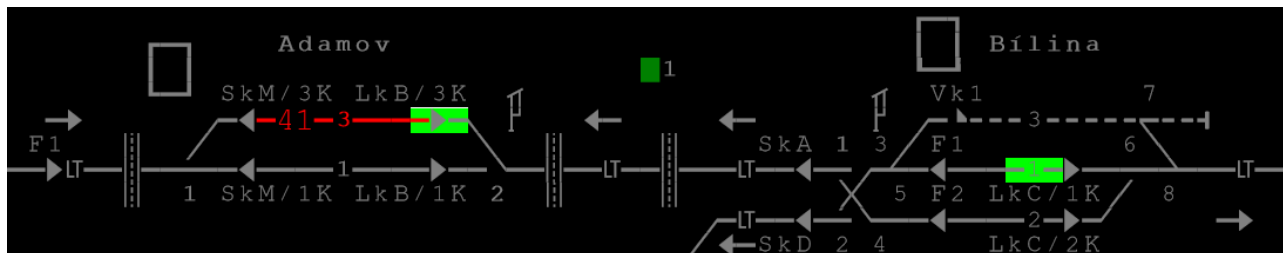


Obrázek 2 – Stav zobrazený na JOP po uvolnění KÚ TK, záhlaví a zhlaví při jízdě na kolej, na kterou nejsou v základním stavu přestaveny výhybky

Příloha B: Požadavky funkčních algoritmů při jízdě z dopravní D3 do dopravní D3

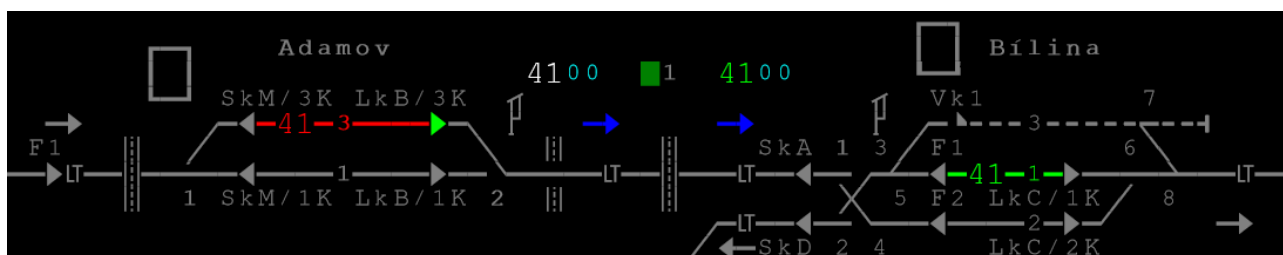
B.1 Situace se týká případu jízdy vlaku z dopravní D3 do dopravní D3 na volný KÚ dopravní koleje, na kterou **jsou** v základním stavu přestaveny výhybky. Při odjezdu z dopravní D3 je funkční chování včetně zobrazení na JOP následující:

- V dopravně D3 Adamov je obsazen KÚ 3SK vlakem, provede se volba VC cestovým způsobem od symbolu příslušného fiktivního krycího návěstidla, volba KC se provede na symbolu SK v sousední dopravně D3 Bílina (v tomto případě volná 1.SK). Viz obrázek 7.



Obrázek 3 – Volba vyhrazení koleje pro jízdu vlaku (cestovým způsobem) pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3

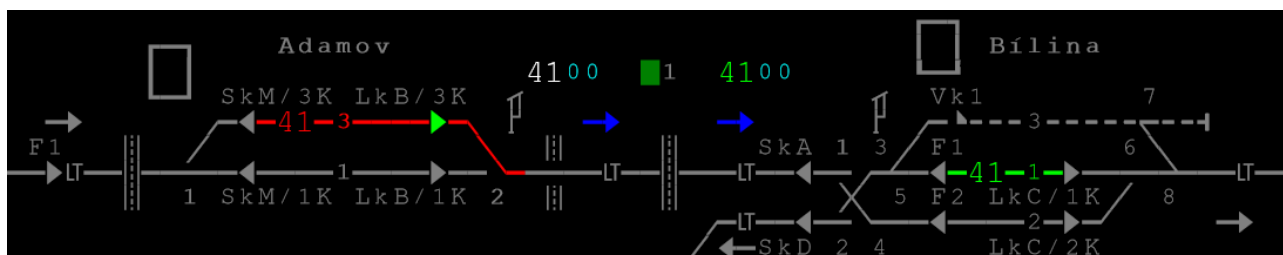
- b) Na základě zadaného povelu se automaticky změní směr TS D3 (otočí se šipky TS D3 a barva symbolu se změní na světle modrou), uzavřou se příslušné přejezdy, zavede se výluka protisměrných cest na cílové koleji č.1 v dopravně D3 Bílina (je indikována jako závěr vlakové cesty na této koleji světle zelenou barvou). Následně se změní návěst příslušného krycího návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku (na příslušném symbolu návěstidla se změní jeho barva z tmavě šedé na světle zelenou, viz obrázek 8) a přenese se číslo vlaku na cílovou kolej v dopravně D3 Bílina.



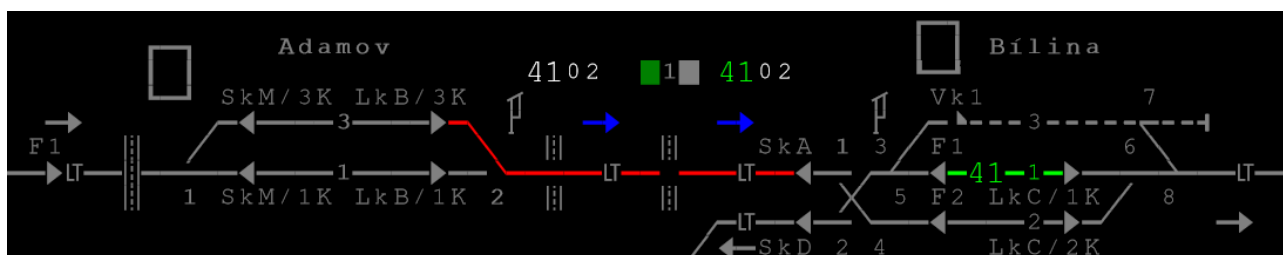
Obrázek 4 – Indikace na JOP po vyhrazení koleje pro jízdu vlaku

- c) Po fyzickém obsazení KÚ určeného pro zhlaví se na JOP indikuje obsazení podle polohy výhybky (viz obrázek 9). V případě výhybky vybavené samovratným přestavníkem se během přestavení (výhybka není v přednostním směru) indikuje symbol ztráty dohledu výhybky.

Ke zhasnutí krycího návěstidla (na JOP se indikuje změnou barvy symbolu návěstidla ze světle zelené na tmavě šedou) dojde až při ovlivnění začátku KÚ v místě fyzického krycího návěstidla. Současně dojde k zobrazení času skutečného odjezdu v traťovém zásobníku změnou barvy (viz obrázek 10). V případě konfigurace, kdy krycí návěstidlo není společné, ale skupinové, se musí stanovit podmínky konkrétní konfigurace.

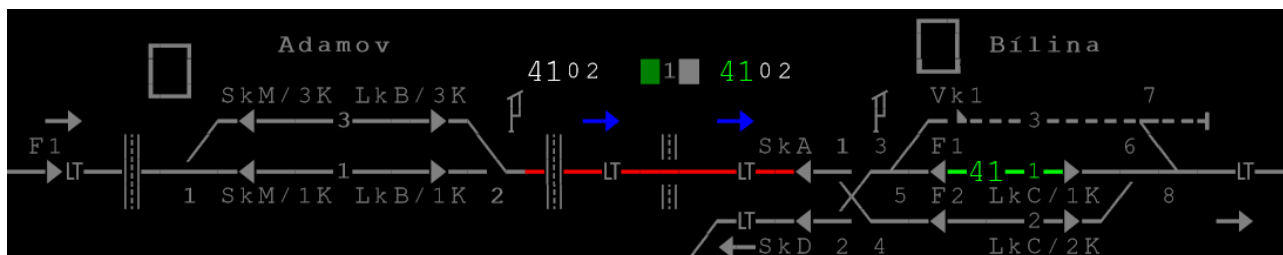


Obrázek 5 – Obsazení KÚ zhlaví



Obrázek 6 – Obsazení KÚ TK (přestavení krycího návěstidla na návěst zakazující jízdu)

Pozn.: V případě, kdy je na trati více KÚ, je zobrazeno jejich postupné obsazování a uvolňování jízdou vlaku.

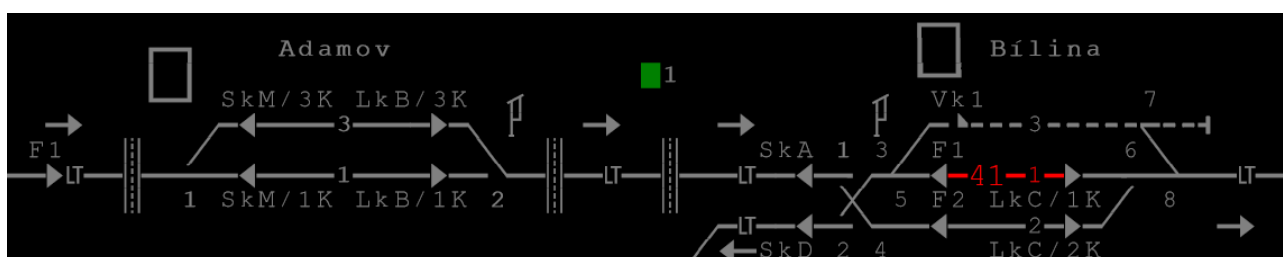


Obrázek 7 – Uvolnění KÚ zadní dopravní D3 Adamov



Obrázek 8 – Obsazení KÚ zhlaví přední dopravní D3 Bílina a přestavení výhybky se samostatným přestavíčkem č.3

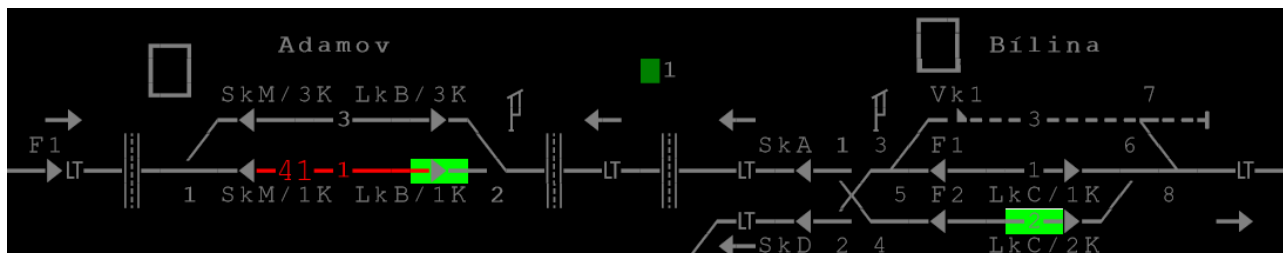
- d) Při jízdě vlaku na dopravní kolej, na kterou **jsou** v základním stavu přestaveny výhybky se po uvolnění KÚ zhlaví a zhlaví zadní dopravní D3, TK, zhlaví a zhlaví přední dopravní D3 uvede TS D3 do základního stavu. Na JOP se změní barva symbolu traťového souhlasu ze světle modré na tmavě šedou (viz obrázek 13).



Obrázek 9 – Uvedení TS D3 do základního stavu

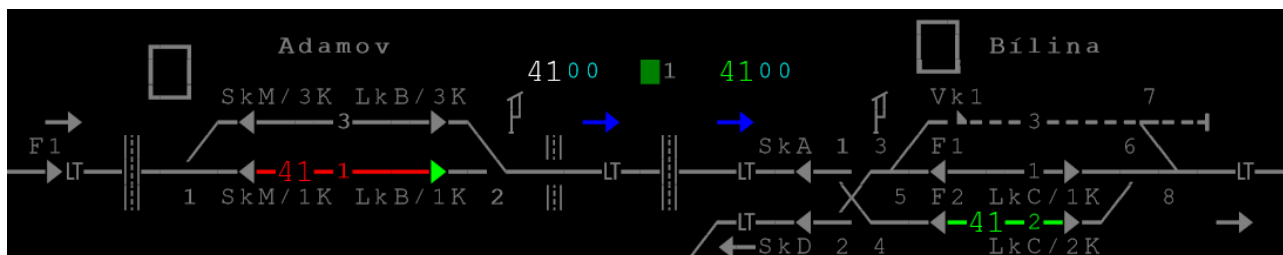
- B.2 Situace se týká případu jízdy vlaku z dopravní D3 do dopravní D3 na volnou dopravní kolej, na kterou **nejdou** v základním stavu přestaveny výhybky. Při odjezdu dopravní D3 je funkční chování včetně zobrazení na JOP následující:

- a) V dopravně D3 Adamov je obsazen KÚ 1.SK vlakem, provede se volba VC cestovým způsobem na symbolu příslušného fiktivního krycího návěstidla, volba KC se provede na symbolu SK v sousední dopravně D3 Bílina (v tomto případě volná 2.SK). Viz obrázek 14.



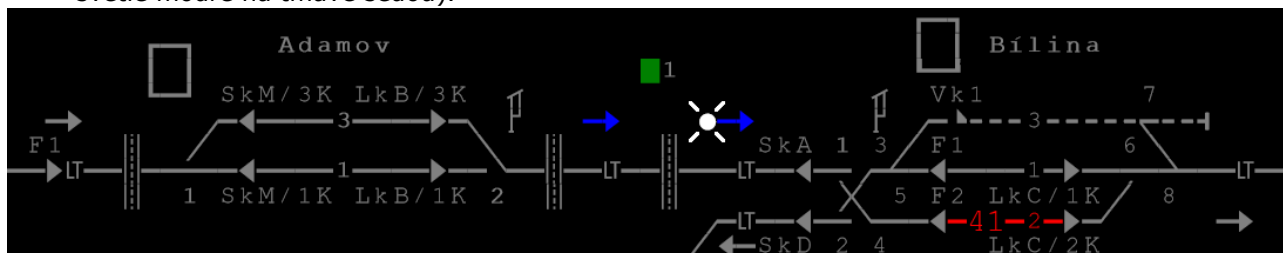
Obrázek 10 – Volba vyhrazení koleje pro jízdu vlaku (cestovým způsobem) pro vjezd vlaku s obsluhou výhybek

- b) Volba KC na SK je s PDÚ. Na rizikové stránce bude zobrazen text: „Vjezd vlaku s obsluhou výhybek“ pro konkrétní dopravnu D3 nebo výčet nesplněné podmínky pro konkrétní dopravnu D3. Po potvrzení PDÚ se automaticky změní směr TS D3, uzavrou se příslušné přejezdy, zavede se výluka protisměrných cest na cílové koleji č.2 v dopravně D3 Bílina (je indikována jako závěr vlakové cesty na této koleji). Následně se změní návěst příslušného krycího návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku (na příslušném symbolu návěstidla se změní jeho barva z tmavě šedé na světle zelenou, viz obrázek 15) a přeneše se číslo vlaku na cílovou kolej v dopravně D3 Bílina.



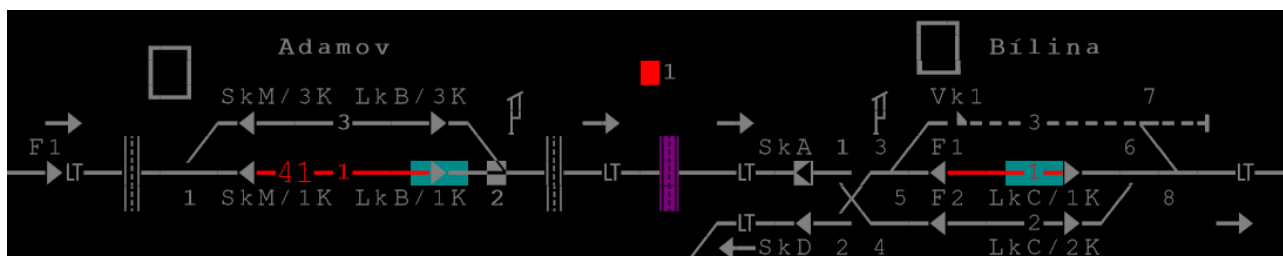
Obrázek 11 – Indikace na JOP po volbě vyhrazení koleje pro jízdu vlaku pro vjezd vlaku s obsluhou výhybek

- c) Po fyzickém obsazení KÚ určeného pro zhlaví se na JOP indikuje obsazení podle polohy výhybky (viz obrázek 9). V případě výhybky vybavené samovratným přestavníkem se během přestavení (výhybka není v přednostním směru) indikuje symbol ztráty dohledu výhybky. Ke zhasnutí krycího návěstidla (na JOP se indikuje změnou barvy symbolu návěstidla ze světle zelené na tmavě šedou) dojde až při ovlivnění začátku KÚ za fyzicky umístěného krycího návěstidla. Současně dojde k zobrazení času skutečného odjezdu v traťovém zásobníku změnou barvy (viz obrázek 10). V případě konfigurace, kdy krycí návěstidlo není společné, ale skupinové, se musí stanovit podmínky konkrétní konfigurace.
- d) Při jízdě vlaku na dopravní kolej, na kterou **nejsou** v základním stavu přestaveny výhybky se po uvolnění KÚ zhlaví a zhlaví zadní dopravní D3, TK, zhlaví a zhlaví přední dopravní D3 zobrazí přerušovaně symbol bílého kolečka vedle symbolu traťového souhlasu (viz obrázek 16). V menu symbolu traťového souhlasu se zpřístupní povel „ODHL“. Po potvrzení povelu „ODHL“ se TS D3 uvede do základního stavu (změní se barva symbolu traťového souhlasu ze světle modré na tmavě šedou).



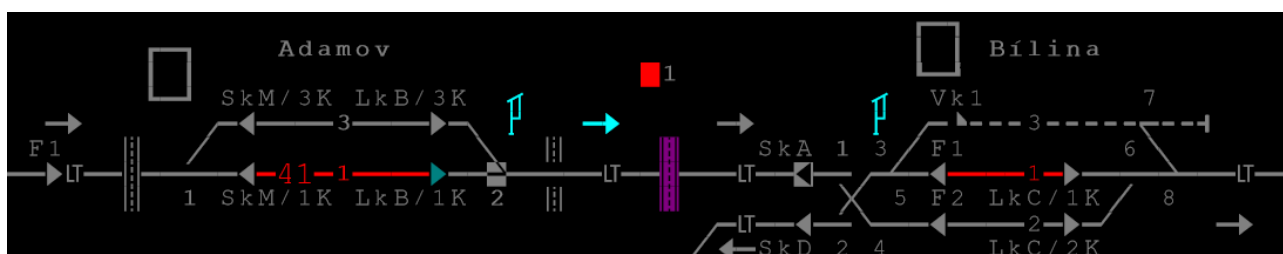
Obrázek 12 – Vjezd vlaku s obsluhou výhybek na 2SK a uvolnění příslušných KÚ a indikace kolečka pro povel „ODHL“

- B.3 Situace se týká případu jízdy vlaku z dopravní D3 do dopravní D3 při poruše ZZ neumožňující volby VC. Při odjezdu z dopravní D3 je funkční chování včetně zobrazení na JOP následující:
- a) V dopravně D3 Adamov obsazen KÚ 1.SK vlakem, provede se volba nouzové vlakové cesty cestovým způsobem na symbolu příslušného fiktivního krycího návěstidla, volba KC se provede na symbolu SK v sousední dopravně D3 Bílina (v tomto případě poruchou obsazená 1.SK). Viz obrázek 17.

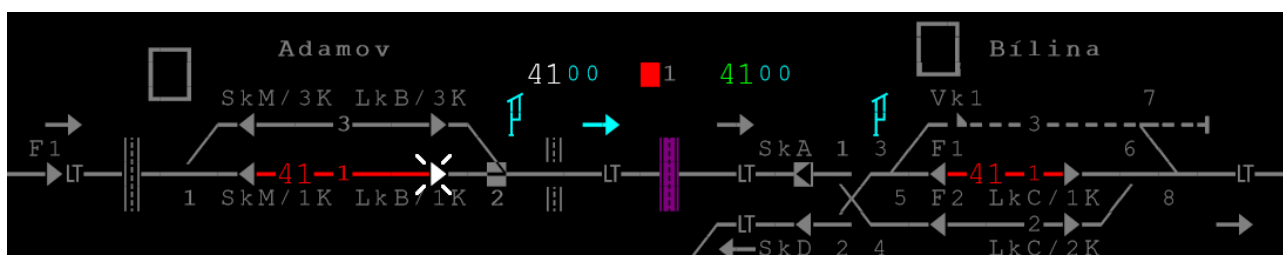


Obrázek 13 – Volba nouzového vyhrazení koleje pro jízdu vlaku pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3

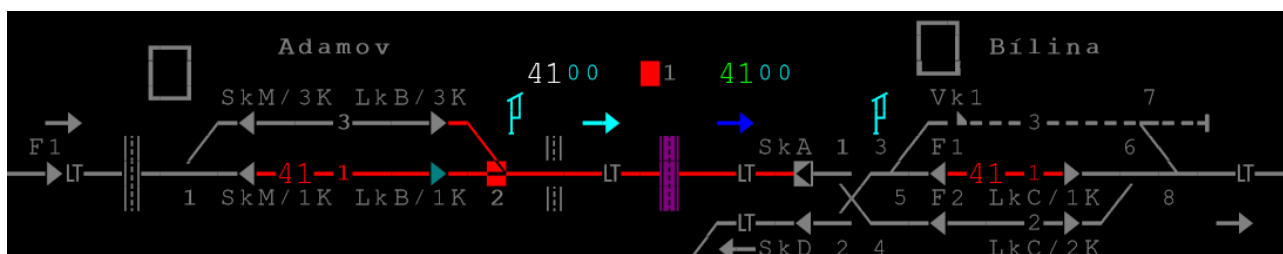
- b) KC na SK je s PDÚ. Na rizikové stránce se zobrazí nesplněné podmínky pro konkrétní dopravnu D3 nebo výčet nesplněných podmínek pro konkrétní dopravnu D3. Volbou nouzové vlakové cesty se automaticky změní směr TS D3, zavede se výluka protisměrných cest na cílové koleji č.1 v dopravě D3 Bílina (není indikována), zavede se nouzový závěr na prvku traťový souhlas, pomocné stavědlo a indikuje se začátek nouzové cesty na symbolu fiktivního krycího návěstidla. Po potvrzení PDÚ se přeneso číslo vlaku na cílovou kolej v dopravě D3 Bílina (viz obrázek 18). Následně se změni návěst příslušného krycího návěstidla na návěst PN (příslušný symbol návěstidla se zobrazí přerušovaně bílou barvou, viz obrázek 19).



Obrázek 14 – Zobrazení nouzových závěrů po volbě nouzového vyhrazení koleje pro jízdu vlaku

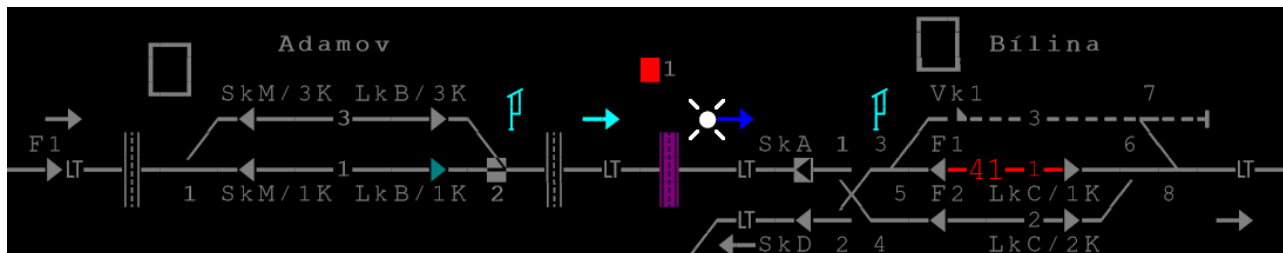


Obrázek 15 – Rozsvícení PN

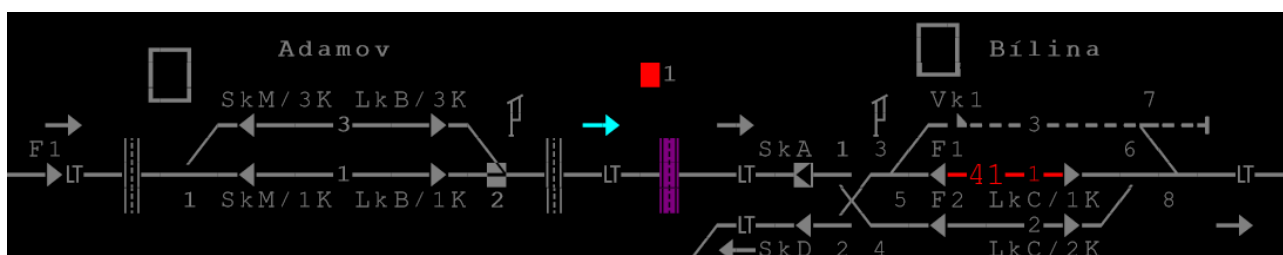


Obrázek 16 – Stav při obsazení zhlaví a TK jízdou vlaku

- c) Po uvolnění KÚ zhlaví a záhlaví zadní dopravní D3, TK, záhlaví a zhlaví přední dopravní D3 se zobrazí přerušovaně symbol bílého kolečka vedle symbolu traťového souhlasu (viz obrázek 21). V menu symbolu traťového souhlasu se zpřístupní povel „ODHL“. Po potvrzení povelu „ODHL“ se změní barva symbolu traťového souhlasu ve směru přední dopravní D3 ze světle modré na tmavě šedou.



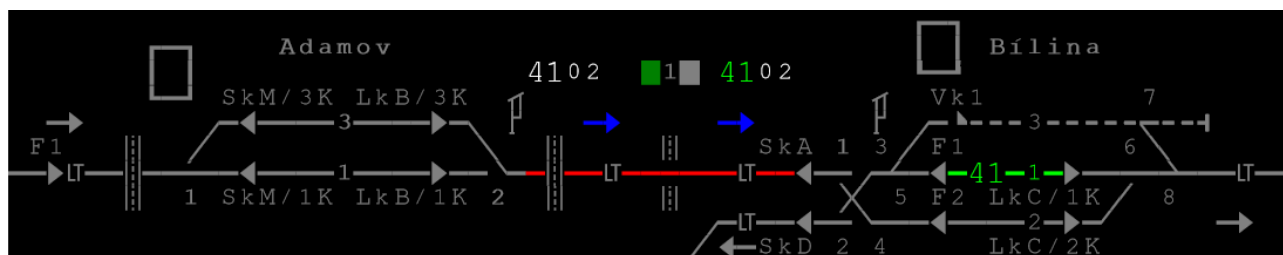
Obrázek 17 – Stav při uvolnění příslušných KÚ



Obrázek 18 – Stav po zadání povelu „RNZ“ z menu návěstidla v zadní dopravně D3, ze kterého byla provedena volba nouzového vyhrazení koleje pro jízdu vlaku

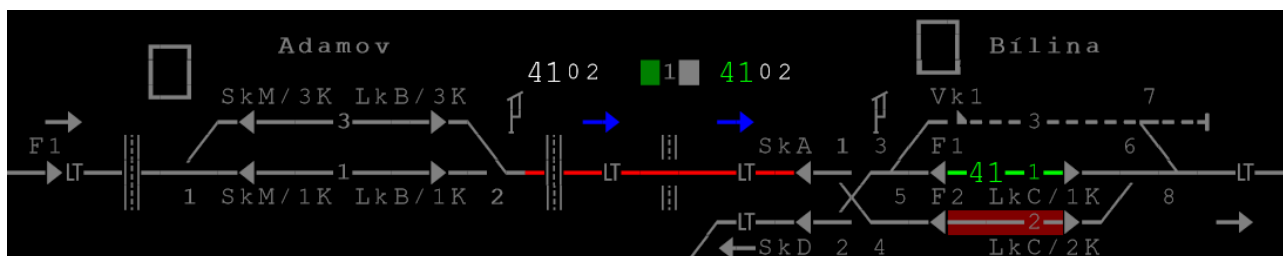
- B.4 Situace se týká případu změny cílové koleje v době jízdy vlaku z dopravní D3 do dopravní D3. Po odjezdu vlaku z dopravní D3 je funkční chování včetně zobrazení na JOP následující:

- a) Již byla provedena volba VC cestovým způsobem na symbolu příslušného fiktivního krycího návěstidla, volba KC byla provedena na symbolu SK v sousední dopravně D3 Bílina (v tomto případě 1.SK). Viz obrázek 23. Obsluhující zaměstnanec na novou cílovou staniční kolej zavede štítek kolejové výluky.

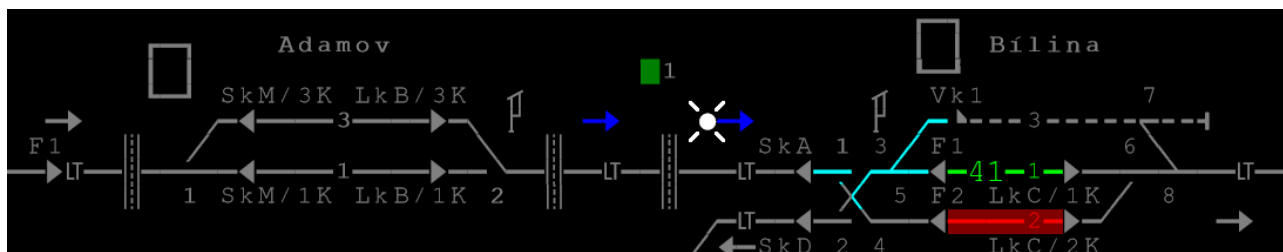


Obrázek 19 – Stav po obsazení KÚ TK (vlak odjel ze zadní dopravní D3 a pro svou jízdu měl vyhrazenou kolej pro jízdu vlaku)

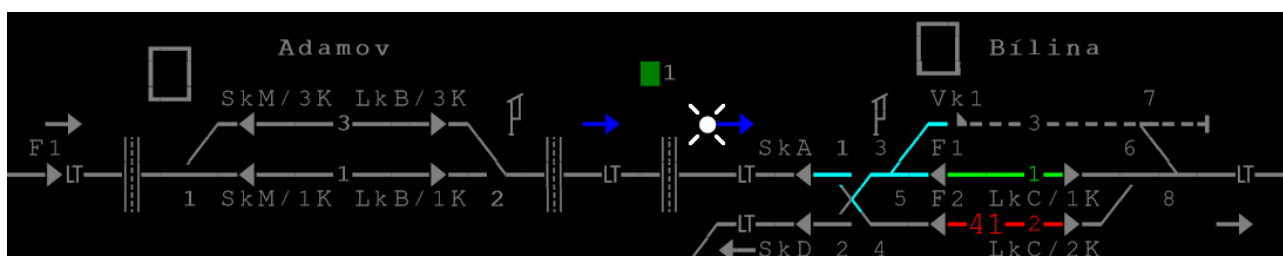
- b) Po uvolnění KÚ zhlaví a záhlaví zadní dopravní D3, TK, záhlaví a zhlaví přední dopravní D3 se zobrazí přerušovaně symbol bílého kolečka vedle symbolu traťového souhlasu a na příslušných KÚ se zobrazí nerozlišený závěr jízdní cesty (viz obrázek 25). V menu symbolu traťového souhlasu se zpřístupní povel „ODHL“. Po zadání povelu „NUZ“ z menu příslušných KÚ a povelu „ODHL“ se TS D3 uvede do základního stavu (změní se barva symbolu traťového souhlasu ze světle modré na tmavě šedou).



Obrázek 20 – Stav po zadání štítku kolejové výluky na 2SK v přední dopravně D3



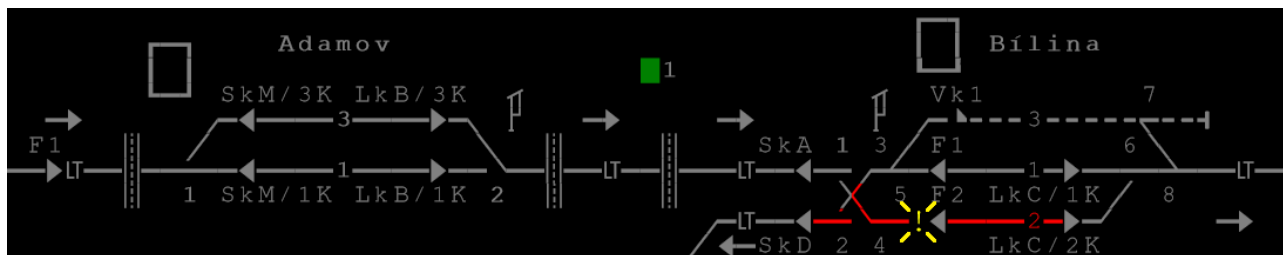
Obrázek 21 – Stav po vjezdu vlaku s obsluhou výhybek na 2.SK a uvolnění příslušných KÚ



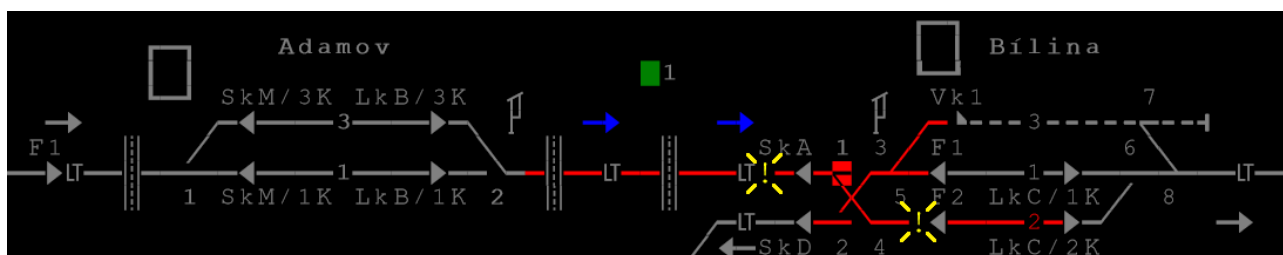
Obrázek 22 – Stav po zrušení čísla vlaku na 1.SK a zadání čísla vlaku na 2.SK

Příloha C: Požadavky funkčních algoritmů při vyhodnocení VNPN

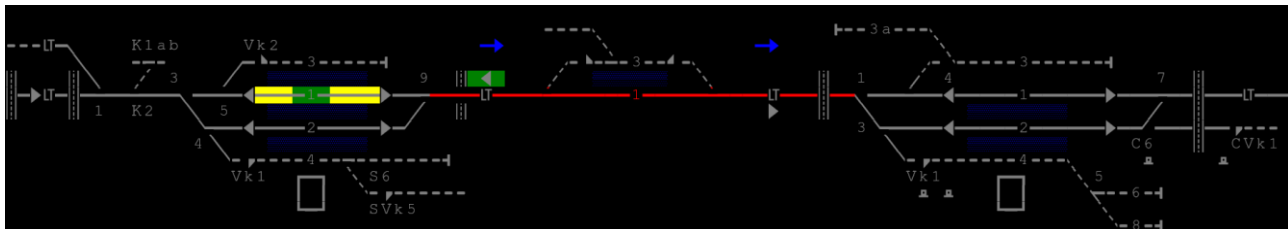
- C.1 NPN se vyhodnocuje u detekčních prvků umístěných na koncích dopravních kolejí a u detekčních prvků umístěných v blízkosti společného krycího návěstidla (je-li zřízeno jako společné). Příklady vyhodnocení VNPN jsou zobrazeny na obrázcích 27 a 28.



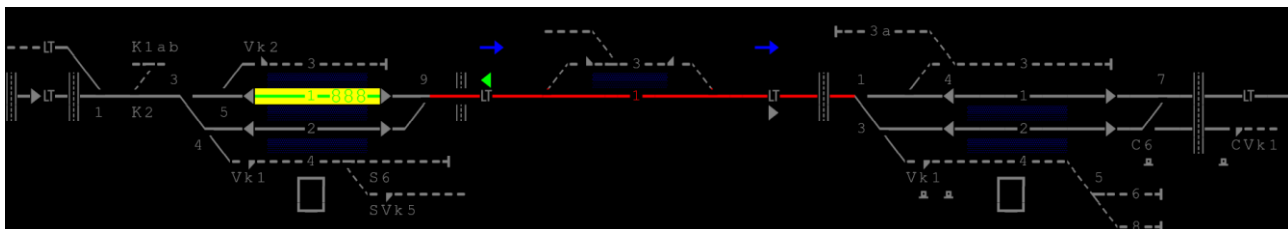
Obrázek 23 – Stav po vyhodnocení NPN u detekčního prvku na 2.SK



Obrázek 24 – Stav po vyhodnocení NPN u detekčního prvku na 2.SK a u detekčního prvku u návěstidla SkA

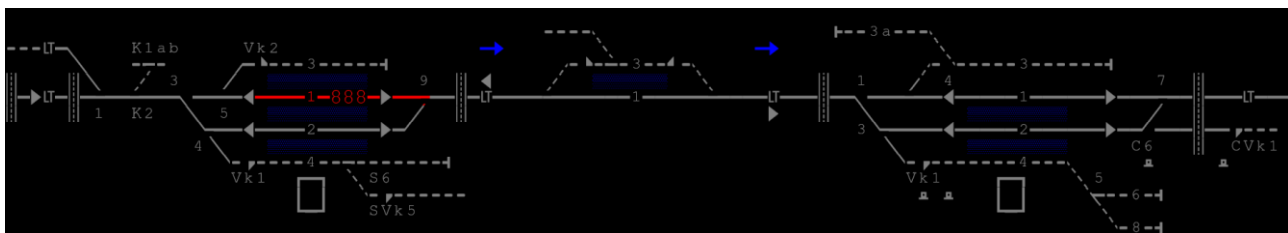


Obrázek 28 – Volba vyhrazení koleje pro jízdu vlaku, pro jízdu vlaku (vjezd) zpět do zadní dopravní D3 z kilometru na trati



Obrázek 29 – Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku, pro jízdu vlaku (vjezd) zpět do zadní dopravní D3 z kilometru na trati

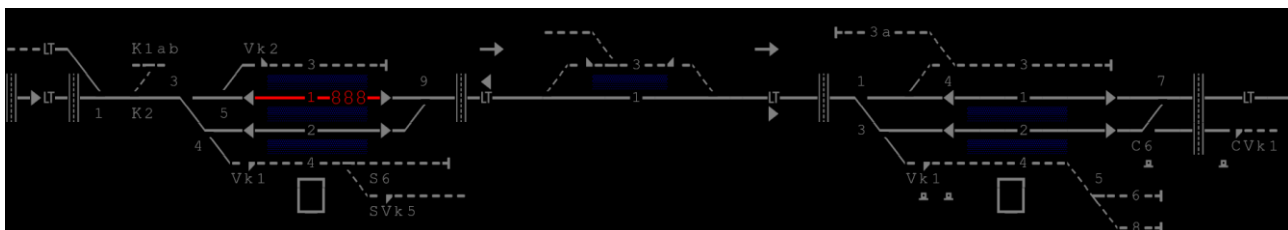
- c) Ukončení protisměrné výluky na vyhrazené koleji se provede automaticky po obsazení KÚ staniční koleje čelem vlaku a uvolnění KÚ traťové koleje (viz obrázek 34).



Obrázek 30 – Ukončení protisměrné výluky na cílové staniční koleji v zadní dopravní D3 po příjezdu vlaku z kilometru na trati

- d) Zabezpečovací zařízení:

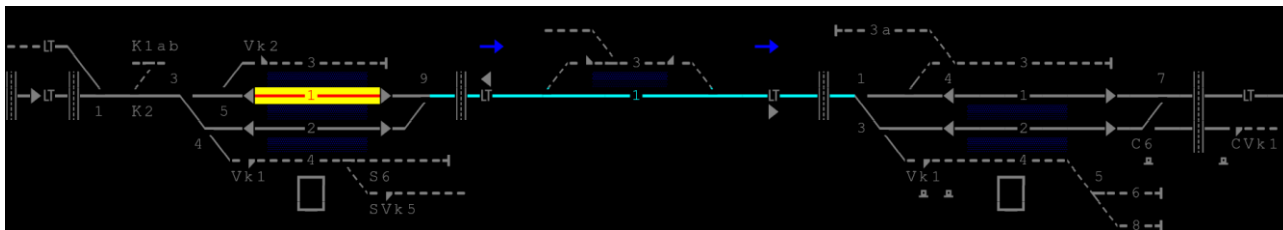
- při jízdě na kolej, na kterou jsou v základním stavu přestaveny výhybky po uvolnění KÚ traťové koleje, záhlaví a zhlaví umožní jízdu ve stejném nebo opačném směru ihned, symbol traťového souhlasu se změní na tmavě šedou (viz obrázek 35);
- při jízdě na kolej, na kterou **nejsou** v základním stavu přestaveny výhybky po uvolnění KÚ traťové koleje, záhlaví a zhlaví se zobrazí přerušovaně symbol bílého kolečka vedle symbolu traťového souhlasu (viz obrázek 16). V menu symbolu traťového souhlasu se zpřístupní povel „ODHL“. Po potvrzení povelu „ODHL“ umožní ZZ jízdu ve stejném nebo opačném směru.



Obrázek 31 – Stav zobrazený na JOP po uvedení TS D3 do základního stavu

Poznámka: V případě, že podle bodu b) nebude realizován povel „VC“ od symbolu fiktivního návěstidla na symbol dopravní koleje před návratem vlaku do dopravní, tak po obsazení dopravní koleje zůstane na symbolu dopravní koleje výluka protisměrných cest a nerozlišený

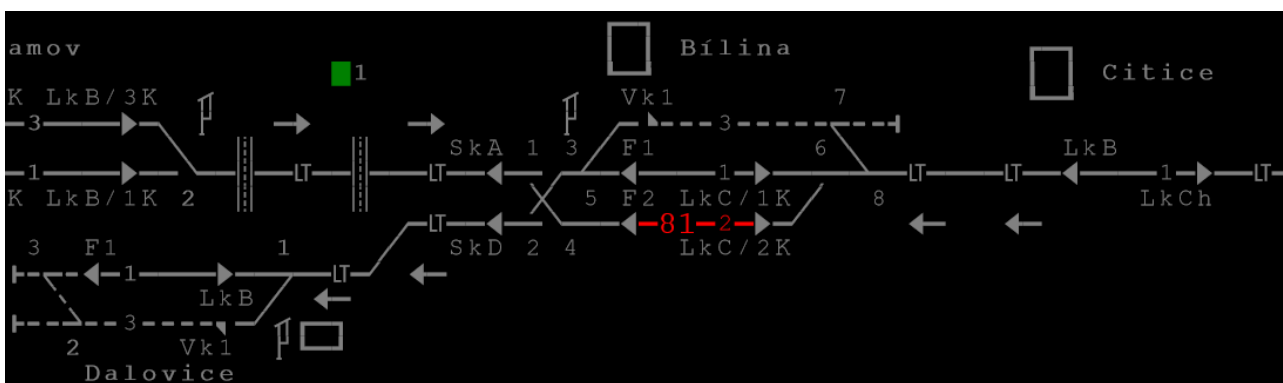
závěr na KÚ traťové koleje (viz obrázek 36). Ukončení protisměrné výluky na vyhrazené koleji se provede povelom „NUZ“ na traťové koleji.



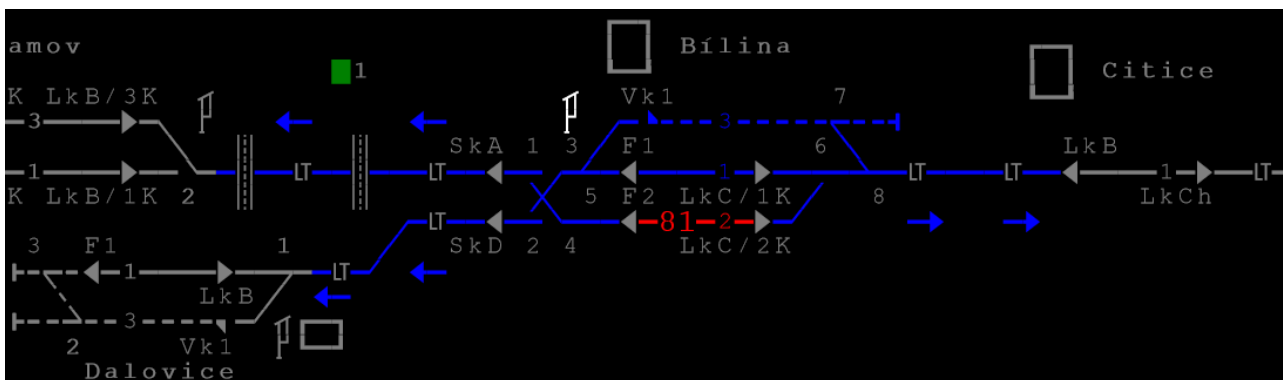
Obrázek 32 – Stav zobrazený na JOP po obsazení KÚ bez volby vyhrazení koleje pro jízdu vlaku

Příloha E: Požadavky na zobrazení na JOP při předání dopravní D3 k posunu

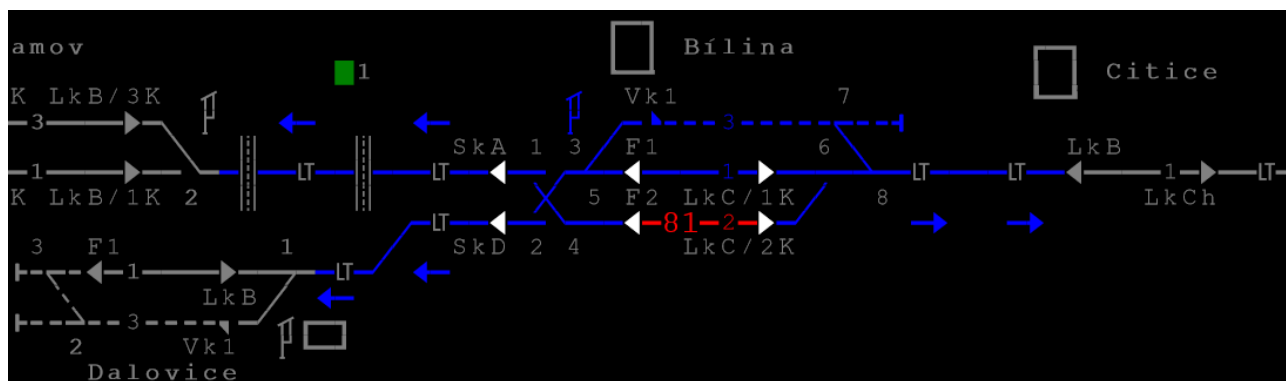
- E.1 Po zadání povelu „PST>“ z menu symbolu fiktivního pomocného stavědla se TS D3 automaticky otočí ve směru z dopravní D3 (viz obrázek 38). Po převzetí fiktivního pomocného stavědla (není-li v kolejišti umístěn obslužný prvek pro převzetí, není využit mezistav s bílým symbolem PST) se na krycích návěstidlech rozsvítí návěst Posun dovolen. Na JOP se tento stav zobrazí i na symbolech fiktivních návěstidel (jsou-li zřízeny). Viz obrázek 39.



Obrázek 33 – Stav před předáním fiktivního pomocného stavědla

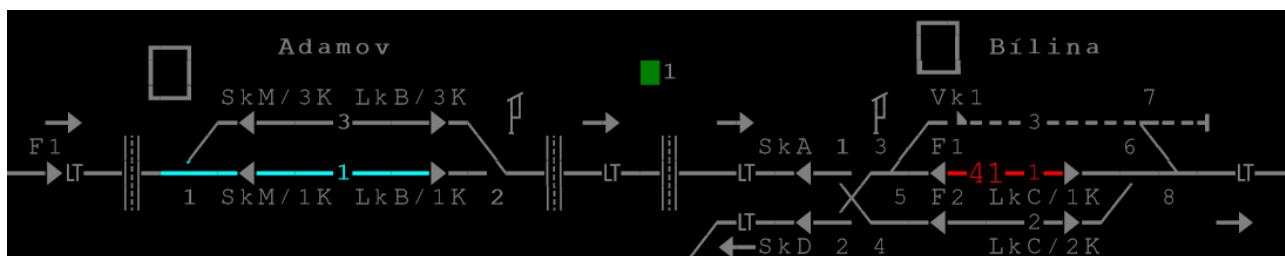


Obrázek 34 – Stav po zadání povelu „PST>“ z menu symbolu fiktivního pomocného stavědla (konfigurace, kdy obsluhující zaměstnanec obsluhuje v dopravně D3 ovládací prvky)

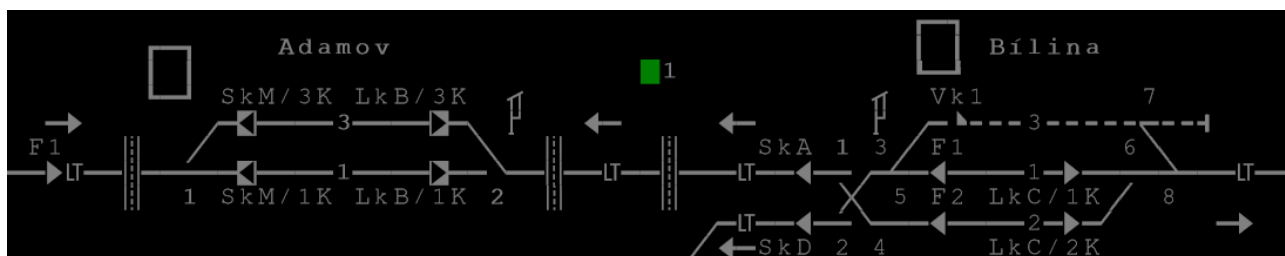


Obrázek 35 – Stav po převzetí pomocného stavědla nebo po zadání povelu „PST>“ z menu symbolu fiktivního pomocného stavědla, kdy není potřeba obsluhovat další prvky ZZ

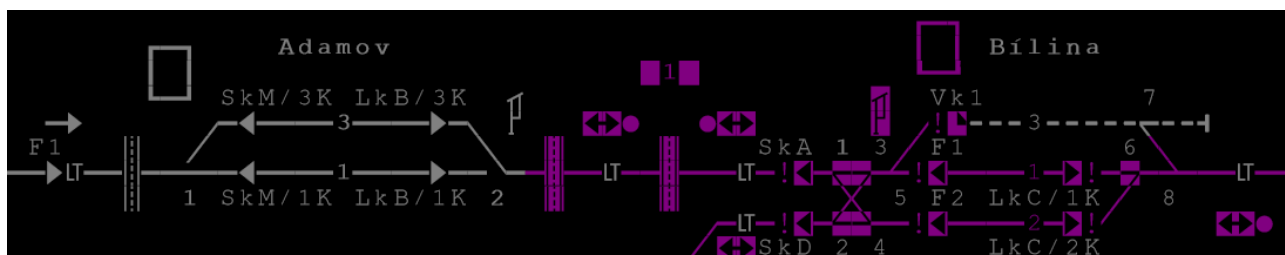
Příloha F: Zobrazení vybraných poruch na JOP



Obrázek 36 – Stav při poruše KÚ zhlaví a 1.SK v dopravně D3 Adamov po odjezdu vlaku (nezrušený závěr jízdní cesty)



Obrázek 37 – Stav při poruše svícení návěstidla (spálená červená žárovka)



Obrázek 38 – Stav při ztrátě komunikace (v konkrétní dopravně D3)

Příloha G: Požadavky na zobrazení povelů v menu symbolů na JOP

Menu symbolu koleje s KÚ

Název menu
STIT
KC
NUZ
VYL
STAV
ZSKU

Poznámka: Povel KC bude nabízen pouze na staniční (dopravní) koleji nebo definovaném místě dle článku 2.8. tohoto dopisu.

Menu symbolu návěstidla nebo fiktivního návěstidla

Název menu
STUJ
VC
RC
VB
DN
ZAM>
ZAM<
PN
VDP>
VDP<
PPN
RNZ

Poznámka: Povel VB bude nabízen pouze na symbolu návěstidla v případě zaústění dvou traťových kolejí do jednoho zhlaví.

Menu symbolu fiktivního návěstidla před symbolem „LT“ první dopravní D3 ze směru od přilehlé stanice nebo v úrovni symbolu „LT“ (nad nebo pod symbolem) v dopravně D3⁶

F1
STUJ
VC
RC
DN
ZAM>
ZAM<
PN
RNZ

Menu symbolu traťového souhlasu

Název menu
ZTS>
UTS
STIT
ZAK>
ZAV>
STAV
ODHL
ZAK<
ZAV<

⁶ Určené pro zajištění jízdy vlaku do km a zpět

Menu symbolu fiktivního pomocného stavědla

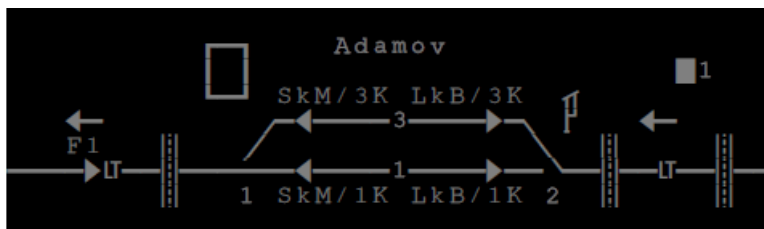
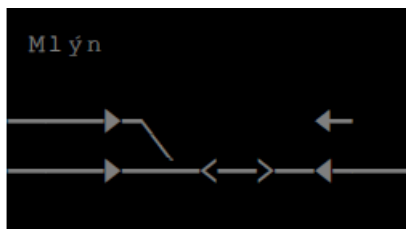
Název menu
PST> PST> PST< ZAV> ZAV< NPST

Menu pomocného symbolu kolečka

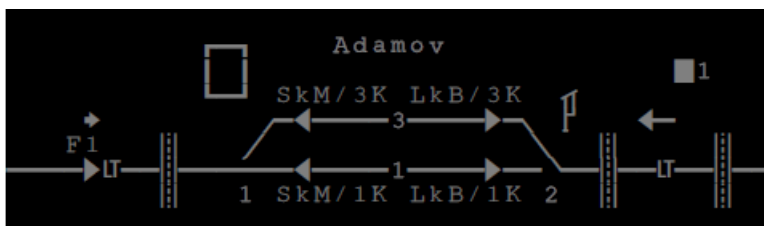
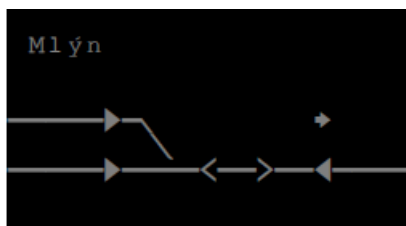
Název menu
ODHL

Příloha H: Příklady základního umístění symbolů a jejich zobrazení na JOP

- H.1 Příklad základního zobrazení rozhraní dopravna D3/přilehlá stanice podle článku 5.2 tohoto dopisu a dopravny D3 Adamov, ve které jsou výhybky č. 1 a 2 vybaveny samovratnými přestavníky a jsou zde instalována společná krycí návěstidla.



- H.2 Příklad základního zobrazení rozhraní dopravna D3/přilehlá stanice podle článku 5.1 tohoto dopisu a dopravny D3 Adamov, ve které jsou výhybky č. 1 a 2 vybaveny samovratnými přestavníky a jsou zde instalována společná krycí návěstidla.



- H.3 Příklad základního zobrazení reliéfu JOP, na kterém jsou zobrazeny dopravna D3 Bílina, ve které výhybky č.1, 2, 3, a 6 jsou vybaveny samovratnými přestavníky a jsou zde instalována společná krycí návěstidla (do jednoho zhlaví jsou zaústěny dvě traťové koleje), dopravna D3 Citice s jednou dopravní kolejí a dopravna D3 Dalovice, která je koncová s jednou dopravní kolejí a výhybky nejsou vybaveny samovratnými přestavníky.

