

TS 1/2019-Z

Vydání I.

TECHNICKÉ SPECIFIKACE SYSTÉMŮ, ZAŘÍZENÍ A VÝROBKŮ

Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou

Účinnost od 1. 12. 2019

Schváleno pod čj. 63349/2019-SŽDC-GŘ-O14
dne 8. listopadu 2019

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

TS 1/2019-Z, vydání I.
Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky
Praha
www.szdc.cz
Rok vydání: 2019
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, rok 2019
Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železniční dopravní cesty, 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 železniční dopravní cesty 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 železniční dopravní cesty zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby této technické specifikace 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

	Strana
ROZSAH ZNALOSTÍ	5
ZNAČKY A ZKRATKY	6
1 VŠEOBECNÁ ČÁST	7
1.1 Úvodní ustanovení	7
1.2 Rozšíření základních pojmů	7
2 POŽADAVKY NA VCP	8
2.1 Obecné	8
2.2 Pro konkrétní aplikaci	11
2.3 Pokyny pro zpracování VCP do ZT	11
3 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	13
3.1 Zmocňovací ustanovení	13
3.2 Přejícná ustanovení	13
3.3 Závěrečná ustanovení	13
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY	14

ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti 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 pracovní zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
Předpisová a normotvorná činnost týkající se technických požadavků na SZZ a traťovou část systému ETCS	informativní: celá TS
Příprava a realizace investičních staveb, jejichž náplní či součástí je výstavba, modernizace nebo rekonstrukce SZZ na tratích vybavených systémem ETCS	informativní: celá TS
Připomínkování dokumentací investičních staveb, jejichž náplní či součástí je výstavba, modernizace nebo rekonstrukce SZZ na tratích vybavených systémem ETCS	informativní: celá TS

ZNAČKY A ZKRATKY

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

ČSN	Česká státní norma
EN	Evropská norma
EOA	Konec oprávnění k jízdě (End Of Authority)
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ETCS L2	Systém ETCS úrovně 2
JOP	Jednotné obslužné pracoviště podle platných Základních technických požadavků nebo Technických specifikací
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
t_p	Doba na zastavení vlaku jedoucího pod dohledem ETCS
TS	Technické specifikace
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TNŽ	Technická norma železnic
VC	Vlaková cesta
VCO	Vlaková cesta omezenou rychlostí
VCP	Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou
VCRP	Vlaková cesta podle rozhledových poměrů
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZT	Závěrová tabulka
[M]	Požadavek povinný (mandatory)
[O]	Požadavek volitelný (optional)

1 VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1 Úvodní ustanovení

- 1.1.1 V souladu s Národním implementačním plánem¹ evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS) je na konkrétní trati, na které je provozovatelem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“) postupně doplňován systém evropského vlakového zabezpečovače (dále také jen „ETCS“). Optimálnímu využití systému ETCS však v některých případech brání řešení stávající konfigurace kolejí a jeho zabezpečení. V této souvislosti a v návaznosti na omezující podmínky pro jízdu vlaků pod dohledem ETCS se jedná o problematiku zastavení vlaku bezprostředně před návěstidlem zakazujícím jízdu (před koncem oprávnění k jízdě, dále jen „EOA“), respektive plynulého dojezdu vlaku pod dohledem ETCS do tohoto místa. Za tímto účelem bude do systému ETCS u konkrétních jízdních cest aplikována v souladu se specifikacemi pro ETCS nenulová uvolňovací rychlost. Zásady pro stanovení hodnoty uvolňovací rychlosti a související opatření na infrastrukturu jsou popsány v souvisejících dokumentech SŽDC². Při určitých konfiguracích kolejí je možné nenulovou uvolňovací rychlost aplikovat jen prostřednictvím vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou (dále také jen „VCP“) při rozšíření výluk současných vlakových cest za dotčeným návěstidlem zakazujícím jízdu.
- 1.1.2 Tyto technické specifikace (dále také jen „TS“) stanovují požadavky na VCP. Obsluhující zaměstnanec nebo systém automatického stavění vlakových cest bude mít v případech konkrétní vlakové cesty, kde není stávající konfigurací kolejí zajištěna bezpečnost v ochranné dráze, kromě možnosti volby běžné vlakové cesty³ (dále také jen „VC“) nově u vybraných vlakových cest možnost volby VCP s nenulovou, respektive vyšší, hodnotou uvolňovací rychlosti a rozšířenými výlukami současných vlakových cest v ochranné dráze za dotčeným návěstidlem v poloze zakazující jízdu, respektive místem EOA.
- 1.1.3 Tyto technické specifikace se uplatní na tratích SŽDC vybavených traťovou částí systému ETCS L2. Pro konkrétní dopravní musí být použití VCP zpracováno v projektové dokumentaci a zapracováno v závěrové tabulce. [M]

1.2 Rozšíření základních pojmů

- 1.2.1 Pojmy použité pro potřeby těchto TS:
- 1.2.1.1 **Konec oprávnění k jízdě** (EOA) je místo, ve kterém končí oprávnění k jízdě vlaku v módu Plný dohled nebo módu Podle rozhledu (případně v módu Omezený dohled).⁴
- 1.2.1.2 **Ochranná dráha** je dráha, na které vlak jedoucí nenulovou uvolňovací rychlostí s vysokou mírou pravděpodobnosti zastaví nouzovým (rychločinným) brzděním po vyhodnocení projetí EOA mobilní částí systému ETCS L2.
- 1.2.1.3 **Mobilní část ETCS** je část evropského vlakového zabezpečovače umístěná na drážním vozidle, sloužící pro příjem, vyhodnocení a zobrazení informací přenášených z traťové části ETCS strojvedoucímu, případně jejich předání přímo vozidlu a současně zajišťující spuštění brzdění, jestliže strojvedoucí neprovede požadovanou obsluhu (kterou např. potvrzuje, že vzal zobrazenou informaci na vědomí a podle toho bude řídit svou činnost) nebo nevede vlak v souladu s informacemi obdrženy z traťové části ETCS. (V evropských dokumentech pro ETCS se pro mobilní část systému ETCS používá pojem palubní část ETCS.)

¹ Dokument „Národní implementační plán ERTMS“ vydaný v roce 2017 ze strany Ministerstva dopravy.

² V době schválení této TS je to dopis č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 (pro případy, kdy nasazení systému ETCS doprovází rekonstrukce kolejí) a dopis č. j. 47270/2018-SŽDC-GR-O14 (pro případy, kdy je systém ETCS nasazován na stávající konfiguraci kolejí).

³ S nulovou nebo nízkou hodnotou uvolňovací rychlosti.

⁴ Vlak jedoucí v módu Plný dohled nebo módu Podle rozhledu (případně Omezený dohled) je nucen ETCS zastavit v určité vzdálenosti před koncem oprávnění k jízdě, pokud není použita nenulová uvolňovací rychlost.

- 1.2.1.4 **Uvolňovací rychlost** je nejvyšší rychlost, kterou systém ETCS umožní vlaku v módu Plný dohled nebo módu Podle rozhledu (případně Omezený dohled) projet EOA.⁵

2 POŽADAVKY NA VLAKOVOU CESTU S PRODLOUŽENOU OCHRANOU DRÁHOU

2.1 Obecné

- 2.1.1 Na tratích SŽDC vybavených traťovou částí systému ETCS L2 se tyto TS uplatní v případě staničních zabezpečovacích zařízení (dále také jen „SZZ“) elektronického typu s jednotným obslužným pracovištěm (dále také jen „JOP“). Použití v jiných případech (např. u hybridních SZZ) musí být odsouhlaseno gestorským útvarem těchto TS. [M]
- 2.1.2 VCP musí být u SZZ řešena pro případ vlakové cesty, která může ve svém pokračování (za EOA) v ochranné dráze ohrozit jinou vlakovou cestu s rychlostí vyšší než 60 km/h. U vlakových cest na dělenou staniční kolej se VCP nezřizuje, pro dojezd vlaku k cestovému návěstidlu na dělené staniční koleji se použijí výhradně opatření uvedené v souvisejících dokumentech (viz článek 1.1.1). [M]
- 2.1.3 Každá VCP musí mít definovanou svojí ochrannou dráhu, jejíž délka se stanoví dle článků 2.1.11 a 2.1.12. [M]
- 2.1.4 Volba VCP obsluhujícím zaměstnancem se provádí stejným způsobem⁶ jako v případě VC. Počátek VCP se volí povel „VCP“ v menu hlavního návěstidla. Povel „VCP“ je v menu hlavního návěstidla umístěn za povel „VC“, případně za povel pro vlakovou cestu omezenou rychlostí (dále jen „VCO“), je-li v konkrétním případě použitý. Pořadí povelů v menu návěstidla je tedy „VC“, „VCO“, „VCP“, „VCRP“, ...). Další úkony při zadání VCP se volí standardním způsobem jako u VC. [M]
- 2.1.5 SZZ s JOP musí akceptovat volbu VCP od systému automatického stavění vlakových cest. Konkrétní požadavky na způsob využití VCP v těchto systémech nejsou předmětem této TS. [M]
- 2.1.6 Podmínky pro volbu VCP jsou shodné s podmínkami pro volbu VC (VCO⁷) s následujícími odlišnostmi:
- v oblasti ochranné dráhy musí být navíc kontrolováno, že není postavena vlaková cesta pro rychlost vyšší než 60 km/h a
 - místo doby na zastavení vlaku dle TNŽ 34 2620 čl. 8.1.4 se pro VCP uplatní doba podle čl. 2.1.18 této TS. [M]

S ohledem na požadavky na řízení provozu mohou být v některých případech pro volbu cesty VCP použity podmínky cesty VCO. Pro tyto případy je dále v této TS místo VC myšlena VCO. [M]

- 2.1.7 Nejsou-li některé funkční požadavky pro VCP touto TS stanoveny, uplatní se pro VCP standardní funkční požadavky jako na VC, resp. VCO (např. na návěstění, postupné rušení závěru vlakové cesty, přenos kódu národního vlakového zabezpečovače, výluky současných jízdních cest pro rychlosti vyšší než 120 km/h, oblast nezajištěné boční ochrany, atd.), a to včetně požadavků na diagnostiku. [M]
- 2.1.8 Pokud nejsou splněny některé podmínky pro volbu VCP, zobrazí se na JOP informativní štítek specifikující konkrétní nesplněné podmínky, a to způsobem jako v případě, kdy nejsou splněny některé podmínky pro volbu VC. [M]

⁵ Po projetí EOA (v ETCS úrovni 2 tzv. minimálním předním koncem) je mobilní část ETCS spuštěno nouzové (rychločinné) brzdění. Nenulová uvolňovací rychlost se používá za účelem umožnění dojetí vlaku do blízkosti EOA. Projekt EOA je zakázáno provozními předpisy, není však systémem ETCS znemožněno. Uvolňovací rychlost může být pro jednotlivé dopravní koleje a směry v rámci dané dopravní různá.

⁶ Mimo volby začátku vlakové cesty levým tlačítkem myši, kterým je volena přímo VC.

⁷ Ve zdůvodněných případech (s ohledem na požadavky na řízení provozu) mohou být pro volbu VCP použity podmínky VCO.

2.1.9 Při volbě VCP se volené jednotky vlakové cesty indikují na JOP jako u VC. Oblast ochranné dráhy je na JOP zobrazena žlutou barvou dotčených kolejových úseků, a to po celou dobu od provedení závěru VCP až do ukončení výluk současných vlakových cest v ochranné dráze dle čl. 2.1.17. Kolejové úseky s výkolejkou a výhybkové kolejové úseky, do kterých ochranná dráha sice zasahuje, ale končí před:

- výkolejkou nebo
- námezníkem první výhybky v kolejovém úseku, pokud je pro směr jízdy od návěstidla do ochranné dráhy tato výhybka pojížděná po hrotu nebo
- hrotem první výhybky v kolejovém úseku, pokud je pro směr jízdy od návěstidla do ochranné dráhy tato výhybka pojížděná proti hrotu,

se žlutou barvou nezobrazují. [M]

2.1.10 Pro VCP se přednostně navrhuje nenulová uvolňovací rychlost 20 km/h. V konkrétních projektantem odůvodněných případech lze pro VCP použít i nenulové uvolňovací rychlosti 10 km/h, případně 15 km/h, a to se souhlasem⁸ gestorského útvaru těchto TS. [M]

Na volbu konkrétní uvolňovací rychlosti má vliv zejména potřeba dojetí vlaků pod dohledem systému ETCS L2 až k návěstidlu s návěstí Stůj (k místu EOA), a to například z důvodu umístění nástupiště nebo délky koleje. A dále pak konfigurace zabezpečení kolejiště za dotčeným hlavním návěstidlem s návěstí Stůj (místem EOA), kde má konkrétní uvolňovací rychlost vliv na délku/rozsah oblasti s ochranou dráhou VCP a rozsah souvisejících výluk současných jízdních cest v této oblasti.

2.1.11 Za začátek ochranné dráhy se považuje místo EOA. Pokud není EOA předsunuto 10 metrů před návěstidlo, tak se jedná o polohu vlastního návěstidla nebo polohu styku kolejových úseků u návěstidla, a to podle toho, které z těchto míst je umístěno blíže k začátku VCP. [M]

2.1.12 Tabulka minimálních délek ochranné dráhy při VCP v závislosti na uvolňovací rychlosti [M]:

uvolňovací rychlost [km/h]	délka ochranné dráhy [m] v případech budování ETCS	
	na stávající konfiguraci	při nových stavbách infrastruktury
20	75	100*
15	60	75**
10	50	50

* v projektantem odůvodněných⁹ případech může být zkrácena až na 75 metrů

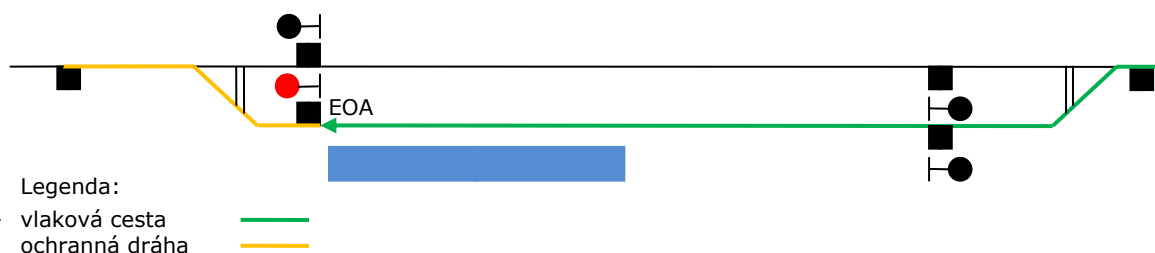
** v projektantem odůvodněných⁸ případech může být zkrácena až na 60 metrů

V případě nových staveb infrastruktury se výše uvedené minimální délky násobí koeficientem 1,3 a to opakovaně za každých dosažených 5 ‰ podélného klesání koleje v ochranné dráze a v místě dopravních kolejí v rozsahu 200 metrů před posuzovaným návěstidlem (EOA). [M]

⁸ Za souhlas se považuje schválení tabulky uvolňovacích rychlostí nebo písemné stanovisko gestorského útvaru této TS.

⁹ Odůvodnění konkrétních případů vypracuje projektant a toto doloží dotčeným stranám k posouzení v rámci připomínkování projektové dokumentace.

2.1.13 Příklad uspořádání kolejiště s ochrannou dráhou



2.1.14 Při postavené VCP se v oblasti ochranné dráhy uplatní výluka současných vlakových cest s rychlostí vyšší než 60 km/h. [M]

2.1.15 Pokud je v ochranné dráze výhybka, která by při projetí EOA byla vlakem pojížděná proti hrotu, je nutno ochrannou dráhu posuzovat pro obě polohy výhybky. [M]

2.1.16 Výhybky v ochranné dráze nejsou drženy závěrem cesty VCP. [M]

2.1.17 Výluky současných vlakových cest v ochranné dráze lze ukončit:

- Po zrušení závěru neprojeté VCP. [M]
- Po volbě povinně dokumentovaného povelu NUZ na cílovém úseku a následném uplynutí doby zpoždění nouzového uvolnění závěru kolejových úseků (3 minuty). [M]
- Po zrušení závěru VCP na rozhodujícím úseku¹⁰ a
 - obdržení informace ze systému ETCS o zastavení vlaku jedoucího pod dohledem ETCS na staniční koleji před návěstidlem konce VCP. Systém ETCS (RBC - radiobloková centrála) tuto informaci technologií SZZ předá až po zastavení vlaku na staniční koleji a po odebrání nenulové uvolňovací rychlosti (změna na oprávnění k jízdě s nulovou uvolňovací rychlostí u návěstidla na konci VCP na mobilní části ETCS) nebo
 - po uplynutí doby t_p od obsazení staniční koleje nebo
 - před uplynutím doby t_p po volbě povinně dokumentovaného povelu PUZ, kterým obsluhující zaměstnanec potvrdil, že vlak na cílovém úseku zastavil před návěstidlem konce VCP. [M]

2.1.18 Potřebná doba t_p na zastavení vlaku jedoucího pod dohledem ETCS se určí podle vzorce [M]:

- pro koleje délky do 400 metrů včetně:

$$t_p = l / 3 + 50$$

- pro koleje delší než 400 metrů:

$$t_p = l / 10 + 143$$

kde: t_p je potřebná doba na zastavení vlaku v sekundách

l je délka staniční koleje v metrech.

Pozn.: Vzorec pro výpočet doby t_p byl stanoven s ohledem na nejvíce omezující brzdné křivky systému ETCS a zjištění při jízdách reálných vlaků.

¹⁰ Kolejový úsek před cílovým úsekem.

2.2 Pro konkrétní aplikaci

2.2.1 Nejpozději v průběhu zpracování dokumentace pro územní řízení stavby traťové části systému ETCS, respektive stavby nově budovaného nebo rekonstruovaného SZZ v dopravně, kde bude systém ETCS následně¹¹ budován, se po dohodě s organizační složkou SŽDC odpovědnou za řízení provozu¹² s ohledem na předpokládaný provoz a navrhovanou konfiguraci kolejiště a jeho zabezpečení stanoví, pro které VC (případně VCO¹³) bude navržena odpovídající VCP. Není-li rozsah aplikace VCP takto upřesněn, uplatní se VCP v rozsahu VC dle čl. 2.1.2. [M]

2.2.2 Po dohodě s organizační složkou SŽDC odpovědnou za řízení provozu¹¹ je možné aplikovat nenulovou uvolňovací rychlost u VC (VCO), kde není stávající konfigurací kolejiště zajištěna bezpečnost v ochranné dráze. Při tomto způsobu aplikace nenulové uvolňovací rychlosti musí dotčené VC (VCO) splňovat obě odrážky čl. 2.1.6. Pro určení ochranné dráhy platí čl. 2.1.11, tabulka v čl. 2.1.12 a čl. 2.1.15. Pro zapracování rozšířených výluk do ZT platí článek 2.3.2 (místo „VCP“ se jedná o „VC“, resp. „VCO“). [M]

Předcházejí-li stavbě traťové části ETCS respektive stavbě nově budovaného nebo rekonstruovaného SZZ v dopravně úpravy konfigurace kolejiště, je nutné již v rámci konfigurace kolejiště problematiku použití nenulové uvolňovací rychlosti řešit a v návrhu zohlednit (požadavky na ochrannou dráhu, zřízení přímé boční ochrany, atd.). [M]

2.2.3 Rozsah VCP pro danou dopravu musí být stanoven v ZT v tabulce jízdních cest a rozsah výluk současných vlakových cest v ochranné dráze musí být stanoven v ZT v tabulce výluk zpracovaných dle TNŽ 34 2604. [M]

Ve stupních dokumentace, kdy se ZT ještě nezpracovává¹⁴, musí být rozsah VCP pro danou dopravu definován, a to například v rámci dopravní technologie. [M]

2.3 Pokyny pro zpracování VCP do ZT¹⁵

2.3.1 V tabulce jízdních cest se pro konkrétní cestu, u níž lze zvolit VCP, doplní nový řádek pod vlakovou cestu se stejným začátkem a koncem a stejnou polohou výhybek (existuje-li pro ni také vlaková cesta s omezením, pak až pod ni):

a) se shodnými podmínkami (místo doby na zastavení vlaku na staniční koleji dle TNŽ 34 2620 čl. 8.1.4 se použije doba podle čl. 2.1.18 této TS),

b) ve sloupci vlakové cesty se doplní za identifikaci cesty „/P“,

c) ve sloupci „Volba JOP“ se na začátku uvede zkratka „VCP“. [M]

2.3.2 V tabulce výluk se doplní vzájemné výluky VCP a dotčených vlakových cest v ochranné dráze VCP v souladu se čl. 2.1.2 a 2.2.2. [M]

2.3.3 V tabulce přejezdu¹⁶ se pro konkrétní cestu, u níž lze zvolit VCP, doplní do poznámky text „i pro VCP“. [M]

2.3.4 V případech dodatečných úprav stávajících ZT mohou být nově přidané řádky s VCP zařazeny na konec tabulky jízdních cest (čísla řádků cest VCP se musí shodovat s čísly řádků odpovídajících cest VC/VCO, pouze budou odlišené vhodnou stovkovou nebo tisícovkovou sérií). [O]

2.3.5 V tabulce uvolňovacích rychlostí se k návěstidlům, u kterých může končit VCP, doplní hodnota uvolňovací rychlosti pro VCP s poznámkou "pro VCP". V případech aplikace

¹¹ S plánovanou aktivací do 3 let od doby aktivace stavby.

¹² V době schválení této technické specifikace je to úsek řízení provozu generálního ředitelství SŽDC.

¹³ VCP je možné navrhovat vždy buď podle VC nebo podle k ní příslušné VCO.

¹⁴ Například dokumentace pro územní rozhodnutí.

¹⁵ Při novelizaci TNŽ 34 2604 bude text uvedený v této podkapitole zapracován do této normy.

¹⁶ Viz ČSN 34 2650 v platném znění.

nenulové uvolňovací rychlosti podle čl. 2.2.2 se k dotčeným návěstidlům doplní poznámka „výluky ohr. cest“. [M]

- 2.3.6 Všechny změny ZT musí být standardně přezkoušeny a schváleny dle platných dokumentů a předpisů SŽDC. [M]

3 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

3.1 Zmocňovací ustanovení

- 3.1.1 Vyjma soudů je jediným oprávněným k podání výkladu k ustanovením těchto technických specifikací jeho gestorský útvar.

3.2 Přejícná ustanovení

- 3.2.1 Funkční chování podle čl. 2.1.17 odstavce c) první odrážky je do 31. 12. 2022 pouze doporučené, není-li pro konkrétní stavbu přímo požadováno.
- 3.2.2 Pro elektronická SZZ, u kterých již byla uzavřena smlouva na zpracování projektu stavby před účinností této TS, a to bez požadavku na VCP, bude řešena možnost uplatnění požadavků této TS investorem dotčené stavby. S ohledem na rozpracovanost konkrétního projektu stavby mohou být v tomto případě odsouhlaseny odchylky od požadavků této TS jejím gestorským útvarem. [M]

3.3 Závěrečná ustanovení

- 3.3.1 Tyto technické specifikace nabývají platnosti dnem podpisu.
- 3.3.2 Tyto technické specifikace nabývají účinnosti dne 1. 12. 2019.
- 3.3.3 Tyto technické specifikace platí pro všechny tratě, u nichž funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.
- 3.3.4 Pro zpracování dokumentací pro územní řízení a dokumentací pro stavební povolení staveb dle čl. 2.2.1, jejichž zadání bude soutěženo po dni platnosti dle čl. 3.3.1, je uplatnění této TS povinné. [M]
- 3.3.5 Při provozním ověření SZZ vyhovujícím těmto technickým specifikacím se postupuje podle směrnice SŽDC č. 34. [M]

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

ČSN EN 50129 (34 2675)	Drážní zařízení – Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat – Elektronické zabezpečovací systémy
ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
TNŽ 34 2604	Železniční zabezpečovací zařízení – Závěrové tabulky
TNŽ 34 2606	Rozbory bezpečnosti obvodů železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťová zabezpečovací zařízení
TS JOP	Aktuální vydání technických specifikací pro Jednotné obslužné pracoviště (t. č. ZTP 5/2000-SZ – JOP IV v aktuálním znění)
Předpis SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
Předpis SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničního a traťového zabezpečovacího zařízení
Směrnice SŽDC č. 34	Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty