

Váš dopis zn. 103/2020
Ze dne 20. 10. 2020
Naše zn. 1554/2021-SŽ-GR-014
Listů/příloh 4/0

Dle rozdělovníku

Vyřizuje Ing. Marcel Klega
Telefon +420 972 741 240
Mobil +420 725 144 183
E-mail Klega@spravazeleznic.cz

Datum 7. ledna 2021

Prozatímní zásady pro stanovení rychlosti pro výpočet délky přibližovacího úseku PZS pro využití přínosů ETCS

Společnost AFRY CZ, s. r. o., požádala dopisem výše uvedeného čísla jednacího odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (dále jen „O14“), Správy železnic, státní organizace, o upřesnění, jak postupovat při výpočtu délky přibližovacího úseku (dále jen „Lp“) při zohlednění jízdy vlaku pod plným dohledem ETCS.

V následujícím textu se rozumí:

Začátkem výhybky první konstrukční styk jednoduché výhybky pojižděné proti hrotu, námezník jednoduché výhybky pojižděné po hrotu, první námezník ve směru jízdy u křižovatkové výhybky a poloviční křižovatkové výhybky.

Koncem výhybky námezník jednoduché výhybky pojižděné proti hrotu, první konstrukční styk (ve směru jízdy za výměnovou částí) jednoduché výhybky pojižděné po hrotu, druhý námezník ve směru jízdy u křižovatkové výhybky a poloviční křižovatkové výhybky.

O14 stanovuje následující zásady pro určení rychlosti pro výpočet délky přibližovacího úseku PZS (dále jen „Lp“):

1. Rychlost v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu:
 - 1.1. Rychlost dovolená před hlavním návěstidlem se použije pro výpočet Lp i za hlavním návěstidlem po začátek první výhybky, kvůli které je rychlost ve zhlaví pro danou vlakovou cestu omezena, nebo po místo, odkud je dovolená rychlost z důvodu stavebního uspořádání nižší než před tímto místem (např. po rychlostník snižující traťovou rychlost), podle toho, co se nachází ve vlakové cestě dříve.
 - 1.2. Rychlost dovolená za obvodem výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu se použije již od konce poslední výhybky, kvůli které je rychlost ve zhlaví pro danou vlakovou cestu omezena, nebo od místa odkud je dovolená rychlost z důvodu stavebního uspořádání vyšší než před tímto místem (např. od rychlostníku zvyšujícího traťovou rychlost), podle toho, co se nachází ve vlakové cestě později.
 - 1.3. Jestliže výhybky a stavební uspořádání, kvůli kterým je rychlost ve zhlaví pro danou vlakovou cestu omezena, umožňují pojiždění různými rychlostmi, použijí se pro výpočet Lp mezi místy podle bodů 1.1 a 1.2:
 - 1.3.1. pouze dvě omezení rychlosti, pokud je rozdíl mezi rychlostmi:
 - větší nebo roven 50 km/h a délka úseku s vyšší rychlostí je větší nebo rovna 350 m nebo

- větší nebo roven 20 km/h a délka úseku s vyšší rychlostí je větší nebo rovna 450 m nebo
- 1.3.2. jen jedno omezení (nejnižší z dovolených rychlostí), pokud:
 - nejsou splněny podmínky podle bodu 1.3.1 nebo
 - by použití dvou omezení rychlosti nebylo účelné (např. v případě omezení 50 km/h, 100 km/h v délce 400 m, 50 km/h¹).
 - 1.4. Pokud výše uvedeným zásadám vyhovuje pro vlakovou cestu více kombinací omezení rychlosti (např. 50 km/h, 80 km/h v délce 460 m, 100 km/h v délce 650 m), přednostně se vybere taková kombinace, která umožní projetí zhlavím za kratší dobu.²
 - 1.5. Ve variantních vlakových cestách, v nichž vlaková cesta přehází z jedné koleje na jinou (jiné) a pak se na stejnou kolej vrací, se doporučuje použít pouze jedno omezení rychlosti (tj. nejnižší z dovolených rychlostí) mezi místy podle bodů 1.1 a 1.2³, pokud se nejedná o případ pravidelného využívání takové vlakové cesty⁴.
 - 1.6. Podmínkou použití rychlostí podle bodů 1.1 až 1.3 je, že stavební uspořádání zhlaví takové rychlosti dovoluje.
 - 1.7. Statický rychlostní profil předávaný traťovou částí ETCS musí být v souladu s rychlostmi použitými pro výpočet Lp.
 - 1.8. Pokud se provede výpočet délky přibližovacího úseku podle výše uvedených bodů, neprovádí se již výpočet pro stejnou vlakovou cestu pro vlaky bez mobilní části ETCS.
2. Rychlost za obvodem výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu při jízdě na přivolávací návěst:
 - 2.1. Při jízdě na přivolávací návěst následovanou vlakovou cestou s návěstí dovolující jízdou vlaku se uvažuje s rychlostí dovolenou v následující vlakové cestě už od balízové skupiny, která je využita pro identifikaci dopravní koleje po vjezdu vlaku na ni na přivolávací návěst (zpravidla se jedná o balízovou skupinu u hlavního návěstidla pro opačný směr jízdy). Pokud je však tato balízová skupina umístěna více než 500 m před hlavním návěstidlem na začátku následující vlakové cesty a rychlost dovolená tímto návěstidlem je vyšší než 100 km/h⁵, tak se od uvedené balízové skupiny uvažuje rychlost 100 km/h⁵ a rychlost dovolená v následující vlakové cestě se uvažuje až v posledních 500 m před tímto hlavním návěstidlem.
 - 2.2. Při jízdě na přivolávací návěst na traťovou kolej se uvažuje s traťovou rychlostí už od balízové skupiny za poslední výhybkou dopravní s kolejovým rozvětvením. Pokud je však tato balízová skupina umístěna více než 500 m před Lokalizační značkou ETCS (umístěnou zpravidla v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy) a traťová rychlost je vyšší než 100 km/h⁵, tak se od uvedené balízové skupiny uvažuje rychlost 100 km/h⁵ a vyšší traťová rychlost se uvažuje až v posledních 500 m před touto Lokalizační značkou ETCS. Není-li Lokalizační značka ETCS umístěna, použije se tato zásada pro první oddílové návěstidlo automatického bloku.

Účelem těchto prozatímních zásad je zjednodušit podmínky pro tvorbu a kontrolu tabulek přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2, omezit pravděpodobnost chyby a z toho vyplývající prodloužení doby přípravy stavby.

Vzhledem k avizované brzké novelizaci ČSN 34 2650 ed. 2 předpokládá O14, že v rámci této novelizace budou normativně upřesněny podmínky pro výpočet Lp, pokud traťová část ETCS nepoužije pouze jedno omezení rychlosti pro obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu,

¹ Zjednodušeně, nižší dovolená rychlost (např. 50 km/h) se „protáhne“ i přes vyšší dovolenou rychlost (např. 100 km/h).

² Výběr kombinace je věcí projektanta.

³ Takové vlakové cesty jsou využívány jen zřídka.

⁴ Např. objíždění odstoupivšího hnacího vozidla.

⁵ Rychlost 100 km/h vyplývá z právě platných právních předpisů a vnitřních předpisů Správy železnic. Po případné změně právních předpisů anebo vnitřních předpisů Správy železnic v záležitosti nejvyšší dovolené rychlosti při jízdě podle rozhledových poměrů bude tato hodnota rychlosti změněna. Dle aktuálního návrhu nového předpisu SŽ D1 bude rychlost při jízdě podle rozhledových poměrů ve stanici nejvýše 40 km/h.

a při jízdě na přivolávací návěst. V takovém případě bude ukončena platnost výše uvedených zásad nebo tyto zásady budou nahrazeny novým dokumentem Správy železnic.

Stavební správa žádám o uplatnění tohoto dokumentu u přípravy všech staveb, jejichž náplní bude:

- a) zřízení traťové části ETCS a úprava stávajících elektronických SZZ nebo
- b) ve stanici s již zřízenou traťovou částí ETCS:
 - úprava stávajícího elektronického SZZ nebo
 - zřízení nového SZZ nebo
 - zřízení nového přejezdu s PZS nebo
 - zřízení nového PZS na přejezdu dosud zabezpečeném pouze výstražným křížem nebo
 - doplnění PZS bez závor závorami.

Uplatnění tohoto dokumentu u již realizovaných staveb nebo staveb s přípravou v pokročilé fázi vývoje je na rozhodnutí stavební správy.

digitálně podepsáno

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky

Rozdělovník (jen elektronicky):

AFRY CZ, s. r. o., Praha
Tomas.toma@afry.com

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
SSVsek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
SSZsek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky (CTD)
Správa diagnostiky zabezpečovací a radiové techniky (SDZRT)
DLZT Brno
Sojka@spravazeleznic.cz

Na vědomí:

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor řízení provozu
O11sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor strategie
O26sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky (CTD)
Správa diagnostiky zabezpečovací a radiové techniky (SDZRT)
Zabezpečovací a automatizační technika
RihaVI@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
všechna oblastní ředitelství
Přednostové všech SSZT

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1298666

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: b5b65ed9-3256-47db-be9b-9a4097fac912

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Marcel KLEGA)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.01.2021 12:11:00



dac5bedc-5d4e-4035-8990-b255a306abe8