

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 71468/2022-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 17. října 2022

## **Stanovení zásad pro poskytování vybraných údajů dle předpisu SŽ D5-1 a SŽ D1 ČÁST PRVNÍ**

Na základě dotazů, podle jakých zásad stanovit a dodat údaje poskytované ze strany SSZT dle předpisu SŽ D5-1, příloha A, článek 23 a 24 a SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek F.1.17.2, stanovuje odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky následující zásady:

### **K předpisu SŽ D5-1, příloha A, článek 23, tabulka, sloupec „Doba potřebná pro uzavření přejezdu v sekundách“:**

1. Doba potřebná pro uzavření přejezdu se uvede podle tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2.
2. Pokud je v tabulce přejezdu uvedena doba zpoždění rozsvícení návěstidla  $t_{ns}$ , uvede se nejdelší z dob  $t_{ns}$ .
3. Je-li v tabulce dle předpisu SŽ D5-1, příloha A, článek 23 uvedeno pro konkrétní PZS několik řádků (např. pro různé směry jízdy nebo pro různé koleje nebo skupiny kolejí), lze pro každý řádek uvést nejdelší z dob  $t_{ns}$  platnou pro příslušný řádek (např. platnou pro příslušný směr jízdy, či pro uvedenou kolej nebo skupinu uvedených kolejí).
4. Pokud v tabulce přejezdu není uvedena doba zpoždění rozsvícení návěstidla  $t_{ns}$ , nebo je uvedena „0“, uvede se „0“.
5. Má-li se PZS uzavírat ruční obsluhou na základě předvídaného odjezdu, ve sloupci „Vymezení“ se uvede „bez“ a ve sloupci „Doba potřebná pro uzavření přejezdu v sekundách“ přibližovací doba  $t_L$  podle tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2.
6. Pokud se v konkrétním případě uzavírá v jednom směru PZS ruční obsluhou na základě předvídaného odjezdu a pro druhý směr je uvedena v tabulce přejezdu doba zpoždění rozsvícení návěstidla, uvedou se v tabulce samostatné řádky pro každý směr jízdy. V jednom řádku se ve sloupci „Vymezení“ uvede „od Adamova (název sousední stanice) bez“, ve sloupci „Doba potřebná pro uzavření přejezdu v sekundách“ přibližovací doba  $t_L$  a ve druhém řádku ve sloupci „Doba potřebná pro uzavření přejezdu v sekundách“ nejdelší z dob zpoždění rozsvícení návěstidla  $t_{ns}$ .
7. Připadá-li v úvahu uzavírání PZS ruční obsluhou při zahájení jízdy drážních vozidel až za návěstidlem, např. při vyloučeném automatickém ovládní (vč. tzv. obvodů proti ujetí), v tabulce se k danému přejezdu doplní další řádek. V něm se ve sloupci „Vymezení“ uvede „za návěstidlem“ ve sloupci „Doba potřebná pro uzavření přejezdu v sekundách“ přibližovací doba  $t_L$  podle tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2.

**K předpisu SŽ D5-1, příloha A, článek 24, tabulka, sloupec „Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati“:**

1. Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 230, odstavec 8 se stanovuje v souladu s jeho zněním pro jízdu PMD (nikoliv pro jízdu vlaku).
2. Nejkratší doba pro návrat vozidel PMD ze širé trati pro účely dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 230, odstavec 8 se neurčuje pro případy, kde se mezní doba anulace pro příslušný směr jízdy:
  - a) měří v závislosti na dovození jízdy návěstí hlavního návěstidla ve vzdalovacím úseku nebo za ním;
  - b) vůbec neměří a přejezd není kryt přejezdníkem;
  - c) vůbec neměří a přejezd je kryt přejezdníkem, jehož návěst **„Uzavřený přejezd“** není závislá na spuštění výstrahy vyhodnocením jízdy drážních vozidel v příslušné koleji a v příslušném směru jízdy;
  - d) vůbec neměří a přejezd je kryt přejezdníkem, jehož návěst **„Uzavřený přejezd“** je závislá na spuštění výstrahy vyhodnocením jízdy drážních vozidel v příslušné koleji a v příslušném směru jízdy.
3. V případech podle článku 2 tohoto dopisu, body a) až c) se v tabulce uvede „nelze využít“<sup>1</sup>.
4. V případech podle článku 2 tohoto dopisu, bod d) se v tabulce uvede „0“.
5. V ostatních případech se nejkratší doba pro návrat vozidel PMD ze širé trati stanoví z rovnice:

$$t_{nPMDšt} = t_{As} - 3,6 \times L_v \times V_{PMDmax}^{-1} [s, s, m, km/h],$$

kde:

$t_{nPMDšt}$	je nejkratší doba pro návrat vozidel PMD po zastavení za koncem vzdalovacího úseku;
$t_{As}$	je skutečná mezní doba anulace z tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2;
$L_v$	je skutečná délka buď vzdalovacího úseku, nebo jeho části, pokud obsazení pouze části vzdalovacího úseku (nikoliv celého vzdalovacího úseku) je podmínkou pro měření mezní doby anulace přibližovacího úseku pro opačný směr jízdy;
$V_{PMDmax}$	je nejvyšší dovolená rychlost PMD dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 222, odstavec 8, bod d) (50 km/h).

6. Vzdálenost mezi osou přejezdu a okrajem přejezdu lze zanedbat, protože se ve výpočtu neuvažuje s pohybem zpomaleným (brzděním PMD na konci vzdalovacího úseku nebo jeho části) a vlastní délkou PMD.
7. Nejkratší dobu pro návrat vozidel PMD ze širé trati  $t_{nPMDšt}$  lze zaokrouhlit na desítku sekund nahoru.
8. Jestliže ve stejném místě končí vzdalovací úsek nebo jeho část (začíná přibližovací úsek) několika PZS, uvede se nejdelší z nejkratších dob pro návrat vozidel PMD ze širé trati  $t_{nPMDšt}$ , a to u všech přejezdů se společným začátkem přibližovacího úseku.

<sup>1</sup> V takových případech se buď:

- zavede výluka automatického ovládní a strojvedoucí PMD bude zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností (vzdalovací úsek není nutno vzhledem k výluce automatického ovládní uvolňovat), nebo
- návrat PMD dovolí telekomunikačním zařízením až po uzavření přejezdu ruční obsluhou, nebo
- návrat PMD dovolí telekomunikačním zařízením až po uvolnění vzdalovacího úseku a po ověření, že pro příslušnou kolej a PZS svítí indikace „Bezanelační stav“.

**K předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek F.1.17.2 (k návěsti Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati):**

1. Je-li PZS pro návrat vlaku kryto přejezdníkem, jehož návěst „**Uzavřený přejezd**“ je závislá na spuštění výstrahy vyhodnocením jízdy drážních vozidel v příslušné koleji a v příslušném směru jízdy, návěsti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 388, odstavec 2 a 3 se nepoužijí a použije se návěst dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 388, odstavec 1.
2. Není-li PZS pro návrat vlaku kryto přejezdníkem podle předchozího odstavce, stanovuje se nejkratší doba pro návrat vlaku ze širé trati pro uvedení na neproměnných návěstidlech dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 388, odstavec 2 a 3 jen pro případy pravidelných návratů vlaků z místa za přejezdem s PZS neupraveném pro návrat ze vzdalovacího úseku PZS. Přitom se musí jednat o PZS, u něhož se měří mezní doba anulace a toto měření buď:
  - a) není závislé na dovolení jízdy vlaku hlavním návěstidlem ve vzdalovacím úseku PZS nebo za ním, nebo
  - b) je závislé na dovolení jízdy vlaku hlavním návěstidlem ve vzdalovacím úseku PZS nebo za ním a návěstidlo se pro jízdu vlaku obsluhuje (např. oddílové návěstidlo hlásky, hradla nebo automatického hradla, za které musí zajet alespoň čelo vlaku, který se bude vracet, aby došlo k uvolnění vzdalovacího úseku PZS<sup>2</sup>).
3. Nejkratší doba pro návrat vlaku ze širé trati se stanoví z rovnice:

$$t_{nvšt} = 60^{-1} \times t_{As} - 0,06 \times L_V \times V_t^{-1} [\text{min, s, m, km/h}],$$

nebo

$$t_{nvšt} = 60^{-1} \times t_{As} - 0,06 \times \sum_{i=1}^{n_i} d_{VUi} \times V_{ti}^{-1} [\text{min, s, m, km/h}],$$

kde:

$t_{nvšt}$	je nejkratší doba pro návrat vlaku po zastavení za koncem vzdalovacího úseku;
$t_{As}$	je skutečná mezní doba anulace z tabulky přejezdu dle ČSN 34 2650 ed. 2;
$L_V$	je skutečná délka vzdalovacího úseku (tj. úseku, který je podmínkou pro měření mezní doby anulace přibližovacího úseku pro opačný směr jízdy);
$\sum_{i=1}^{n_i} d_{VUi}$	= $L_V$ ;
$d_{VUi}$	je délka dílčích úseků s různou nejvyšší dovolenou rychlostí, uvažují-li se při výpočtu různé nejvyšší dovolené rychlosti v dílčích úsecích vzdalovacího úseku;
$V_t$	je nejvyšší dovolená rychlost vlaku ve vzdalovacím úseku
$V_{ti}$	je nejvyšší dovolená rychlost vlaku v dílčím úseku, uvažují-li se při výpočtu různé nejvyšší dovolené rychlosti v dílčích úsecích vzdalovacího úseku.

4. Přitom se bere skutečná délka vzdalovacího úseku (tj. vzdálenost mezi osou přejezdu a koncem vzdalovacího úseku). Vzdálenost mezi osou přejezdu a okrajem přejezdu lze zanedbat, protože se ve výpočtu neuvažuje s pohybem zpomaleným (brzděním vlaku na konci vzdalovacího úseku) a vlastní délkou vlaku.
5. Nejkratší doba pro návrat vlaku ze širé trati  $t_{nvšt}$  se zaokrouhluje na půlminuty nahoru.
6. Jestliže ve stejném místě končí vzdalovací úsek (začíná přibližovací úsek) několika PZS, uvede se na návěstidle nejdelší z nejkratších dob pro návrat vozidel ze širé trati  $t_{nvšt}$ .

<sup>2</sup> Pokud by vlak musel pro opuštění vzdalovacího úseku PZS vjet do přední stanice, nejedná se už o návrat vlaku ze širé tratě a návěstidla dle čl. 388 by neměla být vůbec osazena.

Žádám stavební správy, aby část týkající se ustanovení předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ uplatnily i u projektantů staveb, ve kterých se zřizují návěstidla dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, článek 388, nebo tato návěstidla jsou již zřízena a náplní stavby dochází k výstavbě nebo rekonstrukci PZS.

Ing. Martin Krupička  
ředitel odboru  
zabezpečovací a telekomunikační techniky

**Rozdělovník** (jen elektronicky):

Správa železnic, státní organizace  
Všechna oblastní ředitelství  
Všechny SSZT  
ORBNOsek@spravazeleznic.cz  
ORHKRsek@spravazeleznic.cz  
OROVAsek@spravazeleznic.cz  
ORPLZsek@spravazeleznic.cz  
ORPHAsek@spravazeleznic.cz  
ORUNLsek@spravazeleznic.cz

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

Správa železnic, státní organizace  
Všechna OŘ  
ÚNŘP  
ORBNOsekrp@spravazeleznic.cz  
ORHKRsekrp@spravazeleznic.cz  
OROVAsekrp@spravazeleznic.cz  
ORPLZsekrp@spravazeleznic.cz  
ORPHAsekrp@spravazeleznic.cz  
ORUNLsekrp@spravazeleznic.cz

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)  
Úsek diagnostiky zabezpečovací a rádiové techniky (ÚDZRT)  
RihaVI@spravazeleznic.cz

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