



PŘÍLOHA STANIČNÍHO ŘÁDU č. 5A

**České dráhy a.s.**

**Obchodně provozní ředitelství Ústí nad Labem**

Oddělení dopravy

Č.j. 2876 / 2004 - S  
2004

v Ústí nad Labem dne: 30. 11.

**DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ**  
**pro obsluhu SZZ v ŽST**  
**Hněvice**

Účinnost od: 06. 12. 2004

Přezkoušel: Ing. Martin Krupička v. r.

Přednosta SSZT Ústí nad Labem

Přezkoušel: Miloš Štefl v. r.

oddělení 11/2 OPŘ Ústí nad Labem

Schválil: Ing. Milan Fryč v. r.

z p. Ředitel OPŘ Ústí nad Labem

Počet stran: 20

## Jen pro služební potřebu

### OBSAH:

Rozdělovník:.....	3
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	4
Seznam použitých zkratk.....	5
<b>1. Úvodní ustanovení.....</b>	<b>6</b>
<u>1.1. Tímto doplňujícím ustanovením (dále jen DU) se ruší „Doplňující ustanovení pro obsluhu zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Hněvice“, vydané OPŘ Ústí nad Labem dne 25. 1. 2001 pod č. j. 331 – 2001 – S.....</u>	<u>7</u>
<u>1.2. DU doplňuje “Návod pro obsluhu staničních zabezpečovacích zařízení elektronického typu” (dále jen Návod), vypracovaný výrobcem a dodavatelem AŽD Praha s.r.o. a předpisy ČD Z1 a ČD Z2. ....</u>	<u>7</u>
<u>1.3. V ŽST Hněvice je v provozu SZZ III. kategorie – hybridní elektronické stavědlo typu AŽD 71, ovládané jednotným obslužným pracovištěm (dále jen JOP), umístěným v dopravní kanceláři.....</u>	<u>7</u>
<u>1.4. V kolejišti jsou umístěna pomocná stavědla PSt.1, 2, 3, ovládaná v souladu s předpisem ČD Z1. Předání (převzetí) obsluhy PSt. 1, 2, 3 je uskutečňováno symbolem pomocného stavědla dle Návodu.....</u>	<u>7</u>
<u>1.5. Do SZZ ŽST Hněvice je navázáno TZZ III. kategorie směr ŽST Dolní Beřkovice a ŽST Roudnice n. L.– trojznaký obousměrný automatický blok AB 3-74. Vlečky do elektrárny Mělník a papíren jsou zabezpečeny traťovými souhlasy. Pro obsluhu TZZ platí ustanovení předpisu ČD Z1.....</u>	<u>7</u>
<u>1.6. V mezistaničním úseku Hněvice - D. Beřkovice se nacházejí PZS typu AŽD71, kategorie 3ZBI v km 463,510 (4C), v km 464,185 (5C) a v km 465,707 (A), ovládací a indikační prvky jsou umístěny na JOP ŽST Hněvice. V mezistaničním úseku Hněvice – Roudnice n. L. se nacházejí PZS typu AŽD71, kategorie 3ZBI v km 469,842 (CH) a v km 470,897 (D), ovládací a indikační prvky jsou umístěny na JOP ŽST Hněvice. Stav PZS v km 460,505 (2C), v km 461,497 (3C), v km 473,974 (B) a v km 474,629 (C) jejichž ovládací a indikační prvky jsou na JOP ŽST D. Beřkovice a ŽST Roudnice n. L. je na JOP ŽST Hněvice souhrnně indikován součtovou hláskou. Pro obsluhu PZS platí předpis ČD Z2.....</u>	<u>7</u>
<u>1.7. DU pro obsluhu SZZ ŽST Hněvice je závazný pro zaměstnance obsluhující zabezpečovací zařízení, zaměstnance provádějící jeho údržbu a zaměstnance vykonávající nad jejich činností kontrolu.....</u>	<u>7</u>
<u>1.8. Ustanovení tohoto DU může měnit pouze ředitel OPŘ na základě podkladů dodaných SDC.....</u>	<u>7</u>
<u>1.9. Pro zajištění protipožární ochrany je provedeno vypínání přívodu elektrické energie pro zabezpečovací zařízení tlačítkem umístěným na desce pomocných tlačítek ve stole výpravčího. Dále je možno vypnout přívod elektrické energie tlačítky, umístěnými u vchodových dveří do stavědlové ústředny a do místnosti zdrojů. Vypnutí napájecích zdrojů je signalizováno červenou kontrolní žárovkou u všech uvedených tlačítek. Klíč od stavědlové ústředny a místnosti zdrojů je umístěn ve skřínce v dopravní kanceláři a opatřen bezpečnostním závěrem. Výpravčí se řídí požárním řádem a návodem k obsluze elektrické požární signalizace (EPS).....</u>	<u>7</u>
<u>1.10. Do doby vydání předpisu ČD Z1 platí ustanovení předpisů ČD D101/T101 a ČD D102/ T102.....</u>	<u>7</u>
<b>2. Popis zařízení.....</b>	<b>7</b>
<u>2.1. Vnější části zařízení.....</u>	<u>7</u>

2.1.1. Zabezpečení výhybek a výkolejek.....	8
2.1.2. Návěstidla.....	8
2.1.3. Zařízení pro kontrolu volnosti.....	8
3. Vnitřní části zařízení.....	8
3.1. Uspořádání vnitřní části zařízení.....	9
3.1.1. Obslužná pracoviště.....	9
4. Obsluha zařízení.....	9
4.1. Všeobecná ustanovení.....	10
4.1.1. Oprávnění k obsluze ústředního stavědla.....	10
4.1.2. Všeobecná ustanovení pro obsluhu.....	10
4.1.3. Dokumentace pro obsluhu.....	11
4.1.4. Štítek upozornění.....	11
4.1.5. Odchylky od předpisu ČD Z1.....	11
4.1.6. Závěr jízdní cesty.....	12
4.1.7. Nouzový závěr.....	14
4.1.8. Obsluha základních funkcí.....	16
4.1.9. Rizikové obsluhy.....	16
4.1.10. Start a restart.....	17
4.1.11. Provozní ošetřování.....	17
5. Obsluha za normálních okolností.....	18
5.1.1. Obsluha traťových zařízení.....	18
6. Obsluha při poruchách.....	18
6.1.1. Nouzové cesty.....	18
6.1.2. Poruchy stavění výhybek a výkolejek.....	18
6.1.3. Rozřez výhybky.....	19
6.1.4. Poruchy prostředků pro zjišťování volnosti (kolejové obvody).....	20
6.1.5. Porucha počítačového ovládání.....	20
6.1.6. Deska nouzových obsluh.....	21
6.1.7. Poruchy traťového zabezpečovacího zařízení.....	22
6.1.8. Porucha v dodávce el.energie.....	22
6.1.9. Porucha (výluka) napětí trakčního vedení.....	22
6.1.10. Související normy a předpisy.....	22

**Rozdělovník:**

České dráhy -

- RCP Ústí nad Labem..... 1 ks
- UŽST Lovosice..... 2 ks
- SDC Ústí nad Labem, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky..... 1 ks

**Záznam o změnách:**

Změna		Účinnost od	Opravit		Poznámka
číslo	Vydaná č.j.		dne	podpis	
1	3131/2006 – O11/UNL	17.8.2006		tiskem	

Za včasné zapracování přidělených změn v textu a za provedení záznamu o změnách odpovídá držitel tohoto výtisku.

**ROZSAH ZNALOSTÍ**

<b>Organizační složka</b>	<b>Pracovní zařazení – funkce</b>	<b>Znalost</b>
<b>UŽST</b>	- zaměstnanec, který řídí, organizuje nebo kontroluje výkon dopravní služby (vrchní přednosta UŽST, zástupce vrchního přednosty UŽST),	<b>úplná</b>
	- zpracovatel Základní dopravní dokumentace,	<b>úplná</b>

	- zaměstnanec, který obsluhuje zabezpečovací zařízení	<b>úplná</b>
<b>SDC</b>	- zaměstnanec určený vrchním přednostou nebo přednostou SSZT	<b>úplná</b>
	- zaměstnanec, který udržuje zabezpečovací zařízení	<b>úplná</b>

Požadovaná odborná způsobilost obsluhujícího zaměstnance musí být zapracovaná v **Základní dopravní dokumentaci**.

### Seznam použitých zkratk

ČD	České dráhy
OPŘ	Obchodně provozní ředitelství
ÚS	ústřední stavědlo
UŽST	uzlová železniční stanice
PN	přivolávací návěst
SŘ	staniční řád
DK	dopravní kancelář
DP	dopravní předpis
SDC	Správa dopravní cesty
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SEE	Správa energetiky a elektrotechniky
JOP	jednotné obslužné pracoviště

MP	místní předpis
PIK	personální identifikační karta
ZTP	základní technické požadavky
DU	doplňující ustanovení
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
EPS	elektronická požární signalizace
AŽD	Automatizace železniční dopravy
"	označení úhlopříčky monitoru v palcích (1 palec = cca 2.5 cm)
asdf	potvrzovací sekvence (nejedná se o zkratku, ale o vyjmenování kláves)
TPC	technologický počítač
ZPC	zadávací počítač
RST	ruční přestavování výhybky (klikou)

## 1. Úvodní ustanovení

- 1.1. Tímto doplňujícím ustanovením (dále jen DU) se ruší „Doplňující ustanovení pro obsluhu zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Hněvice“, vydané OPRŮ Ústí nad Labem dne 25. 1. 2001 pod č. j. 331 – 2001 – S.
- 1.2. DU doplňuje “Návod pro obsluhu staničních zabezpečovacích zařízení elektronického typu” (dále jen Návod), vypracovaný výrobcem a dodavatelem AŽD Praha s.r.o, a předpisy ČD Z1 a ČD Z2.
- 1.3. V ŽST Hněvice je v provozu SZZ III. kategorie – hybridní elektronické stavědlo typu AŽD 71, ovládané jednotným obslužným pracovištěm (dále jen JOP), umístěným v dopravní kanceláři.
- 1.4. V kolejišti jsou umístěna pomocná stavědla PSt.1, 2, 3, ovládaná v souladu s předpisem ČD Z1. Předání (převzetí) obsluhy PSt. 1, 2, 3 je uskutečňováno symbolem pomocného stavědla dle Návodu.
- 1.5. Do SZZ ŽST Hněvice je navázáno TZZ III. kategorie směr ŽST Dolní Beřkovice a ŽST Roudnice n. L.– trojznaký obousměrný automatický blok AB 3-74. Vlečky do elektrárny Mělník a papíren jsou zabezpečeny traťovými souhlasy. Pro obsluhu TZZ platí ustanovení předpisu ČD Z1.
- 1.6. V mezistaničním úseku Hněvice - D. Beřkovice se nacházejí PZS typu AŽD71, kategorie 3ZBI v km 463,510 (4C), v km 464,185 (5C) a v km 465,707 (A), ovládací a indikační prvky jsou umístěny na JOP ŽST Hněvice. V mezistaničním úseku Hněvice – Roudnice n. L. se nacházejí PZS typu AŽD71, kategorie 3ZBI v km 469,842 (CH) a v km 470,897 (D), ovládací a indikační prvky jsou umístěny na JOP ŽST Hněvice. Stav PZS v km 460,505 (2C), v km 461,497 (3C), v km 473,974 (B) a v km 474,629 (C) jejichž ovládací a indikační prvky jsou na JOP ŽST D. Beřkovice a ŽST Roudnice n. L. je na JOP ŽST Hněvice souhrnně indikován součtovou hláskou. Pro obsluhu PZS platí předpis ČD Z2.
- 1.7. DU pro obsluhu SZZ ŽST Hněvice je závazný pro zaměstnance obsluhující zabezpečovací zařízení, zaměstnance provádějící jeho údržbu a zaměstnance vykonávající nad jejich činností kontrolu.
- 1.8. Ustanovení tohoto DU může měnit pouze ředitel OPRŮ na základě podkladů dodaných SDC.
- 1.9. Pro zajištění protipožární ochrany je provedeno vypínání přívodu elektrické energie pro zabezpečovací zařízení tlačítkem umístěným na desce pomocných tlačítek ve stole výpravčího. Dále je možno vypnout přívod elektrické energie tlačítky, umístěnými u vchodových dveří do stavědlové ústředny a do místností zdrojů. Vypnutí napájecích zdrojů je signalizováno červenou kontrolní žárovkou u všech uvedených tlačítek. Klíč od stavědlové ústředny a místností zdrojů je umístěn ve skříňce v dopravní kanceláři a opatřen bezpečnostním závěrem. Výpravčí se řídí požárním řádem a návodem k obsluze elektrické požární signalizace (EPS).
- 1.10. Do doby vydání předpisu ČD Z1 platí ustanovení předpisů ČD D101/T101 a ČD D102/ T102.

## 2. Popis zařízení

### 2.1. Vnější části zařízení

Vnější části zařízení jsou popsány v předpise ČD Z1.

### **2.1.1. Zabezpečení výhybek a výkolejek**

- 2.1.1.1. Z JOP jsou ovládány ústředně přestavované výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17ab, 18, 19, 101ab, S1, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 301, 302, 303ab, 304ab, 305ab, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 401, 402, 403, 404 a výkolejky Vk1, Vk2, Vk3, Vk4, Vk301. Výhybky 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 jsou vybaveny nerozřeznými přestavovými a jsou doplněny snímači poloh pro kontrolu přilehlosti jazyků a kontrolu najetí z nesprávného směru. U výhybek spojek toto zajišťují snímače na hrotnici přímého směru, u jednoduchých výhybek jsou snímače na obou hrotnicích.
- 2.1.1.2. Z pomocných stavědel lze místně přestavovat výhybky č., 15, 17a, 17b, 18, 19, 101b, 20, 21a, 21b, 24, 26, 308, 309.
- 2.1.1.3. Kliky pro ruční přestavování výhybek jsou opatřeny pořadovými čísly, plombou na šňůrce a jsou uloženy v uzamykatelné skříňce. Klíč od klik má v úschově výpravčí a je odpovědný za stav jejich plomb a úplný počet 12 ks.

### **2.1.2. Návěstidla**

- 2.1.1.4. Hlavní návěstidla jsou stožárová. Seřaďovací návěstidla jsou stožárová i trpasličí.
- 2.1.1.5. Nedostatečné zábrzdě vzdálenosti jsou mezi návěstidly Sc1c a S9, S11; Sc2c a S9, S11; S304 a S7, S9, S11; S306 a S7, S9, S11; S308 a S9, S11; S310 a S9, S11.
- 2.1.1.6. Seřaďovací návěstidlo Se301 plní funkci označnicku.

### **2.1.3. Zařízení pro kontrolu volnosti**

- 2.1.1.7. Pro kontrolu volnosti úseků ve vlakových a posunových cestách jsou v činnosti kolejové obvody.
- 2.1.1.8. Neprofilové styky jsou mezi úseky V2-3 a V4, V8 a V11, V9-10 a V12, V17 a V18-19, V21-24 a V26, V28-29 a V302-304, V304 a 304aK, V304 a 306aK, V303-305 a V306, V303-305 a V307, V310 a V312-313.

## **3. Vnitřní části zařízení**



### **3.1. Uspořádání vnitřní části zařízení**

- 2.1.1.9. Zadávací a indikační část JOP je umístěna v dopravní kanceláři stavědlové ústředny. Indikační část bez možnosti ovládní je umístěna ve výpravní budově.
- 2.1.1.10. Technologická část zařízení je umístěna ve stavědlové ústředně.
- 2.1.1.11. Hlavní napájení zařízení zůstává ze dvou nezávislých zdrojů. Jedním je napájecí rozvod 22 kV 50 Hz, druhým je dieselagregát. Přepínání obou zdrojů je automatické a je zajišťováno v silnoproudé části v rozvaděči zajištěné sítě.
- 2.1.1.12. Nouzové napájení z baterií při výpadku dodávky el. energie mají z hlavního a záložního měniče elektronická část, hlavní návěstidla, stavěcí a dohlédací obvody výměn a výkolejek po dobu 5. hod.

#### **3.1.1. Obslužná pracoviště**

- 2.1.1.13. V dopravní kanceláři je umístěno pracoviště JOP. Je tvořeno dvojicí zadávacích počítačů. Pracoviště jsou vybavena zadávacím počítačem SZZ, barevným LCD monitorem 18,1" SZZ, barevným monitorem 15,1" pro textová hlášení, klávesnicí, myší pro ovládní SZZ a kontrolním vstupem (čtečkou personálních identifikačních karet).
- 2.1.1.14. Ve stole výpravního je deska nouzových obsluh s tlačítkem pro vypnutí napájecích zdrojů, doplněné s červeným indikačním světlem, tlačítko pro resetování zadávacího počítače, pro start technologických počítačů a pro vypnutí staniční baterie v případě úplného vybití. Tlačítka vypnutí napájecích zdrojů, vypnutí staniční baterie jsou plombována.
- 2.1.1.15. Deska nouzových obsluh slouží k nouzovému ovládní vybraných prvků SZZ v případě poruchy komunikace nebo nesprávné funkce zadávacích, prováděcích nebo technologických počítačů. Deska nouzových obsluh je umístěna ve stole v DK. Popis tlačítek, indikací a obsluha je uvedena v kapitole 6.1.6 tohoto DU.

## **4. Obsluha zařízení**

## **4.1. Všeobecná ustanovení**

### **4.1.1. Oprávnění k obsluze ústředního stavědla**

- 2.1.1.16. Staniční zabezpečovací zařízení může obsluhovat prostřednictvím JOP pouze zaměstnanec, kterému byla přidělena personální identifikační karta (dále jen PIK).
- 2.1.1.17. PIK - manipulace, postup a rozsah oprávnění je popsán v Návodu.
- 2.1.1.18. Následkem vysunutí karty s oprávněním B z kontrolního vstupu dojde ke zrušení rozvolené obsluhy, případně ke zrušení svícení přívolávacích návěstí.
- 2.1.1.19. V případě ztráty nebo opomenutí lze použít náhradní kartu ze zapečetěné obálky. Uložení této obálky je uvedeno v ZDD.

### **4.1.2. Všeobecná ustanovení pro obsluhu**

- 2.1.1.20. Při nástupu do služby výpravčí zkontroluje nastavení barev na obrazovce barevného monitoru a na textovém monitoru na předávací stránce zjistí stav technologických hlášení.
- 2.1.1.21. Předání a převzetí služby výpravčí zaznamená do registračního zařízení volbou klávesy F3. Výpravčí zaznamená text minimálně v následujícím rozsahu "jméno předal (převzal)". Datum a čas se zaznamená automaticky. V případě, že výpravčí má pochybnost o správnosti data či času, který ukazuje počítač, zapíše čas, který považuje za správný. Výpravčí může zaznamenat do registračního zařízení i jiné údaje, považuje-li to za vhodné. Přesáhne-li text, který výpravčí chce zadat, rozsah 55 znaků, zaznamená zbytek textu jako další záznam (záznamy). Není však dovoleno zaznamenávat zbytečné texty.
- 2.1.1.22. Při obsluze zařízení musí výpravčí sledovat indikace na obrazovce barevného monitoru. Dále je výpravčí povinen na textovém monitoru průběžně sledovat okno "stavy technologie" a reagovat na případná poruchová hlášení zobrazovaná v okně "poruchy technologie".
- 2.1.1.23. Výpravčí v pravidelných intervalech (1 x týdně nebo při jiné vhodné příležitosti) obsluhuje SZZ také ze záložního zadávacího pracoviště, aby se prověřila jeho funkčnost.
- 2.1.1.24. Výpravčí na provozovaném zařízení nesmí:
- a) bezdůvodně manipulovat s myší a klávesnicí počítače,
  - b) manipulovat s ovládacími prvky počítačů, s kabely připojenými do počítačů apod.,
  - c) předčasně provádět obslužné úkony, jejichž provedení by mohlo být kolizní s již provedeným úkonem (kromě volby do zásobníku), i když tyto vzájemně ohrožující se úkony jsou vyloučeny zařízením,
  - d) změnit návěst dovolující jízdu na návěst příkazující nižší rychlost nebo zastavení při úplném závěru vlakové, nebo posunové cesty, kromě případů nebezpečí,

- e) přestavovat nebo nařídit přestavení výhybky klikou v uzavřené jízdni cestě, (platí i pro odvrtné výhybky a výkolejky),
- f) volit povel nouzového vybavení závěru úseků a nouzového přestavení výhybek v postavené jízdni cestě, při jízdě vlaku, posunujícího dílu, nebo kolejového vozidla, (platí i pro odvrtné výhybky a výkolejky),
- g) bezdůvodně manipulovat s ovládacími prvky monitorů,
- h) při zapínání (restartu) JOP manipulovat s ovládacími prvky (kromě dále uvedených příkladů) do doby, než se zobrazí reliéf stanice.

#### **4.1.3.Dokumentace pro obsluhu**

2.1.1.25.Základní poloha jednotlivých prvků, umístění návěstidel, výhybek, výkolejek a ostatního zabezpečovacího zařízení je zakreslena v situačním schématu, který je jednou z příloh závěrové tabulky.

2.1.1.26.Toto DÚ spolu s Návodem, souvisejícími předpisy ČD a závěrovou tabulkou jsou základními dokumenty pro obsluhu zařízení.

#### **4.1.4.Štítek upozornění**

2.1.1.27.Štítek upozornění nahrazuje bezpečnostní a varovný štítek. Postup dokumentace výpravčím, při oznámení zaměstnance, který bude provádět práce v kolejišti, řeší SR. Postup zavedení štítku upozornění je uveden v Návodu.

#### **4.1.5.Odchylky od předpisu ČD Z1**

2.1.1.28.Individuální přestavování výhybek a výkolejek řadiči a kontrola polohy kontrolními světly je nahrazena volbou prostřednictvím kurzoru ovládaného myší, případně klávesnicí a zobrazením symbolu podle Návodu.

2.1.1.29.Volba začátku, variantního průběhu a konce cesty není obsluhována tlačítky, ev. volbou čísla, nýbrž kurzorem ovládaného myší, příp. klávesnicí podle Návodu.

2.1.1.30.Rušení cesty, nouzové vybavení závěru úseků, volba rozsvícení přivolávací návěsti se rovněž provádí kurzorem ovládaného myší, příp. klávesnicí, místo obsluhy tlačítkem nebo volbou čísla.

2.1.1.31.Volba funkcí pro ovládání traťového souhlasu a rušení blokové podmínky je místo obsluhy tlačítek prováděna prostřednictvím kurzoru, ovládaného myší nebo klávesnicí podle Návodu.

2.1.1.32.Stavy traťového zařízení jsou místo kontrolních světel zobrazovány barevným zobrazením symbolu traťového souhlasu (šipky) a jejího směru v souladu s JOP a Návodem.

#### **4.1.6. Závěr jízdni cesty**

2.1.1.33. Závěr postavené jízdni cesty znemožňuje přestavování všech pojížděných a odvratných výhybek a výkolejek a dále znemožňuje stavění všech jízdni cest, které by mohly tuto cestu ohrozit.

2.1.1.34. Závěr jízdni cesty se uskuteční, když:

- a) byl dán povel k postavení jízdni cesty,
- b) všechny pojížděné a odvratné výhybky a výkolejky jsou v odpovídajících polohách,
- c) všechny pojížděné úseky v posunové cestě jsou volné, kromě bezvýhybkového úseku nebo staniční koleje v místě konce posunové cesty,
- d) všechny pojížděné úseky ve vlakové cestě jsou volné,
- e) není postavena žádná současně zakázaná jízdni cesta.

2.1.1.35. Nebude-li možné rozsvícení návěsti dovolující jízdnu na návěstidle začátku jízdni cesty, bude výpravčí upozorněn štítkem s upozorněním.

2.1.1.36. Uskutečněný závěr jízdni cesty je na obrazovce barevného monitoru indikován zobrazením příslušného úseku barvou:

- a) zelenou u vlakových cest,
- b) bílou u posunových cest,
- c) světle tyrkysovou u těch úseků, kde:
  - o nelze rozlišit, zda jde o závěr vlakové či posunové cesty,
  - o u úseků pod závěrem jízdni cesty, kde došlo k obsazení a uvolnění úseku bez zrušení závěru,
  - o světle tyrkysovou na symbolu výhybky v případě, že je na této výhybce nouzový závěr.

2.1.1.37. Pokud se však zelené nebo bílé zbarvení některého úseku v již postavené jízdni cestě změní na světle tyrkysovou (došlo k obsazení některého úseku po dobu delší než 1,5 s a následnému uvolnění) změní se návěst dovolující jízdnu na návěst "Stůj" nebo návěst "Posun zakázán". V menu návěstidla, u kterého začíná jízdni cesta se zvolí nabídka DN, která umožňuje opětovné rozsvícení návěsti dovolující jízdnu. Dojde-li k obsazení kratšímu než 1,5s, návěstní znak se nezmění a závěr úseku se projetím jízdni cesty normálně zruší.

2.1.1.38. Uskutečněný závěr jízdni cesty je jednou z podmínek pro rozsvícení návěsti dovolující jízdnu na návěstidle (vyjma PN).

2.1.1.39. Rozsvícení návěsti dovolující jízdnu (vyjma PN) dále závisí na stavu traťového zabezpečovacího zařízení u odjezdových vlakových cest, na volnosti staniční koleje u vjezdových cest, stavů PZZ a na návěsti návěstidla na konci cesty. U posunových cest dále na ukončení doby výluky staniční koleje po uskutečněné protisměrné jízdni cestě.

- 2.1.1.40. U posunových cest přes jeden izolovaný úsek by mohlo dojít obsazením tohoto úseku z důvodu poruchy ke zrušení závěru před vlastním posunovým dílem - zařízení by vyhodnotilo obsazení poruchou jako jízdu posunového dílu. Vznik tohoto nežádoucího stavu je omezen kontrolou času minimální doby obsazení izolovaného úseku spočítaného podle jeho délky.
- 2.1.1.41. Závěr jízdní cesty se zruší:
- jízdou vlaku nebo posunového dílu postupným obsazováním a uvolňováním úseků,
  - u úvratového posunu jízdou posunového dílu za úvratové návěstidlo,
  - zrušením neprojeté jízdní cesty,
  - nouzovým rušením závěru jednotlivých úseků.
- 2.1.1.42. Závěr jízdní cesty se stane "Úplným závěrem jízdní cesty" při rozsvíceném návěstním znaku dovolujícím jízdu, jestliže:
- při vjezdu vlaku - obsazením 1. izolovaného úseku před návěstidlem, které je předvěstí vjezdového návěstidla,
  - při odjezdu vlaku - obsazením izolovaného úseku staniční koleje před odjezdovým návěstidlem s návěstí dovolující jízdu,
  - při vlakové cestě od cestového návěstidla - obsazením izolovaného úseku před cestovým návěstidlem dovolujícím jízdu,
  - při průjezdu vlaku - obsazením kteréhokoliv izolovaného úseku mezi odjezdovým (cestovým) návěstidlem s návěstí dovolující jízdu a místem předepsané viditelnosti hlavního návěstidla s návěstí dovolující jízdu, které je současně jeho předvěstí,
  - při posunu - obsazením izolovaného úseku před návěstidlem dovolujícím jízdu posunového dílu.
- 2.1.1.43. Závěr jízdní cesty se nezruší při samovolné změně návěstí dovolující jízdu na návěst zakazující jízdu.
- 2.1.1.44. Jízdní cestu, která nebyla vlakem nebo posunovým dílem ovlivněna, může výpravčí zrušit způsoby popsány v Návodu. Závěr jízdní cesty se zruší:
- ihned, nebyl-li uskutečněn úplný závěr,
  - za 1 minutu při úplném závěru posunové cesty,
  - za 3 minuty při úplném závěru vlakové cesty.
- 2.1.1.45. Při zadání povelu "Rušení cesty" se současně změní na příslušném návěstidle návěst dovolující jízdu na návěst zakazující jízdu.
- 2.1.1.46. Pokud v době časového zpoždění při rušení jízdní cesty dojde k obsazení některého úseku v jízdní cestě, rušení se zastaví a úseky je nutno vybavit nouzově.

- 2.1.1.47. Pokud v době projíždění jízdní cesty dojde k obsazení některého úseku poruchou, zruší se závěr úseků až k místu poruchy. Zbývající úseky je nutno vybavit nouzově.
- 2.1.1.48. Závěry jednotlivých úseků jízdní cesty, která nebyla v celé délce projeta vlakem nebo posunovým dílem, případně byla celá projeta, ale nedošlo ke zrušení závěru některého nebo některých úseků, je třeba tyto zrušit nouzově. Výpravčí postupuje dle Návodu.
- 2.1.1.49. Činnost časových souborů je indikována na obrazovce barevného monitoru nápisem "MĚŘ.Č." a na textovém monitoru se objeví druh časového souboru, nastavení časového souboru a odpočítávání času. Vybavení všech úseků nastane po uplynutí tohoto času.

#### **4.1.7. Nouzový závěr**

- 2.1.1.50. Zřizuje se na výhybce, výkolejce (dále se v textu uvádí jen výhybka, vše však platí přiměřeně i pro výkolejku a pro pohyblivé části srdcovky), na pomocném stavědle a traťovém souhlasu.
- 2.1.1.51. Nouzový závěr nebrání stavění jízdních cest s předepsanou polohou výhybky nebo výkolejky shodnou s tou, ve které je držena nouzovým závěrem.
- 2.1.1.52. Zavádí se:
- a) při volbě nouzové jízdní cesty automaticky na všechny prvky v této cestě kontrolované,
  - b) individuálně z menu příslušného prvku povelém ZAV>.
- 2.1.1.53. Ruší se dokumentovaným úkonem:
- a) po nouzové jízdní cestě povelém RNZ z menu návěstidla na začátku cesty. Jsou-li na některých výhybkách zavedeny "nouzové závěry" i od jiných nouzových jízdních cest, nebo jsou-li "nouzové závěry" zavedeny ještě individuálně, zůstanou zachovány,
  - b) individuálně z menu příslušného prvku povelém ZAV< . Individuální povel zruší "nouzový závěr" na prvku absolutně, tj. i od všech nouzových cest.

#### 2.1.1.54. Účel a použití:

- a) Na výhybce:
  - bezpečně znemožňuje ústřední přestavování výhybky (i přestavování z PSt), a to jak cestově, tak i individuálně. Lze zavést i v případě, kdy výhybka není v koncové poloze,
  - zajišťuje výhybku v koncové poloze podobně jako výměnový radič přeložený do příslušné krajní polohy u zařízení bez JOP,

- Musí se zavést:
  - vždy před povolením jakékoliv jízdní cesty přes výhybku, která není pod závěrem (při stavění nouzové jízdní cesty se zavede automaticky),
  - vždy při nutnosti držení výhybky v potřebné krajní poloze, např. pro znemožnění jízdy na vyloučenou část kolejiště, nebo na kolej obsazenou vozidly nezaručujícími součinnost s kolejovými obvody a počítači náprav správnou činnost zab. zařízení, nebo při jízdě takových vozidel,
  - vždy, kdy je potřeba znemožnit ústřední přestavování výhybky, a to i když tato není v koncové poloze (při práci na výhybce, nebo výhybka nemá indikaci koncové polohy, přestože je do koncové polohy přestavena, apod.).
- Smí se zrušit:
  - po zjištění, že byla jízda ukončena a výhybka byla uvolněna (ZAV<),
  - po nouzové jízdní cestě až po uvolnění poslední výhybky v této cestě (RNZ),
  - po pominutí důvodů pro držení výhybky v potřebné poloze (ZAV<).
- b) Na traťovém souhlasu:
  - Bezpečně znemožňuje udělení traťového souhlasu pro jízdu ze sousední dopravní. Lze zavést i v případě, že sousední dopravní souhlas má, uplatní se až po změně souhlasu, popř. při přechodu do bezsouhlasového stavu TZZ,
  - Musí se zavést:
    - vždy při zavedení jízd v mezistaničním úseku (např. při poruše TZZ, při jízdě vozidel nezaručujících správné ovlivňování kolejových obvodů, při jízdě PMD na návěst dovolující jízdu), vyjma případu, kdy lze zajistit jízdu v mezistaničním úseku zavedením “kolejové výluky” v obou sousedních dopravních,
    - při každé nouzové odjezdové vlakové cestě (zavede se automaticky),
  - Může se nahradit zavedením “zákazu odjezdu” (zejména v případě, kdy nebudou uskutečňovány odjezdy na návěst dovolující jízdu odjezdového návěstidla vyjma PN),
  - Smí se zrušit:
    - až po ukončení jízd v mezistaničním úseku (ZAV<),

- při nouzové odjezdové vlakové cestě až po bezpečném zjištění, že odjíždějící vlak obsadil traťový úsek (nutno zrušit vždy individuálně povelém ZAV<, nezruší se povelém RNZ současně s nouzovými závěry ostatních prvků nouzové cesty).

#### **4.1.8. Obsluha základních funkcí**

2.1.1.55. Jsou to jednak úkony, týkající se jen jednoho prvku, jako je přestavení výhybky, výkolejky nebo udělení souhlasu a pod., případně složené úkony, které se volí volbou na více prvcích. Je to stavění vlakových a posunových cest, stavění nouzových cest, nouzové uvolnění závěru úseků a pod.

2.1.1.56. Obsluha těchto funkcí je popsána v části II Návodu.

#### **4.1.9. Rizikové obsluhy**

2.1.1.57. Je to vydávání nouzových povelů, které jsou povinně dokumentované, t.j. vyžadují pro jejich realizaci potvrzovací sekvenci zadanou obsluhou kláves asdf po zjištění stavu zařízení prostřednictvím rizikové stránky.

2.1.1.58. Jsou to obsluhy při poruchách, např. kolejových obvodů, světel návěstidel a obsluhy, kdy zabezpečovací zařízení nemůže zajistit všechny požadavky pro bezpečnou činnost a obsluhující zaměstnanec musí provést administrativním způsobem zajištění bezpečnosti. Je to např. vjezd vlaku na obsazenou kolej.

2.1.1.59. U povinně dokumentovaných úkonů zabezpečovací zařízení nekontroluje splnění některých podmínek. Zařízením nekontrolované podmínky se vypisují na textovém monitoru (vyjma rušení výluk, potvrzení výluk, potvrzení volnosti jízdního profilu) a výpravčí musí:

- a) zkontrolovat, zda na textovém monitoru JOP dochází střídavě k překlápění šedých pruhů v dolním rohu obrazovky do svislé a vodorovné polohy,
- b) zkontrolovat, zda texty výpisu nesplněných podmínek se zobrazují klidně a nestřídají se různá hlášení v rytmu překlápění šedých pruhů v dolním rohu obrazovky,
- c) zkontrolovat, zda položky seznamu nesplněných podmínek včetně řádku "KONEC SEZNAMU" jsou plynule očíslovány od jedné (zda některé pořadové číslo položek není vynecháno),
- d) zkontrolovat, zda je seznam nesplněných podmínek ukončen řádkem "KONEC SEZNAMU". V případě, že je ukončen textem "POKRAČOVÁNÍ SEZNAMU", je třeba přejít na další stránku seznamu,
- e) zajistit splnění podmínek vypsanych v seznamu nesplněných podmínek náhradním způsobem.

**Teprve potom smí vpsat potvrzovací sekvenci a odeslat ji klávesou "ENTER".**



2.1.1.60. Nejsou-li splněny podmínky a) - e), nesmí výpravčí vypsát a potvrdit potvrzovací sekvenci, protože není zaručeno, že se neovlivní jiný prvek (např. přestaví se jiná výhybka, přivolávací návěst se rozsvítí na jiném návěstidle, uvolní se závěr jiného úseku, apod.).

#### **4.1.10. Start a restart**

2.1.1.61. Pro start systému, tzn. zapnutí dvojice technologických počítačů do aktivního režimu ze záložního režimu, obsluhujícím zaměstnancem, jsou na desce nouzových obsluh ve stole výpravčího dvě tlačítka, označená "Start TPC1, TPC2" a "Start TPC 3, TPC4". Dojde-li k výpadku technologických počítačů, projeví se tato skutečnost znázorněním všech prvků na monitoru fialovou barvou. V tomto případě výpravčí nesmí považovat zobrazované informace za pravdivé. Nastartování záložní dvojice technologických počítačů se provede stisknutím nevratného tlačítka TPC1,2 nebo TPC3,4, startuje se vždy ta dvojice počítačů, která byla před výpadkem v záloze. Po normálním zobrazení reliéfu včetně správného zobrazovacího tříbarevného symbolu a jeho překlápění lze považovat zobrazené informace za pravdivé a tlačítko je možno povytažením vrátit do původní polohy. Postup je podrobně popsán v Návodu.

2.1.1.62. Vzhledem k tomu, že po startu nejsou zachovány informace o aktuálním stavu zařízení (např. o rozřezu výhybky, přepnutí výhybky na místní obsluhu), musí být tyto zadány dle záznamů vedených v dopravní dokumentaci nebo podle aktuálního stavu zařízení.

2.1.1.63. Pro resetování zadávacího počítače je na desce pomocných tlačítek výpravčího tlačítko "Reset ZP".

#### **4.1.11. Provozní ošetřování**

2.1.1.64. Za čistotu vnějších ploch a ovládacích prvků zabezpečovacího zařízení v dopravní kanceláři odpovídá výpravčí.

2.1.1.65. Obrazovky monitorů se čistí jemným hadrem (prachovkou) navlhčeným odpovídajícím čistícím přípravkem na sklo (přednostně POLAROID-POLA CLEAR).

2.1.1.66. Ostatní vnější části monitorů se čistí jemným vlhkým hadrem (prachovkou). Nesmí se používat rozpouštědla.

2.1.1.67. Obsluhující zaměstnanec musí dbát na to, aby nedošlo k poškození ovládacích prvků JOP, tj. klávesnice a myši a to především pádem, nešetrným zacházením, politím, znečištěním apod.

2.1.1.68. Obsluhujícím zaměstnancům je zakázáno zasahovat do jakékoliv části zařízení, pokud není výslovně stanoveno jinak.

2.1.1.69. V dopravní kanceláři s JOP je zakázáno kouřit.

## **5. Obsluha za normálních okolností**

### **5.1.1. Obsluha traťových zařízení**

- 2.1.1.70. Obsluha traťového zabezpečovacího zařízení ve směru D. Beřkovic, Roudnice n. L. se provádí podle Návodu a předpisu ČD Z1.
- 2.1.1.71. Obsluhující zaměstnanec musí zavést nouzový závěr traťového souhlasu podle Návodu při odjezdu kolem neobsluhovaných návěstidel, čímž se zamezí možnost změny směru. Dále lze zavést zákaz odjezdu při posunu mezi dopravními, který rovněž vyloučí změnu traťového souhlasu, jakož i postavení odjezdových vlakových cest. Zavedení zákazu odjezdu je podmínkou pro rozsvícení návěsti "Posun dovolen" na seřadovacím návěstidle ve funkci označníku.
- 2.1.1.72. Z každého mezistaničního úseku jsou indikovány 4 úseky, přičemž 2 nejbližší jsou přímo odvozeny od stavu kolejového obvodu, 2 vzdálenější pak od diagnostického zařízení, jejich indikace je proto pouze informativní.

## **6. Obsluha při poruchách**

### **6.1.1. Nouzové cesty**

- 2.1.1.73. Volba nouzové jízdni cesty se použije v případě, že nelze uskutečnit jízdni cestu včetně rozsvícení návěsti dovolující jízdni běžnou obsluhou z JOP. Je to způsob zajištění jízdni vlaku nebo posunu, při němž některé podmínky nezajišťuje zabezpečovací zařízení, ale musí být zajištěny administrativně výpravčím. O podmínkách, které pro stavěnou nouzovou jízdni cestu zařízení nezajišťuje, je obsluhující zaměstnanec informován na rizikové stránce textového monitoru.
- 2.1.1.74. Nouzová jízdni cesta se staví podle Návodu. Lze ji uskutečnit pouze pro dílčí jízdni cesty. Po kontrole podmínek podle rizikové stránky lze u nouzové vlakové cesty rozsvítit přivolávací návěst s potvrzením. Nouzový závěr posunové cesty se uskuteční bez návěsti "posun dovolen".
- 2.1.1.75. Lze uskutečnit i jízdni na PN bez stavěni nouzové vlakové cesty. V tom případě je nutno přestavit výhybky a výkolejky dle závěrové tabulky do požadované polohy individuálně a zajistit je nouzovým závěrem případně přenosným výměnovým zámkem. Způsob obsluhy je uveden v Návodu.

### **6.1.2. Poruchy stavěni výhybek a výkolejek**

- 2.1.1.76. Nepřestaví-li se výhybka nebo výkolejka při cestovém způsobu stavěni do koncové polohy po uplynutí 12s u jednoduché a 18s u spojky, počítačová část ji automaticky vrátí do původni polohy. Nedojde-li ani do původni polohy, zruší se povel ke stavěni.
- 2.1.1.77. Nelze-li výhybku přestavit cestovým způsobem do požadované polohy, je třeba provést přestavení individuálně.
- 2.1.1.78. Nepřestaví-li se výhybka nebo výkolejka ani individuálně, je výpravčí nebo dozorce výhybek povinen prohlídkou na místě zjistit stav v kolejišti. Nelze-li

závadu odstranit, vyrozumí udržujícího pracovníka podle předpisu ČSD T100.

2.1.1.79. Není-li možno přestavit výhybku nebo výkolejku ústředně, lze ji přestavit ručně klikou podle předpisu ČD Z1 za podmínky, že zavede na výhybce nouzové ruční stavění volbou funkce RST>.

2.1.1.80. Nouzové ruční stavění výhybky popř. výkolejky:

- a) blokuje stavění jízdních cest požadujících předepsanou polohu,
- b) zajišťuje výpis nesplněných podmínek na rizikové stránce při stavění nouzových cest požadujících předepsanou polohu,
- c) znemožňuje ústřední přestavování,
- d) při přestavování klikou a obsazeném kolejovém úseku blokuje záznam rozřezu.

2.1.1.81. Nouzové ruční stavění nelze zavést na výhybce, výkolejce nebo dvojici pod závěrem nebo nouzovým závěrem.

2.1.1.82. Nouzové ruční stavění se ruší volbou RST<. Výpravčí je povinen učinit taková opatření, aby nabyl jistoty, že v době předání obsluhy na nouzové ruční stavění nedošlo k rozřezu.

2.1.1.83. Pokud se i po nouzovém ručním přestavení neindikuje správná poloha výhybky nebo výkolejky, musí se zkontrolovat její koncová poloha a provést zajištění proti přestavení podle ustanovení předpisu ČD Z1.

### **6.1.3. Rozřez výhybky**

2.1.1.84. Rozřezem výhybky se rozumí každé násilné přestavení výhybky při současném obsazení jejího kolejového úseku. Tuto skutečnost nelze zcela exaktně kontrolovat, proto se rozřez vyhodnocuje, když současně:

- a) není dán příkaz ke stavění výhybky,
- b) není kontrola koncové polohy,
- c) není výpadek napájení dohlédacích obvodů,
- d) není výhybka předaná na nouzové ruční přestavování,
- e) je obsazen úsek výhybky.

2.1.1.85. Rozřez se projeví:

- a) na obrazovce monitoru v symbolu výhybky,
- b) na obrazovce monitoru se objeví hlášení "TECHNOLOGIE" s akustickou indikací,
- c) na textovém monitoru se v okně nevratných poruch stránky "PROVOZ 1" objeví hlášení "Rozřez výhybky" s uvedením čísla výhybky a kdy byl rozřez indikován.

2.1.1.86. Po obnovení kontroly stav rozřezu trvá, t.j. zařízení nadále neumožňuje výhybku přestavovat, ani stavět jízdní cesty, ve kterých je pojížděná nebo tvoří odvrát.

2.1.1.87. Při indikaci rozřezu je znemožněna obsluha počítačové části do doby, než výpravčí vezme toto poruchové hlášení na vědomí klávesou "ENTER".

2.1.1.88. Stav rozřezu trvá do doby odepsání této poruchy postupem podle Návodu. První odepisuje poruchu zaměstnanec údržby a potom výpravčí.

2.1.1.89. Jízda přes rozříznutou výhybku se zakazuje až do rozhodnutí zaměstnance organizace udržující tratě, který oznámí podmínky provozu (způsob zajištění a rychlost poježdění) výpravčímu zápisem do „Knihy prohlídek“.

#### **6.1.4. Poruchy prostředků pro zjišťování volnosti (kolejové obvody)**

2.1.1.90. Kolejový obvod v poruše je indikován jako obvod obsazený. Při stavění se kolejový obvod v poruše chová jako obvod obsazený.

2.1.1.91. Nastane-li porucha kolejového obvodu více výhybek za sebou, indikuje se osazení tohoto úseku jen ve směru, do kterého jsou výhybky postaveny.

2.1.1.92. Je-li nutné přestavit výhybku nebo výkolejku, jejíž kolejový obvod je obsazen nebo v poruše, a není-li tato pod závěrem, nouzovým závěrem nebo přepnuta na nouzové ruční stavění, přestaví se pomocí nouzového povelu-funkce NS+ nebo NS- a zadáním potvrzovací sekvence asdf. Před tím se musí zkontrolovat, zda nouzově přestavovaná výhybka nebo výkolejka není obsazena a že se k ní neblíží žádné kolejové vozidlo.

2.1.1.93. Nedojde-li vlivem poruchy kolejového obvodu v postavené jízdě ke zrušení závěru, lze výhybku přestavit do opačné polohy jen po nouzovém zrušení závěru úseku.

2.1.1.94. Jízdní cesty přes kolejové obvody v poruše nelze stavět, s výjimkou bezvýhybkových úseků a staničních kolejí v místě konce posunových cest.

2.1.1.95. Při poruše kolejového obvodu prvního vzdalovacího úseku nelze rozsvítit návěst dovolující jízdu na odjezdovém návěstidle (vyjma PN).

2.1.1.96. Při poruše kteréhokoliv traťového úseku nelze měnit traťový souhlas.

2.1.1.97. Za nepříznivých povětrnostních podmínek (sněžení, námraza), při znečištění kolejí (po vykládce nebo nakládce sypkých materiálů) a v případech, kdy nejsou koleje delší dobu poježděny, musí výpravčí věnovat zvýšenou pozornost kontrole obsazení kolejí vozidly. Nesmí se používat zásobník pro jízdní cesty na tyto koleje. Udržující zaměstnanec SSZT může zajistit, aby přestavení bylo možné jen s potvrzením.

2.1.1.98. Nouzové uvolnění závěru po označení příslušných úseků se provede volbou této funkce podle Návodu.

#### **6.1.5. Porucha počítačového ovládání**

2.1.1.99. Při poruše ovládacích prvků se provádí ovládání z jiného pracoviště a uvědomí se udržující zaměstnanec.

2.1.1.100. Reset zadávacích počítačů lze provést tlačítkem na desce nouzových obsluh. Postup je popsán v Návodu.

2.1.1.101. Start technologických počítačů lze provést tlačítkem na desce nouzových obsluh ve stole výpravčího. Postup je popsán v Návodu.

### **6.1.6.Deska nouzových obsluh**

2.1.1.102.V případě poruchy komunikace nebo nesprávné funkce zadávacích, prováděcích nebo technologických počítačů umožňuje zařízení zabezpečení jízdních cest pro jízdy vlaků (PMD) na/z 1. a 2. staniční koleje od/do ŽST Dolní Beřkovice a ŽST Roudnice nad Labem.

2.1.1.103.Pro indikaci správné polohy výhybek a výkolejek pro tyto jízdní cesty jsou na Desce nouzových obsluh zřízena zelená indikační světla:

- „KPV 1/3+, 2/4+, 5/7+, 6/9+, 8+, 11/13+“ - kontrola polohy výhybek na beřkovickém zhlaví,
- „KPV 21a/24+, 23/25+, 26+, 27/28+, 29+, 302/305b+“ - kontrola polohy výhybek na staničních kolejích,
- „KPV 30+, 31+, 32+, 311/313+“ - kontrola polohy výhybek na hněvickém zhlaví.

2.1.1.104.Pro odpojení stavěcího proudu elektromotorických přestavníků je zřízeno tlačítko „Nouzový závěr výměn“. Stlačení tlačítka je indikováno rozsvícením žlutého indikačního světla. Stlačení tlačítka nahrazuje vypnutí klikového vypínače.

#### **Obsluha:**

2.1.1.105.Není-li možno uvést po výpadku počítačové části JOP zařízení do provozu podle článku 4.1.10, stlačí výpravčí po sejmutí bezpečnostního závěru tlačítko „Nouzový závěr výměn“. Toto je indikováno rozsvícením žlutého indikačního světla. Jsou-li výhybky a výkolejky v polohách předepsaných závěrovou tabulkou pro požadovanou jízdní cestu, rozsvítí se příslušná zelená indikační světla podle článku 6.1.6.2.

2.1.1.106.Po rozsvícení těchto zelených indikačních světel je možno na/z 1. a 2. staniční koleje od/do ŽST Dolní Beřkovice a ŽST Roudnice nad Labem uskutečňovat nouzové jízdní cesty. PN na vjezdových návěstidlech 1L, 2L, 1S a 2S lze rozsvítit po stlačení příslušného tlačítka přivolávací návěsti. Tlačítka jsou vratná plombovaná.

2.1.1.107.Pokud se některé ze zelených indikačních světel nerozsvítí, nejsou výhybky nebo výkolejky v polohách předepsaných závěrovou tabulkou pro požadovanou jízdní cestu a je nutno je přestavit klikou do požadované polohy. Pokud se ani poté příslušné zelené indikační světlo nerozsvítí, postupuje výpravčí podle příslušných ustanovení předpisu ČD Z1.

2.1.1.108.Při výpadku počítačové části JOP dojde k uzavření PZS 4C, 5C, A, CH, D. Tento stav je indikován bílými indikačními světly „Kontrola činnosti“ PZS 4C, 5C, A, CH, D. Před uskutečněním nouzové jízdní cesty výpravčí stlačí tlačítka „Uzavření přejezdů“ A, CH, D. Výpravčí postupuje vždy podle ustanovení předpisu ČD Z2 a ČD D2.

2.1.1.109.PZS 4C, 5C, A, CH, D je možno nouzově otevřít stlačení tlačítka „Nouzové otevření“. PZS je otevřeno po dobu stlačení tlačítka. Tlačítka jsou vratná, plombovaná.

### **6.1.7.Poruchy traťového zabezpečovacího zařízení**

2.1.1.110.Při poruchách traťového zabezpečovacího zařízení se postupuje podle předpisu ČD D2 a ČDZ1, indikace a obsluha je dále popsána v Návodu.

### **6.1.8.Porucha v dodávce el.energie**

2.1.1.111.Přerušení a obnovení dodávky el. energie je na obrazovce výpravčího indikováno hlášením "TECHNOLOGIE" a na textovém monitoru. Hlášení musí vzít výpravčí na vědomí stiskem klávesy "ENTER", jinak je znemožněna obsluha zařízení.

2.1.1.112.Při trvání poruchy déle než 1 hodinu, vyrozumí výpravčí udržujícího pracovníka SSZT a určeného pracovníka SEE.

2.1.1.113.Stav stejnosměrných zdrojů je rovněž indikován. Na textovém monitoru se hlásí stavy baterií a porucha jejich dobíjení. Na poruchu izolačního stavu rozvodů jsou výpravčí upozorněni hlášením "TECHNOLOGIE" a výpisem na textovém monitoru.

### **6.1.9.Porucha (výluka) napětí trakčního vedení**

2.1.1.114.Při poruše nebo výluce napětí trakčního vedení se pro vysunutí vlaku za dělič pod napětím lokomotivou nezávislé trakce musí před postavením jízdní cesty zavést nouzový závěr na výhybkách v této jízdní cestě.

### **6.1.10.Související normy a předpisy**

ČD D1	Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
ČD D2	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
ČD D101/T101	Obsluha staničních zabezpečovacích zařízení
ČD D102/T102	Obsluha traťových zabezpečovacích zařízení
ČSD T100	Provoz zabezpečovacích zařízení
ČD Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
ČD Z11	Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
ČD E8	Předpis pro provoz energetického napájení zabezpečovacích zařízení
ZTP – JOP	Jednotné obslužné pracoviště - základní technické podmínky
ČD Z1	Obsluha staničních a traťových zabezpečovacích zařízení