

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 50244/2023-SŽ-GŘ-O14  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Radek Dobiáš Ph.D. MBA  
Telefon  
Mobil +420 602 318 976  
E-mail DobiasR@spravazeleznic.cz

Datum 26.07.2023

Správa železnic, státní organizace  
- Stavební správa východ (SSV)  
- Stavební správa západ (SSZ)  
- Odbor přípravy staveb (O6)

Na vědomí:  
Správa železnic, státní organizace  
- Úsek náměstka GŘ pro modernizaci dráhy

Organizace provádějící projektovou přípravu staveb s ETCS L2  
Dodavatelé systému ETCS L2  
*prostřednictvím SSV a SSZ*

## **Pokyn pro úpravu projektování vstupu do oblasti ETCS L2**

Vážený pane řediteli,

obracím se na Vás v souvislosti se zjištěními při realizaci staveb ETCS a jednání řídicího výboru programu ETCS. Při místním šetření v lokalitě Beroun-Závodí dne 15. 7. 2022 bylo totiž identifikováno riziko související s přechodem z ETCS úrovně 1 (ETCS L1) do ETCS úrovně 2 (ETCS L2). Tato riziková situace vzniká na síti při implementaci ETCS opakovaně.

Riziko se může projevit, pokud je vstup do oblasti ETCS L2 proveden formou automatického přepnutí mobilní části ETCS do úrovně 2 při jízdě kolem hraničního vjezdového návěstidla, resp. cestového návěstidla, plní-li funkci vjezdového návěstidla dopravní (dále jen „automatický vstup“). Iniciační (nebezpečná) událost může nastat v okamžiku, kdy by strojvedoucí vlaku vybaveného mobilní částí ETCS nerespektoval návěst zakazující jízdu vlaku hraničního vjezdového (cestového) návěstidla dopravní pokryté ETCS L2, přičemž ETCS by v takovém případě zareagovalo a způsobilo brzdění vlaku (přechod do provozního módu Nedovolené projetí [TR]) až v okamžiku projetí tohoto vjezdového (cestového) návěstidla, a to i v případě korektního průběhu přepnutí mobilní části ETCS do úrovně 2.

V případě, že na trati, z níž přijíždějí vlak vstupuje do oblasti ETCS L2, není ještě vybudována žádná traťová část ETCS nebo je zde vybudováno ETCS STOP, nedochází v tomto místě k zásadní změně funkcionality a úroveň zabezpečení při jízdě kolem hraničního vjezdového (cestového) návěstidla zůstává srovnatelná s přípojnou tratí, z níž vlak přijíždí.

V případě, že na přípojně trati, z níž přijíždějí vlak vstupuje do oblasti ETCS L2, bude realizováno ETCS L2, bude proveden standardní handover mezi RBC dvou sousedních oblastí ETCS L2 v souladu se systémovou specifikací, čímž se zajistí kontinuálně jednotná úroveň zabezpečení jízdy vlaku (v ETCS L2), a to i v místě hraničního vjezdového (cestového) návěstidla.

V případě, že je na navazující trati vybudováno ETCS L1 popř. ETCS L1 LS, dojde v místě hraničního vjezdového (cestového) návěstidla k propadu v úrovni bezpečnosti, neboť jízda vlaku v oblasti ETCS L1 (ETCS L1 LS) i v oblasti ETCS L2 probíhá pod dohledem brzděné křivky, avšak v místě hraničního vjezdového (cestového) návěstidla, u něhož teprve dochází k automatickému vstupu do oblasti ETCS L2, dohled podle uvedeného principu zajištěn není a je degradován na úroveň zajištění brzdění vlaku až po minutí hraničního vjezdového (cestového) návěstidla.

Z důvodu minimalizace výše popsaného rizika je nezbytné upravit princip projektování *automatického vstupu* do oblasti ETCS L2 u investičních akcí, a to následovně:

1. Ve všech případech připravovaných a nově zahajovaných investičních akcí, v rámci nichž se realizuje ETCS L2 a automatické vstupy do oblasti ETCS L2, musí být tyto vstupy navrženy a realizovány tak, aby zabezpečení jízdy vlaku již od předvěsti k vjezdovému návěstidlu (případně cestovému návěstidlu, plní-li funkci vjezdového návěstidla) dopravny, která je v oblasti ETCS L2, probíhalo pod dohledem systému ETCS L2 v módu Plný dohled (FS) a byla tím minimalizována pravděpodobnost projetí předmětného návěstidla (posun hranice oblasti ETCS L2 do mezistaničního úseku přípojně tratě dle SŽ TSI CCS/MP1, kap. 6.2.1 bod a) – tedy na 1,2násobek zábrzdě vzdálenosti před vjezdové (cestové) návěstidlo).
2. V případech probíhajících investičních akcí, které jsou ve fázi projektování upravit automatické vstupy do oblasti ETCS L2 podle bodu 1.

Pokud není vstup do oblasti ETCS L2 proveden formou automatického přepnutí mobilní části ETCS do úrovně 2 při jízdě kolem hraničního vjezdového (cestového) návěstidla (je použit tzv. „*manuální vstup*“):

3. Ve všech případech připravovaných a nově zahajovaných investičních akcí, v rámci nichž se realizuje ETCS L2, musí být navrženy automatické vstupy do oblasti ETCS L2, tak aby zabezpečení jízdy vlaku od předvěsti k vjezdovému návěstidlu (případně cestovému návěstidlu, plní-li funkci vjezdového návěstidla) dopravny, která je v oblasti ETCS L2, probíhalo pod dohledem systému ETCS L2 v módu Plný dohled (FS), viz bod 1.
4. V případech probíhajících investičních akcí, které jsou ve fázi projektování upravit případné manuální vstupy do oblasti ETCS L2 podle bodu 1.
5. Specifické případy nepokryté žádnou z výše uvedených variant a případné požadavky na odchylné řešení posoudí individuálně expertní tým O6, O11, O14 a O26.

Žádosti o posouzení expertním týmem se podávají prostřednictvím sekretariátu Odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky ([O14sek@spravazeleznice.cz](mailto:O14sek@spravazeleznice.cz)).

**Vážený pane řediteli, vzhledem k tomu, že výše uvedené záležitosti jsou podstatné pro možnost bezpečného a spolehlivého provozování ETCS na celé síti Správy železnic v souladu s legislativou, dovolujeme si Vás zdvořile požádat o zajištění výše uvedených úprav a distribuci tohoto dopisu všem dodavatelům a projekčním organizacím, které se podílejí na přípravě staveb a vlastní výstavbě systému ETCS.**

Pro nové projekty staveb ETCS jsou tyto požadavky začleňovány do zvláštních technických podmínek. Jsme připraveni Vám poskytnout maximální součinnost, a v případě jakýchkoliv nejasností či dotazů nás neváhejte kontaktovat.

S pozdravem

Ing. Martin Krupička  
ředitel odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky