

Provoz ETCS České dráhy, a. s.



Vozidla s mobilní částí ETCS

Celkem 101 aktivních vozidel

162	7 vozidel
193	11 vozidel
362	56 vozidel
640	5 vozidel
650	22 vozidel

Další vozidla

193, 1216, 844, 847, Push-pull

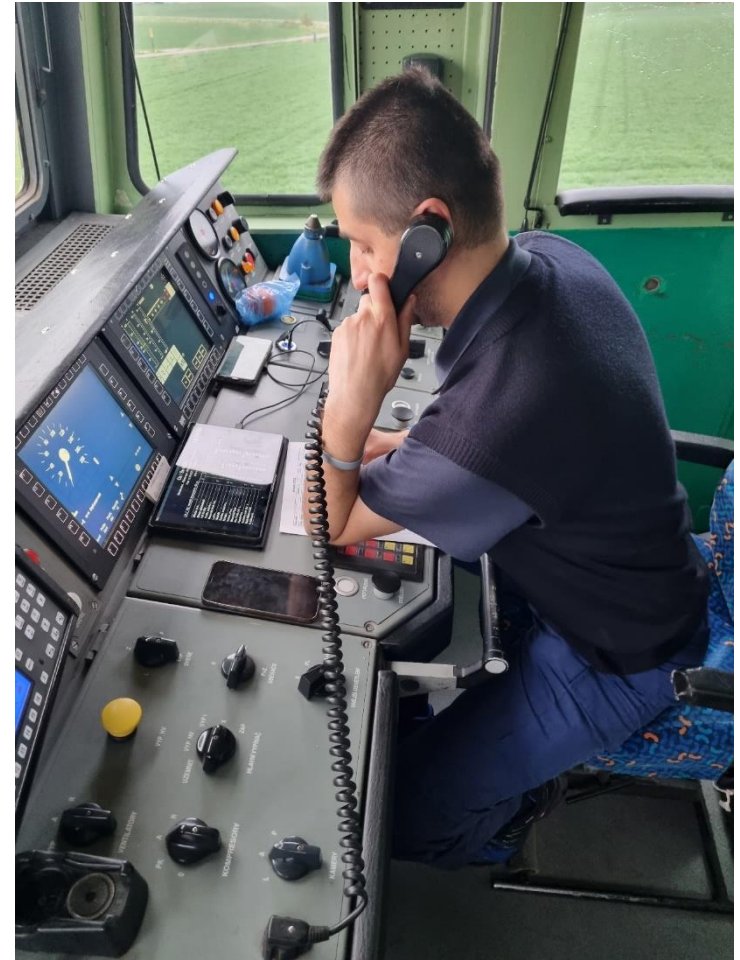


Kvalifikace ETCS

Celkem cca 300 strojvedoucích

Výcvik:

- Interaktivní výuka
- Prezenční výuka
- Praktická jízda
- Zkouška



Verze mobilní části ETCS

3.4.0 - Alstom

3.6.0 – Alstom, CAF

Odchytky v ovládání

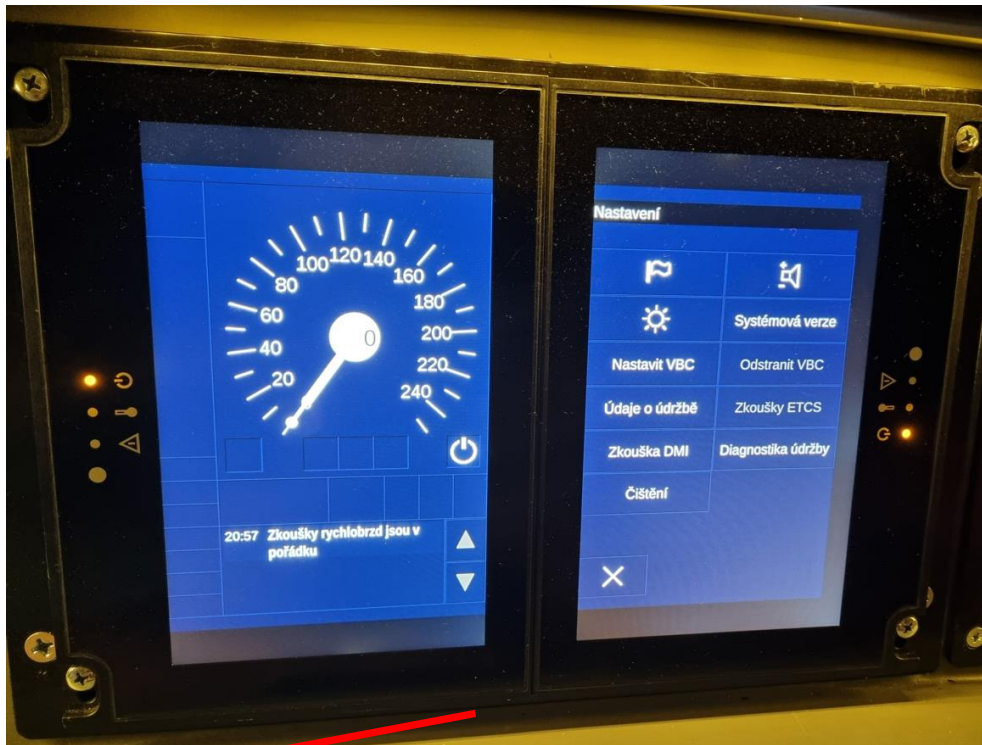
Např. Plánovací oblast, potvrzování přechodu mezi úrovněmi, české překlady



Verze DMI

Dotyková verze

Verze se SW tlačítky



Zapnutí ETCS

Rozdílné způsoby zapnutí/vypnutí ETCS (Izolace ETCS)



Zapnutí/vypnutí ETCS

Rozdílné provedení kontrolky izolace ETCS

Barva žlutá



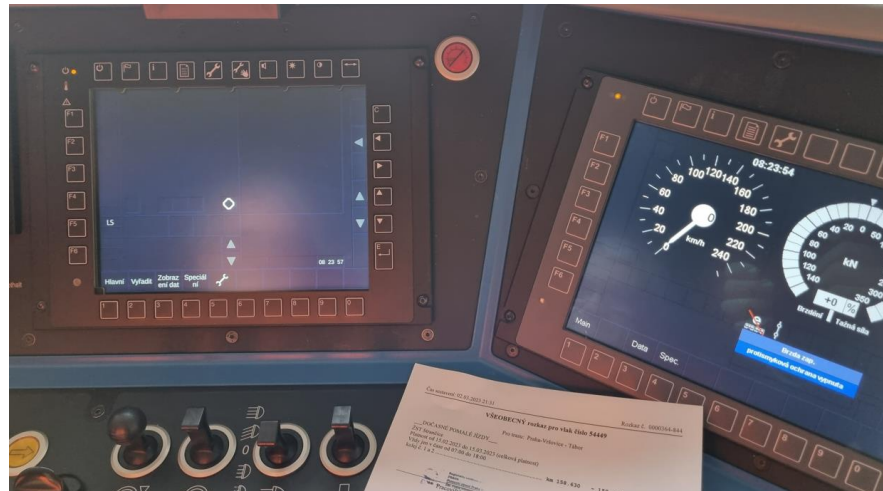
Barva červená



ETCS na HV 193

Jízda v STM

Ukazatel rychlosti = pravý displej



Jízda v L2

Ukazatel rychlosti = levý displej



Rozpady spojení

94 54 1 650 233-0	27.07.2023	12443 Vyškov	Šumperk	ETCS v módu STM došlo k nouzovému brždění, hláška: není oprávnění k jízdě. 27.7.2023, 6:06, 12443, Přerov 4.SK, při odjezdu, zastaveno na výhybce 38. Předěslé potvrzení zprávy o výluce ETCS i přechodu do STM proběhlo v pořádku a byl mód STM.
94 54 1 650 233-0	30.07.2023	12480 Šumperk	Vyškov	Asi v 15:10 km 1,250 1.kolej Šternberk zaúčinkování VZ ETCS - chybí popis tratě
94 54 1 650 233-0	30.07.2023	12480 Šumperk	Vyškov	15:34 při stání vlaku 12480 2.kolej Olomouc hl.n. km 86,9 opět zaúčinkování ETCS - chybí popis tratě.
94 54 1 650 238-9	25.07.2023	12414 Šumperk	Olomouc hl.n.	ETCS - dne 25.7.2023, vlak 12414 mezi žst. Šternberk a zast. Štarnov. V 13:50 došlo k podmíněnému nouzovému zastavení (projetí EOA nebo LOA) v cca 13:55 došlo ke stejnému problému a to stejné se opakovalo i v cca 14:00. Do Olomouce dojeto s ETCS v izolaci.
94 54 1 650 238-9	25.07.2023	12477 Olomouc hl.n.	Šternberk	ETCS - dne 25.7.2023 došlo v km 103,05 cca v 14:20 k podmíněnému nouzovému zastavení + projetí EOA. Do Šternberka dojeto s ETCS v izolaci.



Zastavení v ŽST Přerov



TAF – potvrzení volnosti před vlakem



ETCS není 100% autopilot – strojvedoucí musí stále bdít

Zkušenosti z provozu - shrnutí závěrem

Klady:

- Jedná se o vlakový zabezpečovač nikoliv pouze pomůcku pro strojvedoucího – viz AVV
- Strojvedoucí v módu FS a OS neprojde konec oprávnění k jízdě
- Strojvedoucímu je omezována nejvyšší dovolená rychlost
- V plánovací oblasti vidí strojvedoucí průběh jízdy co ho čeká

Zápory:

- Několik SW verzí mobilních částí ETCS
- Občasné rozpady spojení
- Výcvik nutný provádět také prakticky na HV (nízký počet vozidel, výluky ETCS)

Zkušenosti z provozu - shrnutí závěrem

Podmínka bezpečného provozu ETCS = správné zadání dat na HV



Nový systém = všichni se učíme

Děkuji za pozornost

Ing. Lukáš Gahai
Specialista dopravních technologií

České dráhy, a. s.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

www.cd.cz