SŽ: Interní

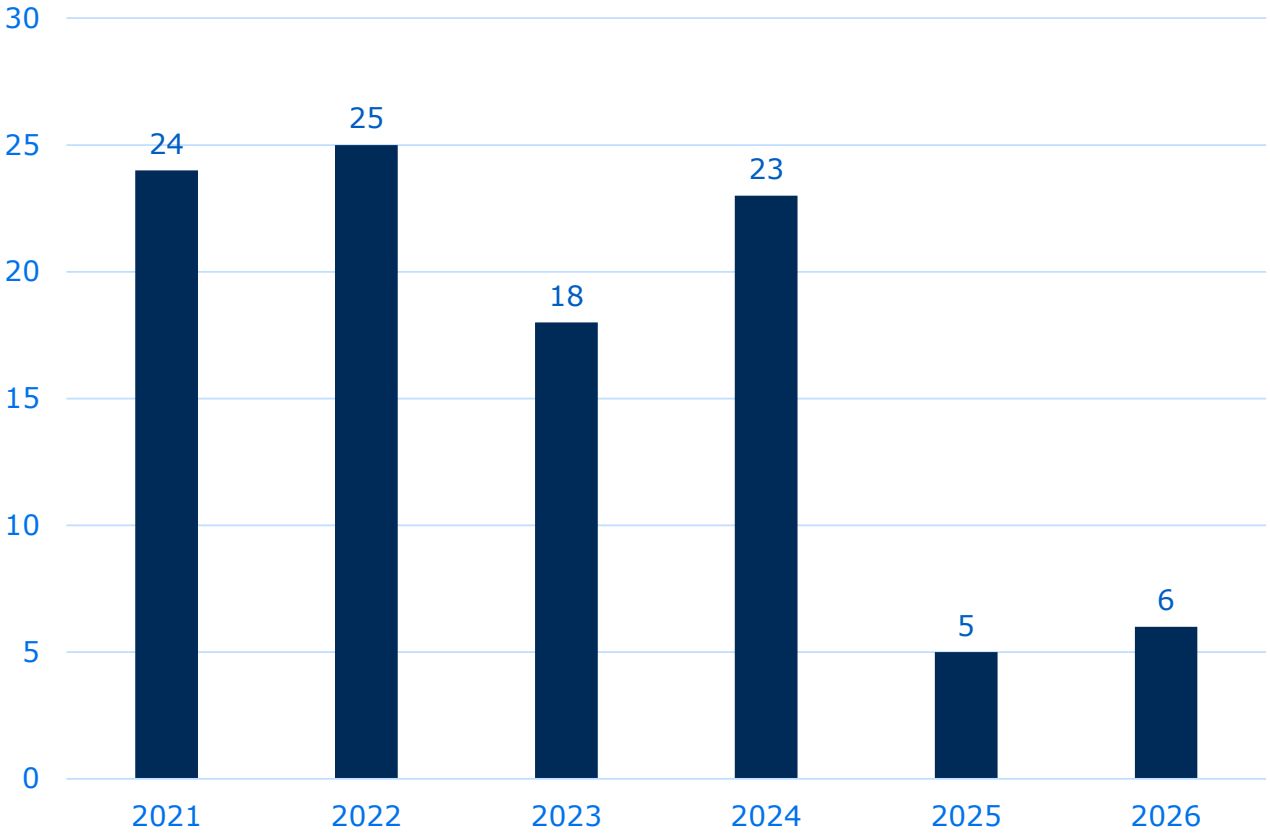
Řízení provozu pod dohledem ETCS

Jiří Zachař
Náměstek ředitele CDP Praha

3. listopadu 2026

Eliminace vzniku mimořádných událostí

Projetí „Stůj“ na tratích výhradním provozem



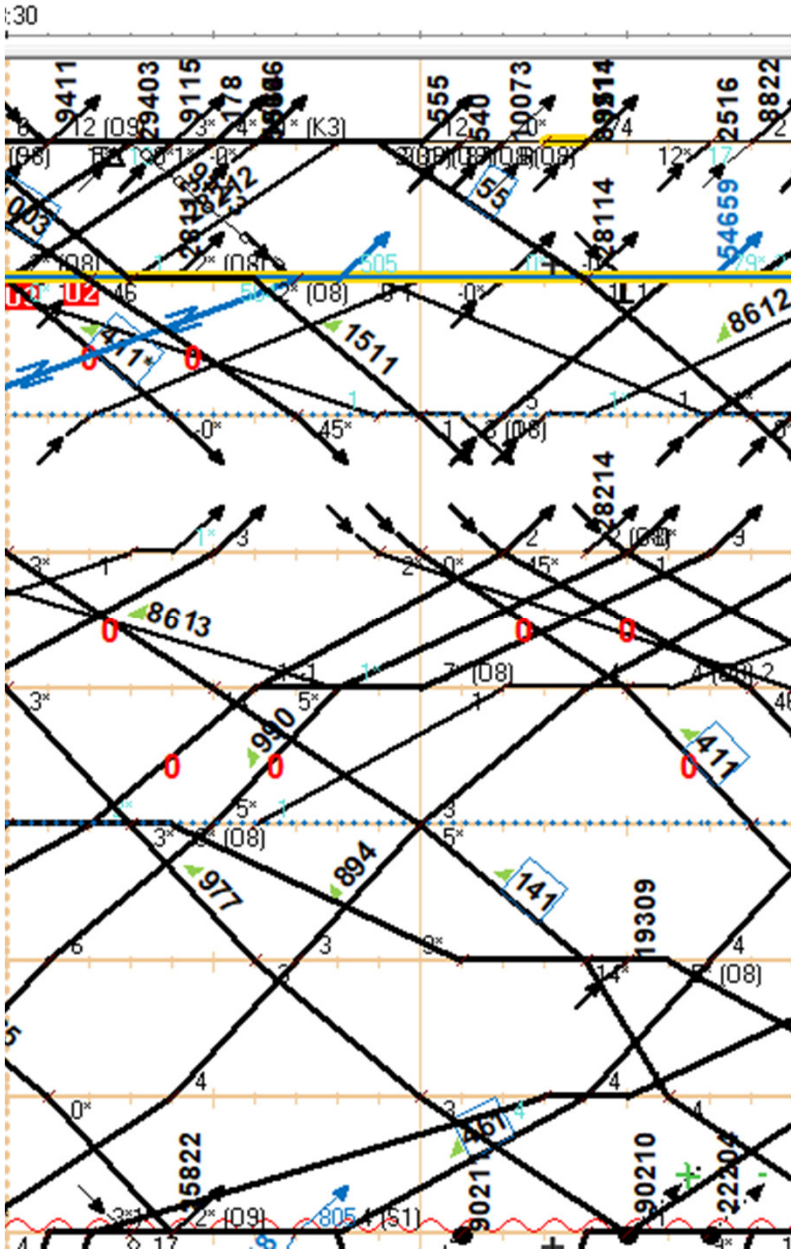
Pohled výpravčího

- **Prvotní konzervativní přístup dispečerského aparátu při zavádění**
  - Vliv věku a osobní náklonosti k zavádění nových systémů
  - Mnoho termínů v anglickém jazyce
- **Zvýšené nároky na obsluhu**
  - Situace, které dřív procházely „bez povšimnutí" nyní mají významný dopad na provoz
  - Jednotlivé provozní módy ETCS přinášejí nové povinnosti pro obsluhu

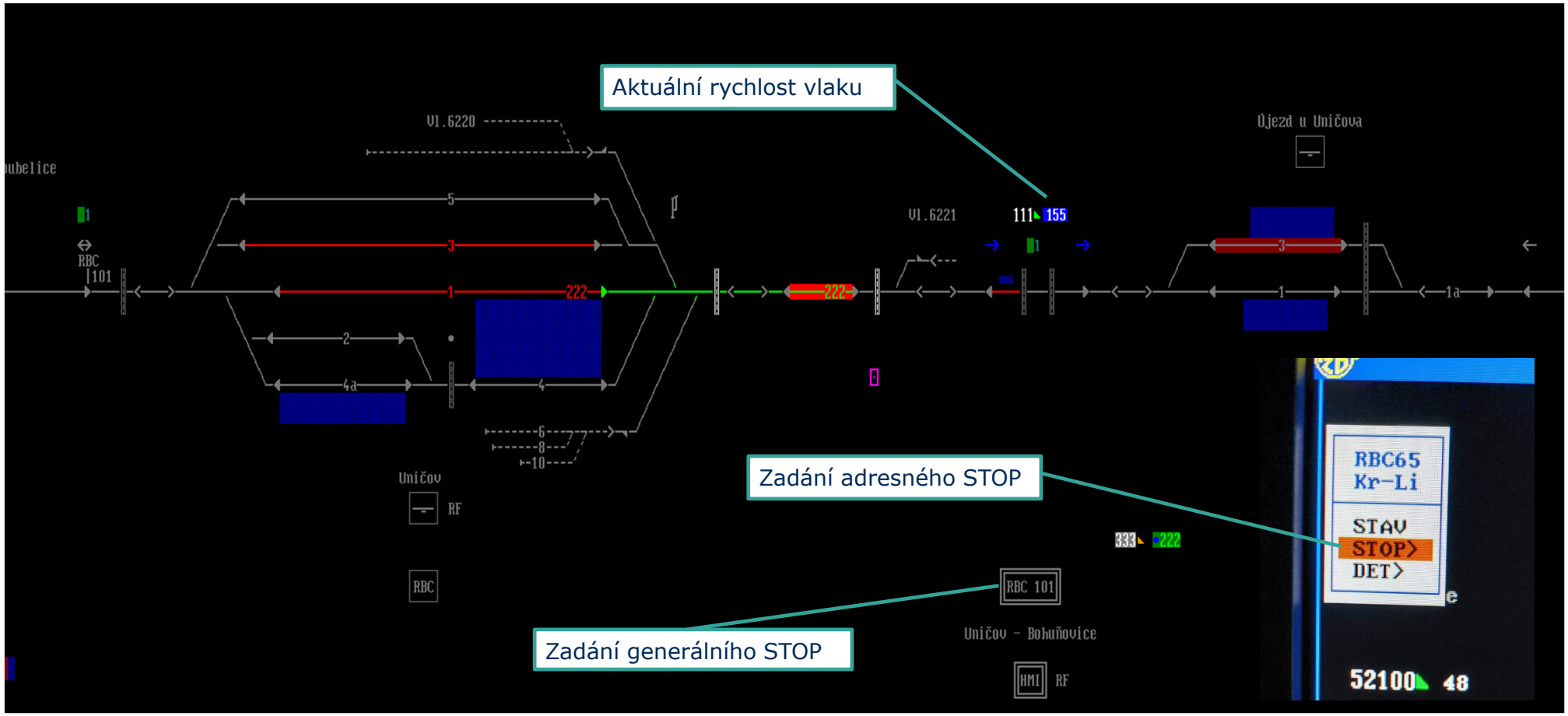
- **ETCS není pro výpravčího strašák…**
- **Nutnost umět řešit hlavně poruchy, mimořádnosti…**

Výhody v řízení z pohledu výpravčího

- **Informace o aktuální rychlosti vlaku**
- **Možnost okamžitého zastavení vlaku**
  - Generální stop
  - Adresný stop
- **Při jízdě v Plném dohledu (FS) ve výhradním provozu odpadá nutnost zpravení strojvedoucího o pomalé jízdě písemným rozkazem** *(stačí telekomunikační zařízení)*
- **Možnost zkrátit omezení rychlosti při jízdě „odbočkou" jen na oblast výhybek**
- **Sloučený reliéf JOP**



Výhody v řízení z pohledu výpravčího



Sloučený reliéf JOP

Integrace obslužného pracoviště ETCS L2 (HMI) do JOP výpravčího

Sjednocení indikací stavů ze SZZ, TZZ, PZZ a RBC na jediném zobrazení

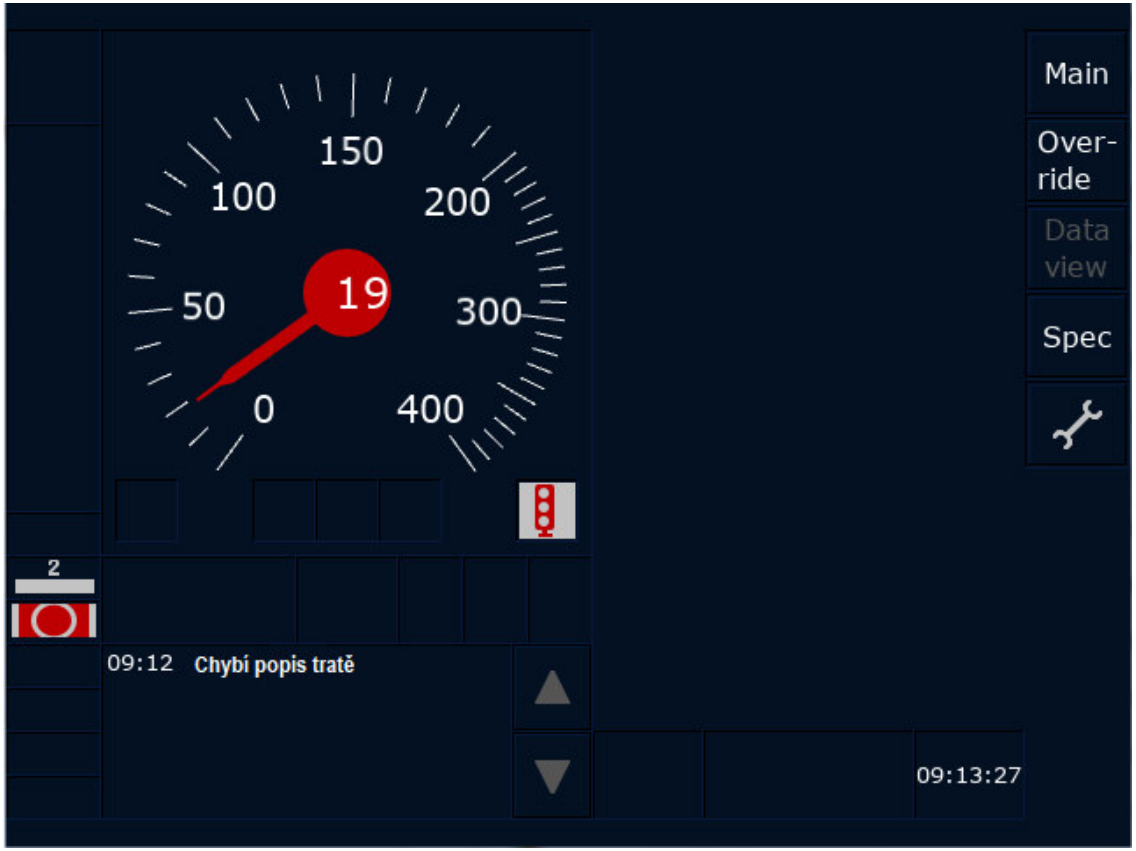
=> **výpravčí má komplexní přehled o situaci v řízené oblasti**

Umožňuje zadávání povelů pro SZZ, TZZ, PZZ i do RBC

Doplněn na všechna pracoviště s provozem ETCS L2

Přechod do módu Nedovolené projetí (TR) – co by mělo zaznít?

- ***Mobilní části ETCS přešla do módu Nedovolené projetí.***
- ***ETCS mě zastavilo.***



Nedovolené projetí (TR)
Dovolení jízdy vlaku

2	☒	**Povolení pokračovat po nedovoleném projetí (Trip)**
2.10	☒	**Jestliže neobdržíte oprávnění k jízdě (MA), pokračujte v módu SR.**
2.11	☐	**Pokračujte v módu SH.**

Budu Vás zpravovovat pokynem, který nemusíte sepisovat.
Příkaz strojvedoucímu vlaku 518, rozkaz 2 Povolení pokračovat po nedovoleném projetí, pokyn 2.10, Jestliže neobdržíte oprávnění k jízdě, pokračujte v módu SR. Datum 14.03.2026, pracoviště CDP Praha TD125, Kaiser.

Strojvedoucí vlaku 518 Jaroš rozumí.

Řešení situace po přechodu do módu nedovoleného projetí

- **Strojvedoucí má povinnost nahlásit přechod do módu Nedovolené projetí (TR) výpravčímu**
- **Výpravčí ověří:**
  - Došlo k mimořádné události (MU) → neobnovuje jízdu vlaku, řeší dle postupu pro MU
  - Zda nebyl zadán příkaz k zastavení (generální nebo adresný stop) v oblasti RBC
  - Nedošlo k poruše RBC
- **Výpravčí zkontroluje splnění podmínek pro další jízdu vlaku**
- **Výpravčí dovolí jízdu vlaku (rozkazem 2)**
- **Výpravčí informuje Dispečera ETCS – evidence a prošetření incidentu**

Dovolení další jízdy vlaku při poruše mobilní části ETCS

Výhradní provoz ETCS -> Provozní dispečer

- Výchozí stanice -> **není dovolena jízda vlaku**
- Po odjezdu z výchozí stanice -> dovolení jízdy vlaku do nejbližší vhodné stanice (písemným rozkazem):

52	☒	**Poruchy a výluky ETCS**
52.20	☒	Do dopravny .....Choceň..... je dovolena jízda bez aktivního ETCS. (52.20.1 poloha)

Co je vhodná stanice?

Provozní důsledky z pohledu dispečera

- **Problémy se 100% zobrazením v jakém módu vlak jede**
  - Nejednoznačná informace v JOP při přechodu RBC (mizení barevného trojúhelníčku před číslem vlaku), ze strany výpravčího lehce přehlédnutelné
  - Nová funkcionalita v GTN verze 5.13, která 100% zobrazení měla zajišťovat, nebyla naplněna
  - Kontrola nejedoucího vlaku pod ETCS v GTN verze 5.13 je vázána pouze na odjezd/průjezd vlaku z dopravního bodu

- **Nutnost zavedení výluky ETCS při některých poruchách zabezpečovacího zařízení = zpravování vlaků písemnými rozkazy + snížení rychlosti**

Provozní důsledky z pohledu dispečera

- **Prodloužení jízdních dob a provozních intervalů**
  - Vlak musí brzdit dříve
  - Konec pomalu jedoucího vlaku déle uvolňuje zadní zhlaví
- **Nemožnost dojetí k blízkosti návěstidla s návěstí „Stůj“**
  - Problém u nástupišť umístěných blízko hlavního návěstidla
- **Zkrácení využitelné délky staničních kolejí**
  - Problém dlouhých nákladních vlaků
- **Prodloužení doby rušení jízdních cest – omezení možnosti provádění změn organizace provozu ze strany personálu tzv. „na poslední chvíli“**

SPRÁVA ŽELEZNIC

Děkuji za pozornost

© Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

spravazeleznic.cz

Ing. Jiří Zachař
Náměstek ředitele CDP Praha

T 972 228 902
M 602 655 540
E zacharj@spravazeleznic.cz