

Příloha 4:

Vlaková dokumentace (VlakDok).

Popis větších detailů ve vztahu k vlakové dokumentaci.

1. Garance vlakové dokumentace (VlakDok)

Společnost ČDC a její zaměstnanci v současné době používají Vlakovou dokumentaci v papírové formě (Výkaz vozidel a Zpráva o brzdění). Snahou pro nejbližší období je nahradit papírové dokumenty elektronickými dokumenty.

Dle aktuálních IN ČDC platí pravidlo, že u vlaků, kde je Vedoucí obsluhy vybaven tabletem s aplikací MPRIS, je Výkaz vozidel k dispozici v tabletu Vedoucího obsluhy a je platný i v elektronické formě, kdežto MZOB je vždy vyhotovena v papírové formě. (Zpravidla Mn vlaky). V některých případech je Zpráva o brzdění platná i v elektronické formě na tabletu strojvedoucího, avšak tyto výjimky jsou upřesněny Opatřením ředitele PJ.

1.1 Označení garantované VlakDok

Zpracování vozů a vlaků v PRIS prochází různými fázemi. Nastává také situace, že do údajů na již sepsaném vlaku zasáhne jiný uživatel PRIS z důvodů, které vůbec nemusí souviset s vyhotovenou VlakDok (a přitom se nejedná o porušení nějakého ustanovení).

Aby bylo zaručeno, že strojvedoucí obdrží jen takovou VlakDok, za kterou zodpovídá zaměstnanec určený TDPP, musí tento určený zaměstnanec VlakDok označit svojí garancí. Jen takto garantovaná dokumentace elektronicky odchází z PRIS do Elektronické knihy normálií (EKN), potažmo ke strojvedoucímu, který si garantovanou VlakDok prostřednictvím tabletu z EKN vyzvedne.

Garantovaná VlakDok je vizuálně označena v záhlaví všech garantovaných dokumentů formátu PDF, tedy jak těch, které se následně tisknou na tiskárně, tak těch, které odcházejí do EKN.

PRIS/004a

Pro vlak 062102, ze stanice Břeclav předn. dokumentaci garantoval: František Pacovský 85019999

2154 CDC ČD Cargo, a.s.	Mezinárodní zpráva o brzdění	Vytvořeno : 08.04.2022 03:19
----------------------------	-------------------------------------	---------------------------------

1.2 Postup při garanci VlakDok v PRIS.

Určený zaměstnanec postupuje následovně:

- Z velké části postupuje stejně, bez ohledu na to, zda garantuje nebo ne. Použije způsob obvyklý v minulém období:
 - Pořídí I7970 Ukončení soupisu vlaku bez garance.
 - Po zpracování I7970 je v PRIS k dispozici VlakDok.
 - Zaměstnanec zhotovenou VlakDok ověří (v sestavě PDF na obrazovce, nebo v tištěné formě) a teprve po ověření distribuuje strojvedoucímu v tištěné podobě.

- Pokud bude v odůvodněném případě garantovat, pak nad rámec dosavadního postupu, následně zagarantuje:

- až poté, co ověřil VlakDok, garantuje ji pomocí opakovaného pořízení I7970 Ukončení soupisu vlaku, kde zatrhne garanci, a tím distribuuje strojvedoucímu v elektronické podobě.

Garantovat a odeslat vlakovou dokumentaci ☒ Ano

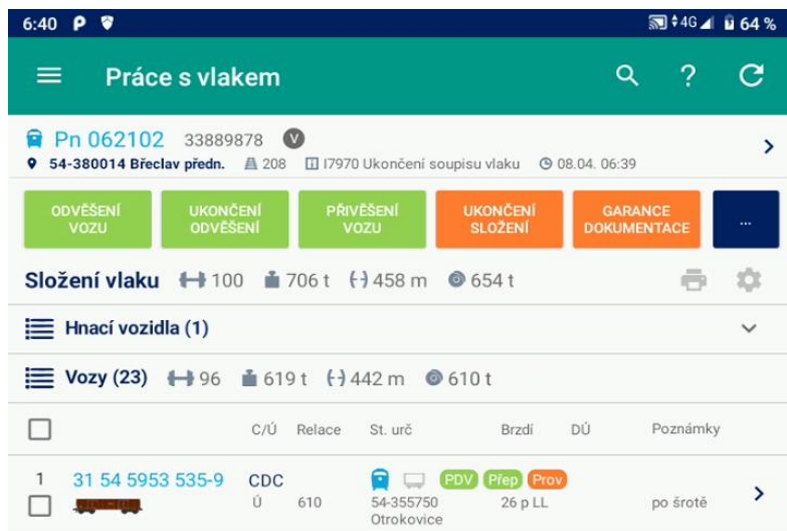
- Jinými slovy

- v I7970 Ukončení soupisu vlaku zatrhne garanci až poté, co VlakDok viděl, ověřil a je si jistý, že ji chce odeslat strojvedoucímu.
- Není vysloveně zakázáno zaškrtnout garanci hned v té první I7970 Ukončení soupisu vlaku. Ale zaměstnanec to musí dělat s vědomím, že tím rovnou odesílá VlakDok strojvedoucímu. A pokud po odeslání strojvedoucímu, následně při ověřování nalezne ve VlakDok chybu, musí bezodkladně VlakDok opravit, nebo bezodkladně garanci zrušit, aby se zneplatnila dokumentace odeslaná strojvedoucímu. (Garanci zruší dalším pořízením I7970 Ukončení soupisu vlaku, kde garanci nezatrhne.)

1.3 Postup při garanci VlakDok v MPRIS

Odchylně od postupu v PRIS je v novějším prostředí MPRIS postup vyřešen následovně.

Zaměstnanec, uživatel MPRIS, pořídí standardně „nad vlakem“ událost Ukončení složení, ověří VlakDok v sestavě PDF a následně zase „nad vlakem“ pořídí událost Garance dokumentace.



1.4 Úvrat' vlaku - platnost VlakDok a Složení vlaku

Po úvratí vlaku UVL je potřeba nejen nová VlakDok (otočená), ale také je třeba odeslat nové Složení vlaku na SŽ. V situacích, kdy to lze, provede tento úkon systém automaticky (většinou to lze). Tato skutečnost je dohledatelná v MZOB, Rubrika 5.

2154 CDC ČD Cargo, a.s.		Mezinárodní zpráva o brzdění		Vytvořeno : 08.04.2022 03:19
1 Číslo vlaku 062102	2 Datum odjezdu 08.04.2022	3 Výchozí stanice 380014 Břeclav přednádraží	4 Konečná stanice 580027 Česká Třebová vjezdová skupina	
5 Poznámky DISC : 33889878 Zpráva o brzdění byla vytvořena Automatickým systémem PRIS po změně plánu vlaku  Z 380014 Břeclav přednádraží do 580027 Česká Třebová vjezdová skupina vlak 062102 Potřebná zajišťovací síla ručních brzd : 40 kN				

Automat nesmí být použit v případech, kdy na vlaku v režimu P, jsou některé vozy v režimu G. Takový vlak při úvratí mění u některých vozů režimy brzdění G ↔ P a je nutné tuto skutečnost zaznamenat i do PRIS. Pro tyto případy je nutné nastavit v technologických postupech určené zaměstnance, které zajistí Ředitel PJ.

Určený zaměstnanec:

- Po provedené UVL nastaví Režim brzdění G, P v PRIS podle skutečnosti u jednotlivých vozů.
 - Údaje je možné nastavit přímo v I7970 Ukončení soupisu vlaku, případně použít v kombinaci s I7956 Oprava výkazu vozidel.
 - Údaje mu nahlásí zaměstnanec, který u jednotlivých vozů změnu fyzicky provedl (vozmistr, strojvedoucí apod.)
 - Obdobný postup platí, pokud určeným zaměstnancem, je uživatel tabletu s MPRIIS s tím rozdílem, že režim G, P se edituje na obrazovce Práce s vlakem → Vůz → Provozní údaje.
- Ukončí soupis vlaku.
 - Bez tohoto úkonu neodejde Složení vlaku na SŽ pro úsek za UVL.
 - V MPRIIS se pořídí událost Ukončení složení.

Bližší popis:

- Informace v PRIS proběhnou bezzásahově v těchto případech:
 - Pokud vlak má vozy pouze v režimu P, nebo pouze v režimu G.
 - Typický vlak v P, < 1200 t, pak všechny vozy jsou v P.
 - Nebo celý vlak je v G.
 - Pokud nedojde k rozpojení brzdového potrubí.
 - Typická situace je, když vlak sune vlakovým HV na konci vlaku do místa úvratí, tam zastaví a z bodu úvratí pokračuje dále s vlakovým HV v čele vlaku. Tedy v tomto případě nedojde ani k rozpojení brzdového potrubí a HV ani neobjíždí soupravu.
- Uživatel PRIS (případně MPRIIS) musí potvrdit platnost VlakDok pro další úsek trasy z bodu ÚVL:
 - Pokud vlak má vozy v režimu G i P

- *Typicky vlak v P, > 1200 t, prvních 5 vozů je v G (ale může být i jiný počet než 5). Po úvrati se musí přestavit rozvaděče a skutečný stav zapsat i do PRIS. Potvrdit I7970.*

2. Pořadí sestav ve vlakové dokumentaci, tisk Pv rozkazu.

IN KV3-B-2010 a PTs9-B-2011 popisuje mimo jiné případy, kdy se rozkaz Pv tiskne přímo z PRIS a ve kterých případech rozkaz Pv vyhotoví D-VS. (Zaměstnanec při vyhotovení VlakDok má povinnost vždy informovat D-VS, pokud se na vlaku vyskytují okolnosti k sepsání Pv rozkazu, tj. také vždy, pokud v PRIS vznikne sestava 003a Příkaz vlaku. D-VS rozhodne o obsahu Pv a způsobu zpravení strojvedoucího.)

- Sestava 003a Pv rozkaz je zařazena na konec Vlakové Dokumentace ve dvojím vyhotovení. Uživatel PRIS před tiskem kontaktuje D-VS a podle jeho rozhodnutí tiskne / netiskne poslední listy z PDF souboru.

3. Zápis HV do Vlakové dokumentace

Zápis Hnacích vozidel (HV):

- Do VV se uvede pouze:
 - Nečinné HV s PL (zpravidla Nákladní list)
- Do Seznamu HV (PRIS přebírá HV z DISC OŘ) se uvede:
 - Činné HV
 - K službě pohotovosti HV
 - Nečinné HV bez PL, provozní, za účelem dalšího výkonu

Formát zápisu čísla HV:

- HV ČD Cargo:
 - Vždy celé dvanáctimístné číslo ve formátu xx 54 x XXX XXX-X.
- HV jiné než ČD Cargo:
 - Pokud lze přechíst ze skříně HV, nebo dohledat jiným způsobem, uvede se skutečné 12-místné číslo HV ve formátu xx xx x XXX XXX-X.
 - Pokud nelze žádným způsobem zjistit celé 12-místné číslo HV, uvede se 96 00 x XXX XXX-X :
 - Na první a druhou pozici
 - vždy 96.
 - Třetí a čtvrtá pozice
 - Uvede se 00.
 - Na pátou až jedenáctou pozici

- uvede se číslo hnacího vozidla tak, aby jeho poslední číslice byla na jedenácté pozici před pomlčkou. Volná místa zleva se doplní nulami a na dvanáctou pozici se uvede nula.
- V případě, že na skříni HV lze dohledat alespoň 7-místné číslo s kontrolkou
 - uvede se kontrolní číslice na dvanáctou pozici.
 - (např. 720 114-8 se zadá jako 96 00 0 720 114-8).
- Formát čísla HV platí jak při zápisu HV do VV, tak do Seznamu HV.

4. Zápis fiktivního čísla vozu do výkazu vozidel

V některých případech je nutné do výkazu vozidel zapsat vozidlo, které nemá žádné číslo, nebo nemá kompletní 12-ti místné číslo. Taková vozidla jsou přepravována za zvláštních podmínek. Typicky se jedná o přepravu dosud neschválených vozidel na zkušební okruh do Velimi, nebo přepravu kolejových polí na podvozcích.

Dle podmínek, nastavených na SŽ je nutné, aby číslo vozidla bylo uvedeno na 8-12 míst (ComposT testuje číslo vozu). Příklad:

- nelze zadat 00-00-0000-001-0
- pokud se jedná o HV, uvede se 96 xx 0000 001-0
 - viz také související článek 3. Zápis HV do Vlakové dokumentace
- pokud se jedná o vůz, uvede se 00 xx 0000 001-0
 - kde na třetí a čtvrté pozici je železnice zařaditele
- pokud není známý ani zařaditel vozu, pak minimálně ve tvaru 00 00 1000 001-0
 - kde na páté pozici musí být číslice jiná, než nula

5. Traťová třída, indikace u vozu a vlaku.

V PRIS je k dispozici indikace Traťové třídy, jak u jednotlivých vozů, tak celkově za soupravu vozů.

5.1 Traťová třída – indikace u jednotlivých vozů.

Indikace Traťové třídy u jednotlivých vozů je dohledatelná na několika místech. Traťovou třídu spočítá systém a není možno ji editovat uživatelem. Podmínky pro vyhodnocení Traťové třídy jsou nastaveny následovně:

1. Pokud je v datech PDV k vozu Zátěžová tabulka, spočítá se přednostně podle Zátěžové tabulky.
 - Vozy ČDC.
 - Vozy cizí, u kterých je v PDV Zátěžová tabulka odeslaná jinými dopravci prostřednictvím předhlášky A30.
2. Pokud v PDV Zátěžová tabulka k vozu není, sečte se hmotnost vozu a zásilky, součet se vydělí počtem náprav a výsledek se použije pro odvození traťové třídy podle obecné tabulky.
 - Vozy cizí, u kterých schází Zátěžová tabulka od jiných dopravců z předhlášky A30.

(Poznámka: Pokud se nezdaří podle bodu 1. a 2. odvodit konkrétní Traťová třída vozu, uveďte se u vozu Traťová třída „XY“. Např. přeprava zásilky dle podmínek stanovených pro MZ.)

001a Výkaz vozidel pro nákladní vlak – rozšířený formát

Jedná se o Výkaz vozidel, který není součástí VlakDok. V této sestavě je traťová Třída uvedena ve sloupci TT. Viz příklad:

PRIS/001a

Strana : 1

19.05.2022 17:45

Výkaz vozidel pro nákladní vlak - rozšířený formát (test)

Číslo vlaku	Stanice	Kolej	Char vlaku	Čas události	Typ udál.	Výchozí stanice	Cílová stanice	DISC
047821	54-380014 Břeclav přednádraží	424	6	19.05.2022 17:29	I7970	54-368357 Vikoš	56-132266 B. BRATISLAVA ÚNS	34363693

CRO	Značení vozidla IČN	N UN	S Stanice odesílací Bezpečn.značky	Stanice určení Doplnující údaje	Směr	NK	VUZ	DL	TT	Brzdí	Fpark	Relace	Typ	PL Poznámka
1	31 56 4668 517-4	4	1 56-HANISKA PRI	54-ZAJECI	637 00	44.461	20.570	12,04	B2	67 p	K (23,0)	637		8
2	33 87 9345 679-3	4	1 54-BOZICE U ZN.	54-MILIN	354 52	53.000	21.000	15,39	C2	53 p	LL	965		8
3	31 54 5964 366-6	4	1 54-BRECLAV	54-ST.MEST U UH	618 02	42.000	21.800	14,04	B1	26 p	LL(24,3)	610		8
4	31 56 7986 705-3	4	0 54-VLKOS	56-BRATISLAVA Ú	090 00	0	25.900	12,64	A	27 p	25,9	610		4
	30	1202	3+OŽP	PL, Sku, INSTR										
5	31 56 7874 055-8	4	0 54-VLKOS	56-BRATISLAVA Ú	090 00	0	25.600	12,64	A	27 p	25,6	610		4

Údaje o voze – viz příklad:

Údaje o voze 31 56 4668 517-4	
Provozní údaje	
Držitel	ZSSKC Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia a.s.
Držení vozu	C Vůz v držení CDC
Držení zásilky	C Zásilka v držení CDC
Provozní stav	3 Vůz provozní
Základní údaje	
Počet náprav	4
Hmotnost nákladu	44.461 kg
Hmotnost vozu	20.570 kg
Délka	12,04 m
Max. rychlost provozní	100 km/h
Traťová třída	B2
Brzdící váha	67 t
Režim brzdy	p režim osobní
Výstroj brzdy	2 K nekovové brzdové špalíky

5.2 Traťová třída – indikace za celou soupravu vozů.

Traťová třída za soupravu, je dohledatelná na několika místech.

Poznámka: Jedná se o indikaci za soupravu vozů, nikoliv za vlak. Údaj o Traťové třídě Hnacího vozidla, není v PRIS k dispozici v datové podobě.

001b Výkaz vozidel pro nákladní vlak

Jedná se o Výkaz vozidel, který je součástí Vlakové dokumentace. Struktura sestavy je pevně definovaná IN ČDC a má další technická omezení, proto v této sestavě není Traťová třída uvedena u jednotlivých vozů, ale je uvedena sumárně za celou soupravu v rubrice Poznámky, v sekci C. Vlak. Viz příklad:

C. Vlak									
Celkem	Nápravy		Počet vozidel	Délka	Hmotnost		Brzdící váha		
	L	P			celková		G	P,R,M	celková
	m	kg		t	t	t	t		
Výkaz vozidel	12	92	26	351,59	765.381	765	0	757	757
	104								
Nečinná hnací vozidla	0		0	0,00	0	0	0	0	0
Souprava	104		26	351,59	765.381	765 (dopr.hmot.)	0	757	757
Činná hnací vozidla	4		1	16,44	84.500	85	0	52	52
Vlak celkem	108		27	369	849.881	850	0	809	809
Brzdící procenta = 100 * (0,75 * 0 + 809) * 1,00 / 849,881 = 95 %									
Poznámky (zmenšená rychlost vlaku, odchylky od turnusu, apod.)									
Řadění vlaku : vyhovuje pro 2 postrky									
Traťová třída : souprava vyhovuje pro traťovou třídu C2 									

Podmínky pro uvedení textu, jsou nastaveny takto:

- Text: „Traťová třída : souprava vyhovuje pro traťovou třídu XX“
 - Kde za XX je dosazena Traťová třída za celou soupravu (nejméně příznivá hodnota).
- Text: „Traťovou třídu pro tuto soupravu nelze odvodit - XY“
 - Pouze v případech, kdy u některého z vozů nelze Traťovou třídu identifikovat. Např. přeprava zásilků dle podmínek stanovených pro MZ.

Údaje o vlaku PRIS:

Údaje o vlaku 047821

Identifikace

Vlak

047821 34363693

TR vlaku

TR/2154/DISCO032908C/00/2022/20220513

Stanice výchozí

54-368357 Vikoš

Stanice cílová

56-132266 BRATISLAVA ÚNS

Typ vlaku

2 Nákladní vlak

Aktuální stav vlaku

	Vlak	Vozy
Počet HV	1	
Počet vozů	26	26
Počet náprav	108	104
Hmotnost	849.881 kg	765.381 kg
Délka	368,03 m	351,59 m
Brzdící váha	809 t	757 t
Maximální rychlost	90 km/h	90 km/h
Traťová třída		C2
Způsob brzdění	P osobní	
Potřebná brzdící %	59	
Skutečná brzdící %	95	
Řazení vlaku	2 vlak řazen na dva postrky	

7 (celkem 13)

Údaje o vlaku MPRIS:

Údaje o vlaku	
Pn 047821	34363693
TR/2154/DISCO032908C/00/2022/20220513	
Aktuální stav vlaku	
1	26
108	850 t
369 m	809 t
59 / 95	P osobní
90 km/h	C2
2 vlak řazen na dva postrky	

Cargo

Formuláře událostí PRIS, ve kterých se edituje Detail vozu.

Trafová třída je uvedena vedle rychlosti vozu, jako needitovatelná položka (spočítá systém). Viz příklad:

Výstroj brzdy	2 K nekovové brzdové špalíky
Tichý vůz	Ano
Režim brzdy	p ... režim osobní
Ruční brzda - typ	1 Ruční brzda obsluhovatelná ze země
Zajišťovací síla [t]	23,0
RB neupotřebitelná	☐
Doplňující údaje	000000000000000000000000 ...
Max. rychlost provozní [km/h]	100 Traťová třída : B2
Typ instradace	000 ... bez instradace
Směrový bod	637 ... Zaječí
Index směru	00

Formulář MPRIS, kde se edituje Detail vozu.

Trafová třída je uvedena vedle Relace, jako needitovatelná položka (spočítá systém). Viz příklad:

← Vůz 31 56 4668 517-4 [1/26] ? ↺

Údaje z PDV Přepr. údaje Prov. údaje

! Nebyla provedena garance provozních údajů vozu

Provozní údaje

Dopravní hmotnost

65031 [kg]

Brzdící váha *

67 [t]

Výstroj brzdy

2 K nekovové brzdové špalíky

Ruční brzda

1 Ruční brzda obsluhovatelná ze země

Doplňující údaje

Přidat doplňující údaj

Relace *

637 Zaječí

Poznámka k vozu

text poznámky

Garantovat provozní údaje

Negarantováno

Max. rychlost provozní

100 [km/h]

Režim brzdy

p režim osobní

Tichý vůz

Neupotřebitelná ruční brzda

☐

Trafová třída

B2

6. Rychlost vozu

V datech PDV je u vozů uvedena Max. rychlost konstrukční (většinou u všech vozů, až na výjimky). Tuto rychlost systém uživateli v některých situacích nabídne jako výchozí rychlost vozu a uživatel ji musí editovat podle skutečnosti. (Rychlost z PDV se uživateli nabídne zpravidla na začátku přepravy, uživatel ji nastaví-edituje a pak už si systém po celou dobu jedné přepravy drží rychlost nastavenou uživatelem).

Pokud je u vozu v PDV vyplněna Zátěžová tabulka, porovná systém hmotnost zásilky s údaji v Zátěžové tabulce a nabídne uživateli na položce Max. rychlost provozní k editaci výchozí rychlost podle Zátěžové tabulky.

7. Max. rychlost uvedená v MZOB při vedení vlaku pod dohledem ETCS

Tento článek upřesňuje způsob vyplnění vlakové dokumentace v PRIS, dle IN PTs9-B-2011 a pro ucelenou představu o vzájemných vazbách, je zde uveden i způsob pořízení dat do řídicích systémů na hnacím vozidle (HV) pro zajištění jízdy pod vedením ETCS (European Train Control System).

Současně je v tomto článku zdůrazněna

- odpovědnost zaměstnanců, kteří zadávají údaje týkající brzdění vozidel, hmotnosti a zejména nejvyšší dovolené rychlosti podle typu vozu, možného technického omezení rychlosti vozu a nejvyšší možné rychlosti ve vztahu k ložené komoditě nákladu. Pořizované údaje jsou zaměstnancem vkládány, popř. editovány z nabídek volby v IS ČDC a jejich konkrétní hodnoty jsou dále distribuovány v jednotlivých položkách vlakové dokumentace (VlakDok) strojvedoucímu.
- vysvětlení vazeb mezi údaji MZOB a údaji, které strojvedoucí vkládá do řídicích systému vedoucího HV. Zabezpečovací systém ETCS podle vložených údajů v plném dohledu vlakového zabezpečovače u skutečné jízdy vlaku automaticky všechny ručně vložené údaje parametricky zohledňuje ve výpočtu skutečných hraničních parametrů jízdy v automatickém režimu dohledu.

7.1 Obecně

- V MZOB, v rubrice 15 je uvedena Nejvyšší rychlost soupravy [km/h]. Za rychlost uvedenou v rubrice 15 MZOB je zodpovědný zaměstnanec pověřený soupisem vlaku a vyhotovením Vlakové dokumentace (VlakDok). MZOB zpravidla vzniká elektronicky v Provozním informačním systému (PRIS). V případě že na vlaku je HV vybavené evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS, zadává strojvedoucí do systému ETCS mj, také rychlost uvedenou v rubrice 15 MZOB.
- S ohledem na připravovanou změnu legislativy bude strojvedoucí moci jet pod dohledem ETCS rychlostí, která podle dnes uvedených údajů v MZOB překračuje hodnotu rychlosti stanovenou

doposud ve sloupci 8, Tabelárního jízdního řádu (TJŘ) v případech, kdy to umožňují aktuální traťové poměry, nejvyšší dovolená rychlost DV a nejvyšší dovolená rychlost soupravy.

7.2 Legislativa

- SŽ Pokyn provozovatele dráhy 6/2022 k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy, Doplnující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro trať vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem uvádí:

a) Kapitola III Rychlostníky

Je-li jízda vlaku zajišťována s aktivním ETCS v módu Plný dohled (FS) nebo Podle rozhledu (OS), platí pro stanovení traťové rychlosti údaje, zobrazované strojvedoucím na DMI s výjimkou traťové rychlosti, stanovené rychlostníky 3 nebo rychlostníky R. Traťová rychlost stanovená rychlostníky (s výjimkou rychlostníků 3 nebo rychlostníků R) pro takový vlak neplatí.

b) Kapitola VI Výměra brzdících procent a brzdící váha vlaku jedoucího s aktivním evropským vlakovým zabezpečovačem

Čl. 19 Úvodní ustanovení

(1) Všem vlakům jedoucím na tratích vybavených traťovou částí ETCS se tabelárním jízdním řádem (dále jen „TJŘ“) určují stanovená brzdící procenta, způsob brzdění a stanovená rychlost vlaku podle podmínek stanovených Čl. 258 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ pro jízdu bez ETCS.

(2) Strojvedoucí vlaků jedoucích v módu Plný dohled (FS) nebo Podle rozhledu (OS) se sloupcem 8 TJŘ neřídí.

(3) Pokud v některé části trasy, vlak nejede v módu Plný dohled (FS) nebo Podle rozhledu (OS) (výluka ETCS, porucha mobilní části ETCS, mimořádné nasazení vozidla bez mobilní části ETCS atd.), musí se v daném úseku údaje ve sloupci 8 TJŘ řídit.

(4) Pro trať vybavené traťovou částí ETCS se vydává „Tabulka brzdících procent pro vlaky ETCS“. *(Tyto tabulky jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy -> Popis sítě -> Pomůcky k jízdnímu řádu -> Tabulka brzdících procent pro vlaky ETCS.)*

(5) Potřebná brzdící procenta se pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS neurčují v závislosti na zábrzdné vzdálenosti na trati, ale ve smyslu čl. 258, odst. 2, písm. b) předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a podle podmínek stanovených v čl. 19 PPD 6/2022.

Čl. 20 Určení rychlosti a potřebných brzdících procent pro vlaky jedoucí s aktivním evropským vlakovým zabezpečovačem

(1) Vlaky se stanovenou rychlostí do 120 km/h včetně, které jedou v módu Plný dohled (FS) nebo Podle rozhledu (OS), musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 1 000 m.

(2) Vlaky se stanovenou rychlostí vyšší než 120 km/h až do 200 km/h včetně, které jedou v módu Plný dohled (FS) nebo Podle rozhledu (OS), musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 2 000 m.

(3) Strojvedoucí zjistí skutečná brzdící procenta vlaku a následně v „Tabulce brzdících procent pro

vlaky ETCS“ nejvyšší stanovenou rychlost, kterou zadá do DMI.

7.3 Max. rychlost v MZOB & ETCS.

Vysvětlení procesu -Pověřený zaměstnanec → PRIS → MZOB → Strojvedoucí → vlakový zabezpečovač ETCS na vedoucím vozidle vlaku:

MZOB

- Zaměstnanec pověřený soupisem vlaku a vyhotovením VlakDok, je zodpovědný za údaj o rychlosti jednotlivých vozů a je povinen:
 - Rychlost jednotlivých vozů upravit podle aktuální přepravy (tedy snížit např. podle Zátěžové tabulky, MZ, nálepky o poškození vozu atd.).
- Uživatel PRIS, u jednotlivých vozů edituje rychlost na položce **Max. rychlost provozní [km/h]**.
 - Na začátku přepravy do položky **Max. rychlost provozní [km/h]** PRIS uživateli nabídne nejvyšší rychlost dle údaje uvedeného v PDV na položce **Max. rychlost konstrukční**. Uživatel PRIS rychlost edituje u daného vozu podle aktuální přepravy.
 - Rychlost na položce **Max. rychlost provozní [km/h]**, uvedená na začátku přepravy se k vozu zapíše a v průběhu jedné přepravy se nemění, ani pokud se vůz zařadí do dalších vlaků. Změní se, pokud ji jiný uživatel edituje.
 - *(PRIS uživateli nabídne na začátku přepravy nejvyšší rychlost z PDV na položce **Max. rychlost konstrukční**. Ale v případech, kdy je v datech PDV vyplněna Zátěžová tabulka, pak v nabídce uživateli se rychlost sníží podle této zátěžové tabulky. Zátěžová tabulka však zdaleka není vyplněna u všech vozů v PDV.)*
- Do MZOB, rubriky 15 **Nejvyšší rychlost soupravy [km/h]**, se pak v PRIS nastaví rychlost soupravy, podle nejpomalejšího vozidla v soupravě. Zaměstnanec pověřený vyhotovením VlakDok ji ověří.
 - *(Pozn. Je to rychlost soupravy vozidel, nebere se ohled ani na konstrukční rychlost HDV, ani na rychlost stanovenou v TJŘ.)*

ETCS

- Strojvedoucí zadává do systému ETCS mj. údajů také max. rychlost z rubriky 15 MZOB. (Viz stanovené postupy pro použití a vkládání „Vlakových údajů“)
- Sloupec 8 TJŘ (Tabelární jízdní řád) v určených případech neplatí pro vlak jedoucí v plném dohledu ETCS. (Údaje o traťových poměrech jsou přímo v systému ETCS).
- ETCS vyhodnotí **Nejvyšší rychlost soupravy & Nejvyšší rychlost HDV & Nejvyšší rychlost dle aktuálních traťových poměrů** a v některých případech umožní strojvedoucímu jet větší rychlostí, než je rychlost uvedená v TJŘ.

7.4 Příklad:

vlak 61031, z Česká Třebová odjezdová skupina, do Lípa nad Dřevnicí:

- Sice dle TJŘ, sloupec 8, může jet max. 100 km/h, ...
- ... ale dle ETCS může strojvedoucí jet 120 km/h v některých úsecích proto, že:
 - Traťové poměry načtené systémem ETCS, umožňují v některých úsecích rychlost 120 km/h.
 - Nejvyšší dovolená rychlost vedoucího hnacího vozidla vlaku je např. 200 km/h.
 - MZOB, rubrika 15 uvádí rychlost soupravy 120 km/h. **Garant VlakDok osvědčil, že konstrukční rychlost i možná rychlost přepravovaného nákladu odpovídá a je možná**

13 Potvrzení o zkoušce brzdy	
Konec: 00 hod 18 min	Datum: 03.11.2022
Podpis:	
14 Číslo posledního vozidla ve vlaku 33 54 4960 510-4	15 Nejvyšší rychlost soupravy [km/h] 120
16 Nebezpečné věci ve vlaku (RID) Ano ☒ Ne ☐ Podrobnosti viz výkaz vozidel	17 MZ ve vlaku Ano ☒ Ne ☐ Podrobnosti viz výkaz vozidel
$12-R = 100 * (0,75 * 266 + 1476) * 0,90 / 1870,215 = 80\%$ $ETCS = 100 * (0,75 * 266 + 1476) / 1870,215 = 89\%$	

Nex 61031							
Platí: 12.XII.2021 - 10.XII.2022							
jede denně							
Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí zavěšený postrk ř. 742.0							
Lok. ř. 363.0 Č.Třebová odj.sk. - Otrokovice: normativ hmotnosti: viz tab. 4.							
Lok. ř. 742.0 Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí: normativ hmotnosti: viz tab. 4.							
1	2	3	5	6	7	8	
Č.Třebová odj.sk.					15 33	60/53	
Odb Les		8			41		
Třebovice v Čechách		5			46	100/73	
Rudoltice v Čechách		6 ^s			52 ^s		
Krasíkov předj.k.		7			59 ^s		
Hoštejn předj.k.		5			16 04 ^s		
Zábřeh na Moravě		6			10 ^s		
Lukavice na Moravě		4			14 ^s		
Mohelnice		4			18 ^s		
Moravičany		2			20 ^s		
Červenka		6 ^s			27		
Štěpánov		9	16 36	24	17 00		
Olomouc přednádraží		11	17 11	28	39		
Olomouc hl.n.		3 ^s			42 ^s		
Grygov		7 ^s	50	21	18 11		
Brodek u Přerova		7 ^s			18 ^s		
Výh Dluhonice		6			24 ^s		
Přerov os.n.		5 ^s			30	100/61	
Přerov přednádraží		2			32		
Říkovice		6			38		
Hulín		5			43		
Tlumačov		4 ^s			47 ^s		
Otrokovice		5 ^s	18 53	65	19 58	60/61	
Zlín-Malenovice		11			20 09		
Zlín střed		6			15		
Lípa nad Dřevnicí	B	16	20 31				

- Samotný systém ETCS nezohledňuje ve výpočtu brzdných křivek a ani z pohledu specifických technických parametrů nejvyšší dovolenou rychlost načtenou systémem ETCS podle traťových údajů např. provoz prázdných autovozů a k této problematice stále platí stanovená další pravidla podle IN PTs 9-B-2011 v plném rozsahu.

7.5 Ostatní údaje o vlaku vkládané strojvedoucím do systému ETCS vedoucího hnacího vozidla vlaku.

Vlakové údaje vkládané do systému vlakového zabezpečovače ETCS před jízdou v plném dohledu:

- **ID-číslo** strojvedoucího zadává strojvedoucí, odpovídá za shodu zadání s údaji VlakDok. Z informačního systému ČDC je ID číslo navázáno na číslo mob.tel. a poskytováno do systému provozovatele dráhy jako spojení na vlak.
- **Číslo vlaku** - je zadáno z důvodu registrace označení výkonu v systému vozidla. Pro jedinečnou identifikaci v komunikaci ETCS s radioblokovou centrálou provozovatele dráhy je použito IMEI SIM - komunikační karty ETCS.
- **Délka vlaku** – strojvedoucí použije v zadání v souvisejících zařízeních vozidla pro určení polohy konce vlaku.
- **Kategorie vlaku** – je údaj stanovující způsob brzdění vozidel vlaku a podélného dynamického účinku (převýšení – rychlostníky).
- **Skutečná brzdící %** - údaj je základním parametrem výpočtu brzdících křivek systému ETCS (významné bezpečnostní riziko).
- **Nejvyšší dovolená rychlost** – údaj je základním parametrem výpočtu brzdne křivky a souvisejícího limitu nejvyšší dovolené rychlosti jízdy v konkrétním místě trati.
- **Zatížení náprav a průjezdný průřez** – základní údaj pro omezení jízdy na tratích s nižší možností hmotnosti vozidel nebo menšího obrysu průjezdného profilu. Vlakový zabezpečovač ETCS porovnává technické parametry vlaku s technickými limity tratí (např. regionální vedlejší tratě).