

Příloha ZTP č. 5

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZHOTOVENÍ PROJEKTU A STAVBY

**„Prozatímní požadavky na uplatnění uvolňovací rychlosti
v ETCS úrovni 2“**

„ETCS Beroun - Plzeň“

29.11.2019



Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy

OBSAH

1. VŠEOBECNĚ.....	3
2. POŽADAVKY NA POUŽITÍ UVOLŇOVACÍ RYCHLOSTI	3
2.1. PODMÍNKY PRO UDĚLENÍ MA S NENULOVOU RS Z HLEDISKA OHROŽENÍ.....	3
2.2. PODMÍNKY PRO UDĚLENÍ MA S NENULOVOU RS Z FUNKČNÍHO HLEDISKA	4

1. VŠEOBECNĚ

- 1.1. Praxe ukázala, že za účelem umožnění dojezdu vlaku do blízkosti konce oprávnění k jízdě (dále jen EoA) a zlepšení dynamiky tohoto dojezdu je žádoucí vydávat v některých případech oprávnění k jízdě (dále jen MA) s nenulovou uvolňovací rychlostí (dále jen RS). Na druhou stranu, použití nenulové RS s sebou nese riziko projetí EoA.
- 1.2. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), zadala v této problematice studii, jejíž výsledky lze očekávat v průběhu roku 2018.
- 1.3. Z tohoto důvodu lze očekávat, že požadavky na RS budou ze strany SŽDC potvrzeny nebo modifikovány v průběhu 1. čtvrtletí roku 2019. Požaduje se, aby v rámci stavby byla RS řešena podle těchto potvrzených, resp. modifikovaných požadavků.
- 1.4. Do té doby se předpokládá udělování MA z hlediska hodnoty RS podle následující kapitoly. Určení výše uvolňovací rychlosti podle konkrétní konfigurace kolejiště a níže uvedených podmínek provede zhotovitel ve spolupráci s O 11 a O 14.

2. POŽADAVKY NA POUŽITÍ UVOLŇOVACÍ RYCHLOSTI

2.1. Podmínky pro udělení MA s nenulovou RS z hlediska ohrožení

2.1.1. U cestových a odjezdových návěstidel udělovat MA s nenulovou RS takto:

- Pokud může být projetím EoA do vzdálenosti 75 m (ochranná dráha) ohrožena pouze vlaková cesta s rychlostí 60 km/h a méně a/nebo posunová cesta, udělovat MA s RS = 20 km/h.
- Pokud může být projetím EoA ohrožena také vlaková cesta s rychlostí vyšší než 60 km/h, MA s nenulovou RS udělovat podle zajištěné ochranné dráhy od EoA k příslušnému námezničnímu:
 - RS = 10 km/h při zajištěné ochranné dráze od 50 m do 75 m (mimo),
 - RS = 20 km/h při zajištěné ochranné dráze 75 m a více.
- Pokud se nachází ve vzdálenosti do 50 m za EoA PZS, udělovat MA s RS = 10 km/h (pokud se PZS nachází v delší vzdálenosti než 50 m za EoA, možno udělovat MA s RS = 20 km/h).
- Pokud se nachází ve vzdálenosti do 50 m za daným návěstidlem protisměrné hlavní návěstidlo, udělovat MA s RS = 10 km/h a zároveň je nutno předsadit EoA o 10 m před úroveň daného hlavního návěstidla. Pokud je protisměrné hlavní návěstidlo ve větší vzdálenosti než 50 m, ale méně než 75 m, je možno poskytovat RS = 20 km/h a zároveň je nutno předsadit EoA o 10 m před úroveň daného hlavního návěstidla. Pokud je protisměrné hlavní návěstidlo ve větší vzdálenosti než 75 m, je možno poskytovat RS = 20 km/h a EoA se nepředsazuje.
- Pokud se nachází ve vzdálenosti do 50 m za EoA výkolejka (ve stejném směru nebo protisměrná), udělovat MA s RS = 10 km/h (pokud se výkolejka nachází v delší vzdálenosti než 50 m za EoA, možno udělovat MA s RS = 20 km/h).
- Pokud se v ochranné dráze za EoA nachází seřadovací návěstidlo (ve stejném směru nebo protisměrné), MA s nenulovou RS udělovat bez dalších opatření.
- Pokud se v ochranné dráze za EoA nachází výhybka pojižděná proti hrotu, MA s nenulovou RS udělovat bez dalších opatření (nutno ale případnou ochrannou dráhu posuzovat pro obě polohy výhybky).
- Pokud se v ochranné dráze za EoA nachází pevné zarážedlo, udělovat MA s RS dle zajištěné ochranné dráhy mezi EoA a zarážedlem (10 km/h, resp. 20 km/h při ochranné dráze minimálně 50 m, resp. 75 m). Ve výjimečných a zvláště O14 posouzených případech lze připustit RS = 5 km/h (pro případy, kdy je pevné zarážedlo blíže než 50 m za EoA a je nezbytné zajistit dojezd vlaku do blízkosti zarážedla).
- Pokud je v ochranné dráze za EoA dynamické zarážedlo, udělovat MA s RS dle dimenzace zarážedla.
- Pokud je dopravní kolej před daným návěstidlem delší o 200 m a více, než je délka nejdelšího vlaku (na trati hlavní sítě TEN-T uvažovat s délkou vlaku 740 m, i když nyní TTP uvádějí délku vlaku kratší), a zároveň ve vzdálenosti 100 m před EoA není konec nástupiště, MA s nenulovou RS neudělovat.
- Pokud k danému návěstidlu nemůže být postavena vlaková cesta, MA s nenulovou RS neudělovat (myšlen případ odjezdových/cestových návěstidel z „kusých“ kolejí atd.).

- V případě takových konfigurací kolejiště, kdy do požadované délky ochranné dráhy dle výše uvedených odrážek chybí méně než 10 m, zajistí se ochranná dráha požadované délky předsazením EoA před návěstidlo o 10 m.

2.1.2. U vjezdových návěstidel udělovat MA s RS = 20 km/h pouze v případech, že:

- je od tohoto návěstidla postavena vlaková cesta do části kolejiště nezavázané do systému ETCS (ve stanici s provizorní úvazkou) nebo
- je před vjezdovým návěstidlem umístěna zastávka tak, že její konec je k návěstidlu blíže než 50 m.

2.2. Podmínky pro udělení MA s nenulovou RS z funkčního hlediska

- 2.2.1. MA s nenulovou RS udělovat při splnění podmínek podle kapitoly 2.1 vlakům v módech FS a OS, pokud není SZZ vyhodnocen stav ohrožení vozidlem VZEOA dle přílohy ZTP č. 4 Zvláštní technické podmínky zhotovení projektu a stavby „ETCS Praha Uhřetěves - Votice“ bod 5.7.4.
- 2.2.2. MA s nenulovou RS přestat vlaku udělovat po vyhodnocení zastavení odhadovaného čela vlaku na dopravní koleji.
- 2.2.3. Vydávání MA s nenulovou RS není vázáno na volnost/obsazení ochranné dráhy (mimo případů dle bodu 2.2.1).
- 2.2.4. Všemi výše uvedenými požadavky nejsou dotčeny požadavky na poskytování informace o vzdálenosti nebezpečného místa (danger point) za EoA podle Zvláštních technických podmínek na projekt a realizaci stavby „ETCS úroveň 2“, bod 3.10.6.
- 2.2.5. Nelze vyloučit, že při nesplnění požadavku na ochrannou dráhu podle bodu 2.1.1 bude na základě výše uvedené studie požadováno pro použití nenulové RS vyloučit ohroženou vlakovou cestu v pokračování vlakové cesty s nenulovou RS. Výluka by byla vázána časově.
- 2.2.6. Nelze vyloučit, že na základě výše uvedené studie bude použití nenulové RS závislé na délce koleje a délce vlaku.

Konec dokumentu