# Příloha č. 2 – Akceptační kritéria Díla

# Základní akceptační scénáře a funkcionality

### ETCS OBU – implementace DMI

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_OBU\_1 | Autotesty OBU, test STM |  |
| Počáteční podmínky: | Restart OBU (případně oživení vozidla po odstavení). |
| Průběh: | Průběh scénáře se může mírně lišit v závislosti od zvoleného přístupu a simulovaného vozidla. Uvedené chování odpovídá chování OBU CAF Auriga OBS v 3.6.0. Je požadována simulace korektního testu brzd a jeho selhání.Během tohoto testu se kontroluje správná funkce smyčky nouzového brzdění. EVC spustí test a na DMI je zobrazená textová zpráva „Čekání na test brzd“. Dle typu vozidla a přístupu k simulaci se test provede automaticky, nebo je pro jeho provedení potřebné přestavit brzdiče do určených poloh.Na DMI se dle výsledku testů zobrazují hlášení: * „Autotest úspěšně dokončen“ a systém se přepne do módu SB na obrazovku pro zadání čísla strojvedoucího
* „Obecná porucha během autotestu“ + důvod chyby, například „Chyba povelu nouzové brzdy“ a systém se přepne do módu SF

Vozidlo musí také umožnit test STM LS (D test Mirel) z rozhraní DMI. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_OBU\_2 | Korektní implementace DMI |  |
| Počáteční podmínky: | OBU po úspěšných autotestech v módu SB. |
| Průběh: | Kontrola kompletní implementace DMI včetně módů SL a NL, a to zejména pro ověření grafické a funkční úpravy dle specifikací požadované verze OBU CAF Auriga OBS v 3.6.0 včetně překladů a limitů zadávání dat (provozní rozsahy).Popis všech funkcionalit, specifik, limitů a grafického zobrazení je součástí samostatného dokumentu, který bude sloužit jako referenční (pokud nebylo dohodnuto jinak) pro tento testovací scénář. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

### Administrace národních hodnot a dat, administrace parametrů infrastruktury v simulaci

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_1 | Administrace NV, dat SŽ a součástí MA |   |
| Popis, informace: | Zobrazení a editace používaných parametrů pomocí jednoduché administrační tabulky (okna) v nastaveních simulace.Podporované (editovatelné) parametry vzejdou z procesu definování finální sady požadovaných funkcionalit.Každá změna parametru se musí propsat do simulace tak, že jí přímo ovlivní. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_2 | Zadání uvolňovací rychlosti (RS) |   |
| Popis, informace: | Možnost přirazení RS konkrétním návěstidlům v editoru tratí/scénářů, a to v hodnotách 0 km/h, 5 km/h, 10 km/h, 15 km/h, až po maximální hodnotu 20 km/h danou V\_NVREL. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_3 | Zadání vlastnosti „Stop if in SH mode“ |   |
| Popis, informace: | Možnost přirazení zprávy „Stop if in SH mode“ konkrétním balízovým skupinám v editoru tratí/scénářů tak, že tyto balízové skupiny ovlivní vlaky nacházející se pouze v módu SH.(Reakcí na jízdu vozidla v módu SH přes takovou BG je přechod do módu TR, pro jízdu mimo dopravnu (mimo oblast posunu) je nutné použít proceduru Potlačení – PMD, posun za označník.) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_4 | Volba reakce na ztrátu spojení s RBC a jeho zadání |   |
| Popis, informace: | T\_SECTIONTIMER = 40 sekund, no pro účely simulace postačuje zjednodušená reakce, která nastane ihned na předdefinovaném místě na trati (scénář), nebo po vyvolaní z nabídky poruchových stavů (případně jiné podobné nabídky) přímo za jízdy studenta.Nutné 2 varianty: odpojené OBU a připojené OBU. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_5 | Simulace HO mezi RBC |   |
| Popis, informace: | Možnost rozdělení „mapy“ – úseků tratí – do oblastí virtuálních RBC spolu s možností volby bodů samotných HO.Každé RBC musí mít své unikátní kontaktní údaje zobrazující se v DMI. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_6 | Aktivace pomalé jízdy (TSR) |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání TSR do „mapy“ s výběrem hodnoty v km/h, a to buď na konkrétní výhybku nebo na úsek „od – do“ pro jednu nebo vícero kolejí na trati nebo ve stanici.(TSR se neaplikuje na jízdu v módu SR.) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_7 | Aktivace pomalé jízdy na přejezdu |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání pomalé jízdy na přejezdu – poruchy přejezdu – na každý přejezd se světelnou výstrahou, a to buď na předdefinovaném místě (scénář), nebo po vyvolaní z nabídky poruchových stavů (případně jiné podobné nabídky) přímo za jízdy studenta.Možnost editace dat CZ\_V\_LXF (v ČR 10 km/h), CZ\_D\_LXF (v ČR 60 m), CZ\_D\_TMLXF (v ČR 500 m) společně s editací zasílané textové zprávy. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_8 | Zadání místa pro couvaní |   |
| Popis, informace: | Zadání místa pro couvaní do tratě (například oblast tunelu) v editoru tratí. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_9 | Zadání vlastností na konkrétní návěstidlo/Lokalizační značku |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání (změny) návěstního znaku na Stůj, a to buď na předdefinovaném místě (scénář), nebo přímo po vyvolaní z nabídky konkrétního návěstidla přímo za jízdy studenta. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_10 | Zadání vlastností na konkrétní staniční/traťovou kolej (KÚ) |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání obsazení KÚ, a to buď na předdefinovaném místě (scénář), nebo přímo po vyvolaní z nabídky konkrétní SK přímo za jízdy studenta.Obsazení KÚ před vlakem musí způsobit korektní reakci systému ETCS na tuto situaci (nutná implementace CEM a UEM). |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_11 | Aktivace přivolávací návěsti (PN) |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání PN jízdy na každé návěstidlo dle D1 a to buď na předdefinovaném místě (scénář), nebo po vyvolaní z nabídky konkrétního návěstidla přímo za jízdy studenta. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_12 | Aktivace výluky ETCS |   |
| Popis, informace: | Možnost zadání výluky traťové části ETCS na celou oblast RBC, na konkrétní stanici, nebo na mezistaniční úsek, a to buď na předdefinovaném místě (scénář), nebo přímo za jízdy studenta.Pro zjednodušení není potřeba rozlišovat definitivní a předběžnou výluku ETCS. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_13 | Možnost nadefinování různých SSP, použití rychlostních profilů  |   |
| Popis, informace: | Forma administrace SSP není určena.Simulátor musí podporovat použití korektního SSP dle zvolené kategorie vlaku (PASS, FP a FG).PASS 1 a PASS 2 jsou rozlišeny také rychlostníkem). |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_param\_14 | Možnost nadefinování trakční proudové soustavy |   |
| Popis, informace: | Možnost nadefinovat konkrétní trakční proudovou soustavu (minimálně 3kV DC a 25kV 50Hz AC) na elektrifikované tratě v editoru “mapě světa” simulátoru včetně míst styku. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

### Chování traťové části ETCS L2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_1 | Nedovolený pohyb |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo stojí v módu SB na SK |
| Průběh: | Uvedení do pohybu v módu SBIntervence ETCS po dosažení vzdálenosti dané národní hodnotou D\_NVROLL = 8 m |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_2 | Neznámá/neplatná poloha vozidla – neomezená SR autorizace |  |
| Počáteční podmínky: | Restart OBU (případně oživení vozidla po odstavení)OBU v módu SB s navázaným spojením s RBC, vlaková data zadanáVC z dopravní koleje není postavena |
| Průběh: | Zvolení StartPřechod do SRZapnutí zobrazení vzdálenostiUvedení do pohybu v módu SR proti návěsti StůjNa DMI musí být indikována neomezená SR autorizace |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_3 | Platná poloha vozidla – omezená SR autorizace |  |
| Počáteční podmínky: | OBU v módu SB s navázaným spojením s RBC (po úvrati, nebo po vjezdu na dopravní kolej s načtením BG na jejím začátku), vlaková data zadanáVC z dopravní koleje není postavena |
| Průběh: | Zvolení StartPřechod do SRZapnutí zobrazení vzdálenostiUvedení do pohybu v módu SR proti návěsti StůjNa DMI musí být indikována omezená SR autorizace (D\_SR = vzdálenost od čela vlaku k nejbližšímu místu, které může být EOA, tj. k hlavnímu návěstidlu platnému pro směr vlaku)Jízda proti návěsti Stůj a následná intervence ETCS |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_4 | Nulová SR autorizace |  |
| Počáteční podmínky: | (vynecháno) |
| Průběh: | (vynecháno) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_5 | Přechod do FS po SOM |  |
| Počáteční podmínky: | OBU v módu SB s navázaným spojením s RBC, vlaková data zadanáVC z dopravní koleje postavena |
| Průběh: | Zvolení StartPřechod do SRUvedení vlaku do pohybu v módu SRZorientování vlaku načtením dvoubalízové skupiny (nebo 2 jednobalízových skupin)Po zorientování vlaku podle vzdálenosti před návěstidlem vydání MA OS, nebo zobrazení požadavku na TAF v módu SR nebo přechod do FS bez procedury TAF:Dojde-li při jízdě v SR k zorientování vlaku ve vzdálenosti nižší než 500 m, ale vyšší než cca 20 m (tj. ne až u návěstidla), vlak zůstává v SR a po dojezdu do TAF okna (může být ihned po zorientování) dojde k zobrazení požadavku na TAF (v módu SR), po potvrzení požadavku na TAF okamžitý přechod do FS.Dojde-li při jízdě v SR k zorientování vlaku až na balízové skupině u návěstidla na konci staniční koleje, dojde po minutí tohoto návěstidla za cca 5 s k přepnutí do FS.  |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_6 | Přechod z FS do OS před návěstidlem AB |  |
| Počáteční podmínky: | Nasimulované obsazení některého traťového oddílu, nebo jeho obsazení stojícím vlakemVlak ve FS se přibližuje k EOA – k návěstidlu na začátku obsazeného traťového oddílu |
| Průběh: | Zastavení vlaku před oddílovým návěstidlem AB s návěstí Stůj (OS window)Zobrazení požadavku na přechod do módu OS na DMI a jeho potvrzeníPřechod OBU do módu OS a prodloužení MA (nové EOA je na konci obsazeného traťového oddílu), prodloužené MA se kontroluje na DMI v Plánovací oblastiUvedení vlaku do pohybu v módu OS a pokračování v jízdě za oddílové návěstidlo AB |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_7 | Prodloužení MA OS a následné přegenerování MA OS na MA FS |  |
| Počáteční podmínky: | (vynecháno) |
| Průběh: | (vynecháno) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_8 | Nulový TAF |  |
| Počáteční podmínky: | (vynecháno) |
| Průběh: | (vynecháno) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_9 | Jízda přes oblast výluky na traťové koleji |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS ze stanice bez výluky |
| Průběh: | Následuje výluka ETCS na traťové koleji, na DMI přijata textová zpráva „vozidlo před oblastí výluky“:přechod do výluky je u odjezdového návěstidla v zadní stanicinávrat z výluky (tj. přechod do L2 FS) je po minutí prvního cestového (odjezdového) návěstidla v přední stanici nebo po zastavení na staniční koleji před tímto návěstidlem a potvrzení na DMI |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_10 | Jízda přes oblast výluky ve stanici |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v mezistaničním úseku bez výluky |
| Průběh: | Následuje výluka ETCS ve stanici, na DMI přijata textová zpráva „vozidlo před oblastí výluky“:přechod do výluky je u vjezdového návěstidla dané stanicenávrat z výluky (tj. přechod do L2 FS) je po minutí prvního oddílového návěstidla na trati za přední stanicí nebo po zastavení na traťové koleji před tímto návěstidlem |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_11 | Jízda z oblasti výluky na traťové koleji s hranicí oblasti ETCS |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS ze stanice bez výluky |
| Průběh: | Při jízdě směrem z oblasti ETCS L2 dojde k přepnutí do SN/UN u odjezdového návěstidla v zadní stanicV místě výstupní hranice se nestane nic, vlak jede v UN/SN |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_12 | Jízda do oblasti výluky na traťové koleji s hranicí oblasti ETCS |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku v módu SN/UN směrem do oblasti L2  |
| Průběh: | Při jízdě směrem do oblasti L2 se v místě vstupní hranice nestane nic (vlak jede dál v módu SN nebo UN)Vlak se pod dohled ETCS dostane návratem z výluky v přední stanici - po minutí prvního cestového (odjezdového) návěstidla v přední stanici nebo po zastavení na staniční koleji před tímto návěstidlem a potvrzení na DMI |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_13 | Jízda přes vstupní hranici oblasti – automatický vstup |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku v módu SN/UN směrem do oblasti L2  |
| Průběh: | Následuje automatický vstup do oblasti L2Jízda přes registrační balízové skupiny, navázaní spojení s RBC a indikace blížící se změny úrovně (vstupu do L2)Na úrovni návěstidla pro automatický vstup přepnutí do L2 FSPokračování jízdy vlaku  |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_14 | Jízda přes vstupní hranici oblasti – manuální vstup |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku v módu SN/UN směrem do oblasti L2  |
| Průběh: | (Manuální vstup probíhá jako procedura návrat z výluky – po minutí prvního cestového (odjezdového) návěstidla ve stanici za hranicí oblasti nebo po zastavení na staniční koleji před tímto návěstidlem)Následuje manuální vstup do oblasti L2Navázaní spojení s RBC na úrovni návěstidla pro manuální vstup a indikace blížící se změny úrovně (vstupu do L2) na DMINutnost vykonat 3 zkoušky: Zastavení na SK a manuální potvrzení L2 na DMIZastavení na SK a nepotvrzení L2 na DMI s následkem intervence ETCS – aktivace provozní brzdyJízda bez zastavení na SK a automatické přepnutí do L2 v úrovni prvního cestového (odjezdového) návěstidla ve stanici |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_15 | Jízda přes výstupní hranici oblasti |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS |
| Průběh: | Indikace blížící se změny úrovně na DMI – ta je indikována nejméně na zábrzdnou vzdálenost + rezerva (typicky okolo 2 – 2,5 km před výstupní hranicí)Potvrzení změny úrovně (L0 nebo LNTC) na DMI před výstupní hranicíMinutí úrovně výstupní hranice (návěstidla výstupní hranice)Automatické přepnutí do L0 (UN) nebo LNTC (SN) na úrovni návěstidla výstupní hranice a zároveň ukončení spojení s RBC bezprostředně po přepnutí |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_16 | Jízda na přivolávací návěst |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS před vjezdovým, cestovým, nebo odjezdovým návěstidlem s přivolávací návěstí |
| Průběh: | Vlak se blíží k EOA (pro ETCS znamená PN místo s koncem oprávnění k jízdě) Snížení rychlosti na úroveň V\_NVALLOWOVTRP = 40 km/h, případně na ještě nižší rychlost dle namodelované brzdné křivkyPoužití volby Potlačení volbou z DMI (na DMI se zobrazí ikona aktivního potlačení), a to v intervalu 100 sekund jízdy nebo 350 metrů ujeté dráhy Okamžikem použití volby Potlačení se OBU přepne do módu SRPokračování jízdy za návěstidlo s PNIkona aktivního potlačení se na DMI přestane zobrazovatPokračování jízdy vlaku v módu SR |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_17 | Jízda na SK s uvolňovací rychlostí, korektní zastavení |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS na SK před odjezdovým návěstidlem s udělenou uvolňovací rychlostí  |
| Průběh: | Vlak se blíží k EOA u odjezdového návěstidlaSnížení rychlosti dle namodelované brzdné křivkyIndikace udělené RS na DMIOkamžikem dosažení rychlosti rovné udělené RS se na DMI přestane dohlížet brzdní křivkaPokračování jízdy vlaku a snižování rychlosti až do zastavení před EOA Po zastavení vlaku je vlaku RS odebrána a na DMI se přestane indikovat |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_18 | Jízda na SK s uvolňovací rychlostí, projetí EOA |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS na SK před odjezdovým návěstidlem s udělenou uvolňovací rychlostí  |
| Průběh: | Vlak se blíží k EOA u odjezdového návěstidlaSnížení rychlosti dle namodelované brzdné křivkyIndikace udělené RS na DMIOkamžikem dosažení rychlosti rovné udělené RS se na DMI přestane dohlížet brzdní křivkaPokračování jízdy vlaku rychlostí rovnou nebo nižší udělené RSNezastavení před EOA a jeho následné projetíPřepnutí OBU do módu TR a intervence ETCS rychločinným brzděním  |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_19 | Rozpad spojení s RBC, varianta odpojené OBU |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS |
| Průběh: | Zadání „ztráty spojení s RBC – varianta 1“ lektorem (například z nabídky poruchových a degradovaných stavů, událostí) Okamžitý přechod OBU do módu TR a aktivace rychločinného bržděníZobrazení textové zprávy “Nedovolené projetí EOA/LOA” na DMIPotvrzení módu TR na DMI a automatický přechod do módu PTNemožnost výběru volby Start z menu na DMI (volba je šedá – neaktivní) – OBU je trvale odpojena od RBC, navázaní komunikace v PT není povolenoVolba procedury Potlačení a přechod do módu SRVyčkání na automatické spojení s RBC nebo manuální volba navázání spojení v menu DMINavázané spojení indikováno ikonou na DMIPokračování v jízdě v módu SR |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_20 | Rozpad spojení s RBC, varianta připojené OBU |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS |
| Průběh: | Zadání „ztráty spojení s RBC – varianta 2“ lektorem (například z nabídky poruchových a degradovaných stavů, událostí) Okamžitý přechod OBU do módu TR a aktivace rychločinného bržděníZobrazení textové zprávy “Nedovolené projetí EOA/LOA” na DMIPotvrzení módu TR na DMI a automatický přechod do módu PTVýběr volby Start z menu na DMI (volba je bílá – aktivní) – OBU je připojena k RBCPotvrzení a přechod do módu SRPokračování v jízdě v módu SR |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_21 | Posun ve stanici, využití volby setrvání v posunu |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo stojí na staniční koleji v módu SB a navázaným spojením s RBC |
| Průběh: | Volba módu SH z menu na DMIPo malé chvíli automatické odpojení OBU od RBC s následné přepnutí OBU do módu SH Jízda po SK (rychlostní limit V\_NVSHUNT = 40 km/h)Zastavení a zabrzdění vozidla Volba Setrvání v posunu z menu (volba dostupná po splnění podmínek zajištění vozidla) a přechod do módu PSDeaktivace stanovištěAktivace druhého stanoviště a spuštění přímo v módu SHVolba Ukončení posunu z menuPřechod do módu SB a následné automatické připojení OBU k RBC |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_22 | Posun přes BG „Stůj v posunu“, varianta bez použití Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo stojí na staniční koleji v módu SB a navázaným spojením s RBC |
| Průběh: | Volba módu SH z menu na DMIPo malé chvíli automatické odpojení OBU od RBC s následné přepnutí OBU do módu SH Jízda po SK (rychlostní limit V\_NVSHUNT = 40 km/h) a následně mimo dopravnu přes BG s informací „Stůj v posunu“Okamžitý přechod OBU do módu TR a aktivace rychločinného brždění, OBU začíná navazovat spojení s RBCPotvrzení módu TR na DMI a automatický přechod do módu PTAutomatické rozvázaní spojení s RBCDeaktivace stanoviště |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_23 | Posun přes BG „Stůj v posunu“, varianta s použitím Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo stojí na staniční koleji v módu SB a navázaným spojením s RBC |
| Průběh: | Volba módu SH z menu na DMIPo malé chvíli automatické odpojení OBU od RBC s následné přepnutí OBU do módu SH Jízda po SK (rychlostní limit V\_NVSHUNT = 40 km/h) a následně s použitím volby Potlačení jízda mimo dopravnu přes BG s informací „Stůj v posunu“Zastavení a zabrzdění vozidla za předmětnou BG (za označníkem)Volba Setrvání v posunu z menu (volba dostupná po splnění podmínek zajištění vozidla) a přechod do módu PSDeaktivace stanovištěAktivace druhého stanoviště a spuštění přímo v módu SHJízda opačným směrem (do stanice) opět s použitím volby Potlačení  |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_24 | Přechod z módu FS do módu SH příkazem traťové části |  |
| Počáteční podmínky: | Vlak v módu FS se nachází na SK nejdále ve vzdálenosti D\_SH před návěstidlem na konci dané SK |
| Průběh: | Postavení posunové cesty od návěstidla na konci SK, na které stojí vlakOkamžitý přechod OBU do módu SH a jeho indikace na DMIPotvrzení přechodu do módu SH na DMI (pozor, na „zpětné“ potvrzení je limit 5 sekund)Automatické ukončení spojení s RBCJízda po SK (rychlostní limit V\_NVSHUNT = 40 km/h) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_25 | Dohled jízdy k místu snížení rychlosti |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS před místem se snížením nejvyšší dovolené traťové rychlosti (rychlostník nebo hrot odbočné výhybky) |
| Průběh: | Kontrola indikace změny rychlostního profilu v plánovací oblasti – ta musí odpovídat skutečné poloze cíle (v okamžiku minutí rychlostníku nebo hrotu odbočné výhybky by tato ikona měla doputovat na úroveň nulové kóty – dolní hrany plánovací oblasti)Kontrola indikátoru vzdálenosti k cíli – ten musí dosáhnout nulové hodnoty v místě vypočteného dosažení cílové rychlosti (v místě paty dohledové křivky povolené rychlosti, tj. tam, kde klesne na cílovou hodnotu rychlosti). Toto místo je vždy předsazeno o 50 až 150 metrů před místo skutečné změny rychlosti (vlastnost brzdných křivek ETCS), tj. tento indikátor má dosáhnout nulové hodnoty v určité vzdálenosti před místem dle předchozí odrážky, v tomto místě dojde též k dokončení poklesu háku na rychloměru na cílovou rychlostPokračující jízda vlaku tak, aby jeho rychlost byla nižší, než následující změna rychlostního profilu (pokles nejvyšší dovolené traťové rychlosti)Sledování korektního chování zobrazení indikátoru v plánovací oblasti a jeho barvy spolu se šipkou snížení rychlosti dle specifikací verze OBU 3.6.0 |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_26 | Jízda přes úsek s aktivní pomalou jízdou |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v módech OS nebo FS před místem s aktivovanou TSR |
| Průběh: | Na DMI indikována změna rychlostního profilu v plánovací oblasti a pomocí indikátoru vzdálenosti (dle předešlého testu)Přepnutí do módu SR (použití procedury Potlačení) před místem další TSR, která musí být maximálně 30 km/h nebo nižšíTSR se pro mód SR nepřenáší – v Plánovací oblasti není tato TSR indikována |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_27 | Jízda přes přejezd v poruše |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v dostatečné vzdálenosti před místem s aktivovanou poruchou na přejezdu |
| Průběh: | Na DMI indikována změna rychlostního profilu na rychlost 10 km/h, zpomalování vlaku dle namodelované brzdné křivkyZobrazení textové zprávy na DMI dle nastavené vzdálenosti (500 m) s textem “Přejezd v km xx.xx v poruše” – kilometrická poloha v přijaté textové zprávě musí být totožná s kilometrickou polohou v simulátoruPotvrzení textové zprávy na DMIPo minutí přejezdu čelem vlaku (cca 60 m) změna rychlostního profilu na a následné zrychlení vlaku |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_28 | Jízda místem změny trakčního systému |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v dostatečné vzdálenosti před místem se zadanou změnou trakční proudové soustavy |
| Průběh: | Na DMI indikována změna trakční proudové soustavy v plánovací oblasti jako traťová podmínka o povinnosti stažení sběrače nebo povinnosti vypnutí hlavního vypínače spolu s informací o nové trakční proudové soustavě (3kV DC nebo 25kV 50Hz AC)Zobrazení nutnosti stažení sběrače nebo povinnosti vypnutí hlavního vypínače na DMI v oblasti B (oblast pod rychloměrem) v dostatečné vzdálenosti před úsekem/místem s povinností stažení sběrače nebo povinnosti vypnutí hlavního vypínačeStažení sběrače nebo vypnutí hlavního vypínače buď strojvedoucím nebo automaticky vozidlemMinutí místa změny trakční proudové soustavy vlakem Zobrazení indikace traťové podmínky o nutnosti přepnutí trakce na DMIPo minutí místa s návěstí zdvihněte sběrač nebo zapněte proud se traťová podmínka o nutnosti stažení sběrače nebo vypnutí hlavního vypínače na DMI přestane zobrazovatDokončení úkonů změny trakční proudové soustavy a pokračování v jízdě |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_29 | Couvání |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v mezistaničním úseku před tunelem s přirazeným místem couvání |
| Průběh: | Zastavení vlaku v oblasti couváníIndikace možnosti zvolení módu RV na DMIPřestavení směrové páky do polohy „vzad“Potvrzení přepnutí do módu RV na DMIZahájení jízdy vzad v rámci indikované maximální povolené rychlosti a vzdálenostiZastavení vlaku a ukončení módu RV vypnutím (deaktivací) stanoviště Opětovná aktivace stanoviště do módu SB |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_30 | Porucha OBU |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS nebo stání ve stanici |
| Průběh: | Aplikování poruchy OBU lektorem (například z nabídky poruchových a degradovaných stavů, událostí)Nouzové zastavení vlaku spolu s přechodem do módu SF – aktivace rychločinného brzdění  |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_31 | Nouzové zastavení vlaku adresním stopem  |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS nebo stání ve stanici |
| Průběh: | Zastavení vlaku lektorem (například z nabídky poruchových a degradovaných stavů, událostí)Okamžitý přechod mobilní části do módu TR a aktivace rychločinného bržděníZobrazení textové zprávy „Nouzové zastaveni“ na DMI |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_32 | Nouzové zastavení vlaku generálním stopem cestou ETCS |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS nebo stání ve stanici |
| Průběh: | Zastavení vlaku lektorem (například z nabídky poruchových a degradovaných stavů, událostí)Okamžitý přechod mobilní části do módu TR a aktivace rychločinného bržděníZobrazení textové zprávy „Nouzové zastaveni“ na DMIIndikace generálního stopu také přes vozidlovou radiostanici(Pohybující se vlaky v okolí musí také zastavit) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L2\_33 | Porucha čtení balíz s důsledkem provozního zastavení |  |
| Počáteční podmínky: | Jízda vlaku pod dohledem ETCS v módu FS přes balízovou skupinou s aktivovanou poruchou lektorem |
| Průběh: | Zastavení vlaku provozním brzděním Zobrazení textové zprávy „Chyba čtení balíz“ na DMIMA vlaku se nezkrátilo, vlak byl pouze provozně zastaven a nachází se stále v módu FSPo odbrzdění opětovné uvedení vlaku do pohybu |
| Výsledek: |  ANO / NE |

#### Korektní prodloužení MA o jeden traťový oddíl

* na základě jeho skutečné délky, nikoliv o fixní vzdálenost

### Chování traťové části ETCS STOP

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_STOP\_1 | Reakce na Tlg zakazující jízdu bez použití Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo se nachází na dopravní koleji v L0 UN, před BG umístěnou před odjezdovým návěstidlem v železniční stanici nebo před BG umístěnou u námezníku v dopravně D3 |
| Průběh: | Postaví se nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta od odjezdového nebo krycího návěstidla (krycími návěstidly jsou myšlena návěstidla na tratích řízených podle předpisu SŽ D3, kryjící prostorový oddíl mezi dopravnami D3)Vozidlo vybavené OBU se uvede do pohybu ve směru BG umístěné před odjezdovým návěstidlem v železniční stanici nebo BG umístěné u námezníku v dopravně D3 bez použití volby Potlačení (Override)Po načtení BG musí OBU přejít do L1, módu TR (je aktivováno brzdění, mód TR, indikace s významem „Přechod do úrovně 1“, bez potvrzení a úroveň 1 jsou indikovány na DMI OBU)Po potvrzení přechodu do módu TR na DMI OBU musí OBU přejít do módu PT (mód PT je indikován na DMI OBU)Na DMI OBU se musí aktivovat možnost volby StartNa DMI se zvolí StartOBU musí přejít do módu SR (mód SR je indikován na DMI OBU) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_STOP\_2 | Reakce na Tlg zakazující jízdu s použitím Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo se nachází na dopravní koleji v L0 UN, před BG umístěnou před odjezdovým návěstidlem v železniční stanici nebo před BG umístěnou u námezníku v dopravně D3, v dostatečné blízkosti pro provedení Potlačení |
| Průběh: | Postaví se nouzová vlaková cesta od odjezdového nebo krycího návěstidla (krycími návěstidly jsou myšlena návěstidla na tratích řízených podle předpisu SŽ D3, kryjící prostorový oddíl mezi dopravnami D3)Na základě rozsvícení Přivolávací návěsti9 se na DMI OBU zvolí Potlačení (Override)Vozidlo vybavené OBU se uvede do pohybu ve směru BG umístěné před odjezdovým návěstidlem v železniční stanici nebo BG umístěné u námezníku v dopravně D3Po načtení BG musí OBU přejít do L1, módu SRNa DMI OBU se zkontroluje přepnutí do L1, módu SRPo načtení následné BG (umístěné za krajní výhybkou10) OBU musí přejít do L0, módu UN a uplatní se hodnota rychlosti pro mód UN (V\_NVUNFIT) dle národních hodnot v BG. Po dobu nebo vzdálenost, kdy je aktivní funkce Potlačení (Override), je rychlost vozidla omezena na rychlost dle proměnné V\_NVSUPOVTRPPo uplynutí doby nebo ujetí vzdálenosti definované v národních hodnotách se funkce Potlačení (Override) deaktivuje. Na DMI OBU se zkontroluje zmizení symbolu „funkce Potlačení (Override) aktivní“ |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_STOP\_3 | Jízda s nastaveným VBC kódem |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo provede SOM v LNTC (LVZ-LS) nebo L1 SR na staniční koleji v dopravně s kolejovým rozvětvením. V rámci SOM se musí do DMI zadat požadovaný kód pro nastavení VBC konkrétního NID\_VBCMK |
| Průběh: | Vozidlo musí projet úsek trati do sousední dopravny s kolejovým rozvětvením v LNTC (LVZ-LS) SN nebo L1 SR (v závislosti na úrovni zadané při SOM) a nesmí být během jízdy přepnuto do jiné úrovně ani nesmí uplatnit žádné načtené pakety vyjma paketu 200. |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_STOP\_4 | Vstup do oblasti ETCS STOP z oblasti bez ETCS |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo provede proceduru SOM v LNTC (LVZ-LS) na staniční koleji v dopravně s kolejovým rozvětvením před oblastí ETCS STOP |
| Průběh: | Vozidlo načte BG BNV umístěnou u vjezdového návěstidlaOBU musí přejít do L0 UN nebo zůstane v L0, na DMI se musí zobrazit indikace vyžadující potvrzení o přechodu do L0Na DMI OBU se přechod do L0 potvrdí |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_STOP\_5 | Vstup do oblasti ETCS STOP z oblasti ETCS L2 |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo stojí v módu FS v oblasti ETCS L2 na staniční koleji v dopravně s kolejovým rozvětvením před oblastí ETCS STOP |
| Průběh: | Pro vozidlo se postaví vlaková cesta od odjezdového návěstidla na trať vybavenou traťovou částí ETCS STOPRBC prodlouží MA FS za výstupní hranici oblasti ETCS L2 a odešle příkaz k přechodu do L0 na hranici oblastiNa DMI OBU se musí zobrazit informace o blížícím se přechodu do L0Po minutí BG AEx musí OBU vyžadovat potvrzení přechodu do L0Na DMI OBU se přechod do L0 potvrdíVlak mine hranici oblasti, OBU musí přejít do L0 UNBG v blízkosti hranice oblasti předají národní hodnoty s příslušnou hodnotou proměnné V\_NVUNFIT pro předmětnou trať |
| Výsledek: |  ANO / NE |

### Chování traťové části ETCS L1 LS

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_1 | Jízda přes PZZ v poruše |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo se nachází v L1 SR, nebo L1 LS, na trati před BG Lx umístěnou na zábrzdnou vzdálenost + 50 m před PZZ dohlíženým systémem ETCS L1 LS, PZZ je v poruchovém stavu.) |
| Průběh: | Vozidlo se uvede do pohybu ve směru BG LxPo načtení BG Lx se na DMI OBU musí zobrazit textová zpráva: „Km XXX,XXX PZS v poruse/Level Crossing Failure“Textová zpráva se na DMI OBU musí potvrditVe vzdálenosti 60 metrů před bližší hranou přejezdu se na DMI OBU musí zobrazit symbol „Přejezd nezabezpečený“, a to na vzdálenost k místu vzdálenější hrany přejezduPo minutí vzdálenější hrany přejezdu na DMI OBU zmizí symbol „Přejezd nezabezpečený“ |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_2 | Reakce na Tlg zakazující jízdu bez použití Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo se nachází v L1 SR, nebo L1 LS, před BG Nav umístěnou před vjezdovým, cestovým nebo odjezdovým návěstidlem v železniční stanici ve které je implementovaná traťová část ETCS L1 LS |
| Průběh: | Postaví se nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cestaVozidlo vybavené OBU se uvede do pohybu ve směru BG Nav umístěné před návěstidlem bez použití volby Potlačení (Override)Po načtení BG Nav dojde k předání MA zajišťující zastavení vlakuOBU musí přejít do módu TR (je aktivováno brzdění, mód TR je indikován na DMI OBU).Po zastavení se musí na DMI OBU potvrdit přechod do módu TRPo potvrzení přechodu do módu TR na DMI OBU musí OBU přejít do módu PT (mód PT je indikován na DMI)Na DMI OBU se musí aktivovat možnost volby StartNa DMI OBU se zvolí StartOBU musí přejít do módu SR (mód SR je indikován na DMI) |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_3 | Reakce na Tlg zakazující jízdu s použitím Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo se nachází v L1 SR, nebo L1 LS, před BG Nav umístěnou před vjezdovým, cestovým nebo odjezdovým návěstidlem v železniční stanici ve které je implementovaná traťová část ETCS L1 LS v dostatečné blízkosti pro provedení volby Potlačení |
| Průběh: | Postaví se nouzová vlaková cestaNa základě rozsvícení Přivolávací návěsti se na DMI OBU zvolí Potlačení (Override)Vozidlo vybavené OBU musí přejít do módu SR (nenachází-li se již v tomto módu) a musí se aktivovat funkce Potlačení (Override). Na DMI OBU se zkontroluje mód a symbol „Funkce Potlačení aktivní“.Vozidlo vybavené OBU se uvede do pohybu ve směru BG NavPo načtení BG Nav musí OBU zůstat v módu SR a dojít k ukončení funkce Potlačení (Override). Na DMI OBU se zkontroluje mód a zmizení symbolu „Funkce Potlačení aktivní“Vozidlo vybavené OBU načte následnou BG obsahující MA (přepínatelné BG závislé na návěsti návěstidla ve směru jízdy vlaku nebo nepřepínatelné BG za krajní výhybkou BG Zhl ve směru ze stanice)OBU musí přejít do módu LS (mód LS je indikován na DMI OBU a je vyžadováno potvrzení)Na DMI OBU se potvrdí přechod do módu LS |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_4 | Reakce na Tlg dovolující jízdu |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo s OBU se nachází v L1 SR, před BG Nav umístěnou před vjezdovým, cestovým nebo odjezdovým návěstidlem v železniční stanici, ve které je implementovaná traťová část ETCS L1 LS |
| Průběh: | Postaví se vlaková cestaNa základě rozsvícení dovolující návěsti se vozidlo vybavené OBU uvede do pohybu ve směru BG NavPo načtení BG Nav dojde k předání MA pro mód LS v závislosti na návěsti návěstidlaOBU musí přejít do módu LS (mód LS je na DMI indikován a je vyžadováno potvrzení), v závislosti na návěsti návěstidla musí případně dojít i k zobrazení LSSMA s hodnotou 0, popř. též k zobrazení hodnoty uvolňovací rychlostiNa DMI OBU se potvrdí přechod do módu LS a zkontroluje se případné zobrazení LSSMA a případně též hodnoty uvolňovací rychlosti |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_5 | Reakce na Tlg dovolující jízdu s použitím Potlačení |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo s OBU se nachází v L1 SR, před BG Nav umístěnou před vjezdovým, cestovým nebo odjezdovým návěstidlem v železniční stanici, ve které je implementovaná traťová část ETCS L1 LS |
| Průběh: | Postaví se vlaková cestaNa základě rozsvícení dovolující návěsti na DMI OBU se zvolí Potlačení (Override)Vozidlo vybavené OBU musí přejít do módu SR (nenachází-li se již v tomto módu) a musí se aktivovat funkce Potlačení (Override). Na DMI OBU se zkontroluje mód SR a symbol „Funkce Potlačení aktivní“.Vozidlo vybavené OBU se uvede do pohybu ve směru BG Nav.Po načtení BG Nav OBU musí přejít do módu LS (mód LS je na DMI indikován a je vyžadováno potvrzení) a dojde k ukončení funkce Potlačení, v závislosti na návěsti návěstidla musí případně dojít i k zobrazení LSSMA s hodnotou 0, popř. též k zobrazení hodnoty uvolňovací rychlosti.Na DMI OBU se potvrdí přechod do módu LS, zkontroluje se zmizení symbolu „Funkce Potlačení aktivní“, případné zobrazení LSSMA a případně též hodnoty uvolňovací rychlosti |
| Výsledek: |  ANO / NE |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| S\_L1LS\_6 | Reakce na Tlg dovolující jízdu při postavené VCRP |  |
| Počáteční podmínky: | Vozidlo s OBU se nachází v L1 LS před BG Nav umístěnou před vjezdovým návěstidlem železniční stanice, ve které je implementovaná traťová část ETCS L1 LS a lze v ní provést postavení vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou |
| Průběh: | Postaví se vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou.Na základě rozsvícení dovolující návěsti se vozidlo vybavené OBU uvede do pohybu ve směru BG Nav.Po načtení BG Nav dojde k předání MA pro mód LS s nastaveným časovačem pro Overlap v závislosti na návěsti návěstidlaNa DMI OBU se musí zkontrolovat zobrazení hodnoty uvolňovací rychlostiVlak vybavený OBU pokračuje v jízdě na dopravní kolejPo uplynutí časovače pro Overlap (hodnota T\_OL) nebo po zastavení na dopravní koleji dojde ke snížení hodnoty uvolňovací rychlostiNa DMI OBU se musí zkontrolovat snížení hodnoty uvolňovací rychlosti |
| Výsledek: |  ANO / NE |

### Tabulka národních hodnot a dat manažera infrastruktury

|  |
| --- |
| Národní hodnoty  |
| Název  | Národní Hodnota  | Defaultní hodnota  | SRS jméno  |
| Modification of adhesion factor by driver  | Not allowed  | Not allowed  | Q\_NVDRIVER\_ADHES  |
| Shunting mode (permitted) speed limit  | 40 km/h  | 30 km/h  | V\_NVSHUNT  |
| Staff Responsible mode (permitted) speed limit  | 40 km/h  | 40 km/h  | V\_NVSTFF  |
| On Sight mode (permitted) speed limit  | 40 km/h  | 30 km/h  | V\_NVONSIGHT  |
| Unfitted mode (permitted) speed limit  | 100 km/h  | 100 km/h  | V\_NVUNFIT  |
| Release Speed value  | 20 km/h  | 40 km/h  | V\_NVREL  |
| Distance to be used in Roll Away protection, Reverse movement protection and Standstill supervision  | 8 m  | 2 m  | D\_NVROLL  |
| Use service brake when braking to a target (Permission to use service brake in target speed monitoring)  | No  | Yes  | Q\_NVSRBKTRG (Q\_NVSBTSMPERM)  |
| Permission to release emergency brake  | Immediate release possible  | Only at standstill  | Q\_NVEMRRLS  |
| Max. speed limit for triggering the override end of authority function (Speed limit for triggering the override function)  | 40 km/h  | 0 km/h  | V\_NVALLOWOVTRP   |
| Permitted speed limit to be supervised when the “override EOA” function is active (Override speed limit to be supervised when the “override” function is active)  | 40 km/h  | 30 km/h  | V\_NVSUPOVTRP   |
| Distance for train trip suppression when override end of authority function is triggered  | 350 m  | 200 m  | D\_NVOVTRP  |
| Max. time for train trip suppression when override end of authority function is triggered  | 100 s  | 60 s  | T\_NVOVTRP  |
| Change of driver ID permitted while running  | No  | Yes  | M\_MVCONTACT  |
| System reaction if radio channel monitoring time limit expires (T-Contact) (System reaction if T\_NVCONTACT elapses)  | SB  | No reaction  | M\_NVCONTACT  |
| Maximum time since creation in the RBC of last received telegram (Maximum time since the time-stamp in the last received message)  | 180 s  | ¥  | T\_NVCONTACT  |
| Distance to be allowed for reversing in Post Trip mode  | 8 m  | 200 m  | D\_NVPOTRP  |
| Max permitted distance to run in Staff Responsible mode  | ¥  | ¥  | D\_NVSTFF  |
| Limited Supervision mode speed limit  | 120 km/h  | 100 km/h  | V\_NVLIMSUPERV  |
| Maximum deceleration under reduced adhesion conditions (1)  | No maximum deceleration, display target information in CSM  | 1,0 m/s2  | A\_NVMAXREDADH1  |
| Maximum deceleration under reduced adhesion conditions (2  | No maximum deceleration, display target information in CSM  | 0,7 m/s2  | A\_NVMAXREDADH2  |
| Maximum deceleration under reduced adhesion conditions (3)  | No maximum deceleration, display target information in CSM  | 0,7 m/s2  | A\_NVMAXREDADH3  |
| Weighting factor for available wheel/rail adhesion  | 0  | 0  | M\_NVAVADH  |
| Confidence level for emergency brake safe deceleration on dry rails  | 99.9999999 %  | 99,9999999 %  | M\_NVEBCL  |
| Permission to use the guidance curve  | No  | No  | Q\_NVGUIPERM  |
| Permission to inhibit the compensation of the speed measurement inaccuracy  | No  | No  | Q\_NVINHSMICPERM  |
| Permission to use the service brake feedback  | Yes, permission to use the service brake feedback  | No  | Q\_NVSBFBPERM  |
| Qualifier for integrated correction factors  | 1  | N/A  | Q\_NVKINT  |
| Type of Kv\_int set (1)  | 0  | N/A  | Q\_NVKVINTSET  |
| Speed step used to define the integrated correction factor Kv  | 0  | N/A  | V\_NVKVINT  |
| Integrated correction factor Kv  | 35  | N/A  | M\_NVKVINT  |
| Type of Kv\_int set (2)  | 1  | N/A  | Q\_NVKVINTSET  |
| Lower deceleration limit to determine the set of Kv to be used  | 0  | N/A  | A\_NVP12  |
| Upper deceleration limit to determine the set of Kv to be used  | 0  | N/A  | A\_NVP23  |
| Speed step used to define the integrated correction factor Kv  | 0  | N/A  | V\_NVKVINT  |
| Integrated correction factor Kv  | 35  | N/A  | M\_NVKVINT  |
| Train length step used to define the integrated correction factor Kr  | 0  | N/A  | L\_NVKRINT  |
| Integrated correction factor Kr  | 18  | N/A  | M\_NVKRINT  |
| Integrated correction factor Kt  | 22  | N/A  | M\_NVKTINT  |
|   |   |   |   |
| Data Správy železnic  |
| Data  | Hodnota  | Možnost změny ze strany objednatele  | SRS jméno  |
| STM (permitted) speed limit  | 160 km/h  | No  | CZ\_V\_STMLS  |
| LX failure (permitted) speed limit  | 10 km/h  | Can be  | CZ\_V\_LXF  |
| Distance to be used for LX failure (permitted) speed limit  | 60 m  | Can be  | CZ\_D\_LXF  |
| Distance to be used for Text message for LX failure  | 500 m  | Can be  | CZ\_D\_TMLXF  |
| Distance for sending TSR for LX failure for OBU in SR   | 1500 m  | Yes  | CZ\_D\_LXFSR  |
| Distance to be used for Text message for signal failure  | 500 m  | Can be  | CZ\_D\_TMSF  |
| Speed limit for transition to OS in rear of the signal Permissive red  | 5 km/h  | Yes  | CZ\_V\_OSPERMISR  |
| Distance to be used for OS in rear of the signal with Permissive red  | 300 m  | Yes  | CZ\_D\_OSPERMISR  |
| Speed limit for transition to OS in rear of Absolute red  | 40 km/h  | Yes  | CZ\_V\_OSABSOLR  |
| Distance to be used for OS in rear of the signal with absolute red  | 300 m  | Yes  | CZ\_D\_OSABSOLR  |
| Speed limit for transition to OS at the platform during run to occupied station track  | 40 km/h  | Yes  | CZ\_V\_OSPLAT  |
| Speed limit for OS on call-on aspect in the LX approach area in the station (in the departure route up to the end of the outside switch point) – it is valid only for front end of the train  | 40 km/h  | No  | CZ\_V\_OSSTALX  |
| Speed limit for OS on call-on aspect in the switch point area (excluding of the running in the straight direction) – it is valid only for front end of the train  | 40 km/h  | Yes  | CZ\_V\_OSSWITCH  |
| Speed limit for exclusion of TZZ  | 100 km/h  | Yes  | CZ\_V\_EXCLTZZ  |
| Distance to be used for maximum TAF Request displaying on the DMI  | 500 m  | Yes  | CZ\_D\_TAFREQDISP  |
| Distance to be used for Text message for run to a specific km on a plain track and backwards  | 500 m  | Can be  | CZ\_D\_TMRTKM  |
| Tolerable of overspeed when the driver set the maximum max speed in SR more than value V\_NVUNFIT  | 5 km/h  | Yes  | CZ\_V\_SRTOL  |
| Speed limit can be higher than a signal aspect in some cases  | Yes  | Yes  | CZ\_Q\_SPEEDHIGHSAS  |

(poznámka: dle zadání se musí