



České dráhy a.s.

Generální ředitelství

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, 110 15

IČ: 70994226

Zápis v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze pod spisovou značkou oddíl B, vložka 8039

Č.j.: 62289/2006-O11

Věc: Ověřovací provoz nových technologií organizování a provozování
dražní dopravy - **č. 4/2006**

Zpracovatel: Zusková ☎ 9722 32392

✉ zuskova@gr.cd.cz

DV

Generální ředitelství ČD - odbor 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21,
25, 26, KNND, KNOD, KNDC

Regionální centra řízení provozu a organizování drážní
dopravy,

Uzlové železniční stanice,

Depa kolejových vozidel,

Dílny pro opravu vozidel

ČD -Telematika, a.s.,

DVI, a.s.

Správy dopravní cesty,

Střediska železniční geodézie: Olomouc, Plzeň, Praha,

Traťová strojní společnost, a.s., Pardubice,

TÚČD,

Hasičská záchranná služba Praha,

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

na vědomí: Federace strojířů ČR,

Federace železničářů ČR,

Federace vlakových čet,

Federace vozmistrů,

Unie železničních zaměstnanců,

Ústředí Odborového sdružení železničářů.

A.

Na základě požadavku O12, pro potřeby nasazování vozidel s kotoučovou brzdou na traťovém úseku Tanvald – Harrachov, se zavádí tento **ověřovací provoz nových technologií organizování a provozování drážní dopravy.**

Pro zajištění organizování a provozování drážní dopravy na traťovém úseku Tanvald – Harrachov v následujícím období nařizují, aby se odchýlně od:

- článků 28, 33, 39, 41, 45, 50, 52, 53, 54 předpisu ČD D 40

postupovalo při organizování a provozování drážní dopravy výhradně podle opatření uvedených v části **B.** tohoto výnosu.

B.

Ustanovení předpisu ČD D 40:

Článek 28:

Vlaky ve směru Tanvald – Kořenov musí mít vždy na nejnižším místě vlaku hnací vozidlo. Vlaky sestavené z více činných motorových vozů se považují za vlaky tažené. Průběžnou brzdu musí ovládat vždy strojvedoucí prvního motorového vozu v čele vlaku.

Vlaky dopravované dvěma adhezními lokomotivami řazené tak, kdy je jedna lokomotiva v čele vlaku a druhá na nejnižším místě, se považují rovněž za vlaky tažené. Průběžnou brzdu ovládá strojvedoucí první lokomotivy nebo motorového vozu v čele vlaku.

Průběžnou brzdu lze ovládat i z řídicího vozu v čele vlaku.

Pokud je na vlaku na nejnižším místě lokomotiva (adhezní nebo ozubnicová) a v čele vlaku motorový vůz, brzdu ovládá vždy strojvedoucí z této lokomotivy.

Článek 33:

Vlaky osobní dopravy mohou být sestaveny:

- a) z vozidel normální stavby podle zásad daných předpisy ČD D2 a ČD V15/I;
- b) z vozidel lehké stavby, která smí být dopravována jen jednou činnou lokomotivou a hmotnost soupravy nesmí překročit 100 tun při dvounápravových nebo 150 tun při čtyřnápravových vozech;
- c) z činných motorových vozů 810 (nebo 809, 811) bez přípojných vozů,
- d) z činného motorového vozu řady 810 (nebo 809, 811) + přípojného vozu řady 010 (nebo 011, 012, 013, 015) + činného motorového vozu řady 810 (nebo 809, 811) s tím, že podle frekvence cestujících je možno soupravu posilovat dalšími činnými motorovými vozy řady 810 (nebo 809, 811);
- e) z činného motorového vozu řady 843; z činného motorového vozu řady 843 + přípojného vozu řady 043 + činného motorového vozu řady 843; z činného motorového vozu řady 843 + činného motorového vozu řady 843; z činného motorového vozu řady 843 + přípojného vozu řady 043; z činného motorového vozu řady 843 + přípojného vozu řady 043 + přípojného vozu řady 043 + činného motorového vozu řady 843; z činného motorového vozu řady 843 + řídicího vozu řady 943;
- f) z činného motorového vozu řady 854; z činného motorového vozu řady 854 + přípojného vozu řady 053.

Článek 39:

Pro traťový úsek Tanvald – Kořenov a zpět platí pro I. způsob brzdění:

- a) pro rychlost 40 km/h 65 potřebných brzdících procent v úseku Tanvald – Kořenov,
- b) pro rychlost 30 km/h 65 potřebných brzdících procent v úseku Kořenov – Tanvald,
- c) pro rychlost 20 km/h 100 potřebných brzdících procent v úseku Kořenov – Tanvald, je-li vlak sestaven z vozidel s kotoučovou brzdou;

Článek 41:

Pro případ poruchy průběžné brzdy musí být v každém vlaku tolik vyzkoušených ručních brzd, aby bylo dosaženo alespoň 28 brzdících procent.

Vlak jedoucí v úseku Dolní Polubný – Kořenov nebo zpět, musí být vzhledem ke své skutečné hmotnosti vybaven vždy 4 zarážkami na každých i započatých 100 tun hmotnosti vlaku. Zarážky se v případě utažení ručních brzd podloží těsně pod různá dvojkolí stojícího vlaku.

U vlaku sestaveného z motorového vozu nebo více vozů, popř. i přípojného vozu, se k zajištění vozidel použijí dvě kovové zarážky pod hnací dvojkolí motorového vozu a po najetí na zarážky se utáhnou všechny dostupné ruční brzdy.

Za správné rozmístění a odstranění zarážek po pominutí důvodů zajištění vozidel odpovídá vedoucí obsluhy vlaku.

Článek 45:

Stanovené rychlosti vlaků nesmějí překročit hodnoty určené předpisem ČD D2 s tímto dalším omezením:

- a) 40 km/h u všech tažených vlaků ve směru Tanvald – Kořenov,
- b) 30 km/h u vlaků sestavených z vozidel se špalíkovou brzdou ve směru Kořenov - Tanvald,
- c) 20 km/h u vlaků sestavených z vozidel s kotoučovou brzdou ve směru Kořenov – Tanvald.

Článek 50:

Pro dopravu vlaků v úseku Tanvald – Kořenov mohou být použity:

- a) motorové lokomotivy řady: 708, 714, 715, 730, 731, 742, 743,
- b) motorové vozy řady 810, 820, 843, 854.

Článek 52:

U hnacích vozidel používaných na trati Tanvald – Harrachov je nutné zajistit:

- a) jednorázovou výměnu maximálně jedné čtvrtiny z celkového počtu brzdových špalíků. Teprve po jejich řádném zaběhnutí je možno vyměňovat další brzdové špalíky,
- b) denní kontrolu těsnosti průběžné a přídavné brzdy v zabrzděném stavu před jejím prvním použitím (dovolená netěsnost je max. 0,4 bar za 10 minut),
- c) denní kontrolu vysunutí pístu brzdového válce,
- d) kontrolu tlakoměrů hlavního potrubí a brzdového válce při periodické údržbě,
- e) vybavení čtyřmi zarážkami,
- f) vybavení dvěma zarážkami u dvounápravových hnacích vozidel,
- g) vybavení hnacího vozidla radiovým spojením (mobilním telefonem – viz čl. 25).

Zkouška těsnosti přídavné brzdy se provádí pouze v případě, pokud je technicky možná.

Článek 53:

Doplňující ustanovení pro motorové vozy s kotoučovou brzdou používané na trati Tanvald – Harrachov:

- a) zahájení provozu uvedených vozidel je podmíněno kompletním osazením těchto vozidel brzdovým obložením BECORIT B 36, schváleným pro provoz v zimních podmínkách,
- b) při poruše EDB nesmí být motorový vůz dále provozován,
- c) strojvedoucímu je stanovena technologie jízdy a brzdění,
- d) v průběhu zimního období se za výrazně nepříznivých povětrnostních podmínek provede zkušební jízda a na základě jejího výsledku pak může být technologie řízení vlaku dále upravena (zmírnění provozních podmínek).

Článek 54:

Technologie při řízení vlaku sestaveného z vozidel řady 843, 043, 943 na traťovém úseku Tanvald – Harrachov za nepříznivých povětrnostních podmínek (technologie se použije při teplotách +2°C a nižších nebo při sněžení nebo při souvislé sněhové pokrývce v pojížděné koleji).

Jízda ve směru Tanvald – Harrachov:

- ihned po odjezdu a ještě v obvodu výchozí dopravní se vypne pro další jízdu EDB přepínačem na řídicím pultu (na elektrickém rozvaděči je EDB zapnuta),
- k regulaci rychlosti se použije pouze tlaková samočinná brzda, k místu pravidelného zastavení se dojíždí s hnacím vozidlem ve výkonu a brzdí se razantně – první brzdící stupeň se zavede snížením tlaku vzduchu v průběžném potrubí o minimálně 0,8 bar pro ohřátí a očištění kotoučů brzdy,
- během jízdy se zajistí použitím přímočinné brzdy průběžné ohřívání brzdových kotoučů.

Jízda ve směru Harrachov – Tanvald:

- ihned po odjezdu a ještě v obvodu výchozí dopravní se vyzkouší účinek samočinné pneumatické brzdy (dle ustanovení čl. 308 ČD V15/I), dále se samostatně vyzkouší i účinnost EDB a poté se EDB vypne přepínačem na řídicím pultu,
- před nájezdem na úsek s ozubnicí (před návěstí **Začátek ozubnice**) se vlak zastaví použitím samočinné pneumatické brzdy,
- při další jízdě se rychlost reguluje jen použitím samočinné pneumatické brzdy, maximální rychlost jízdy v úseku Kořenov – Tanvald je 20 km/h (EDB zůstane vypnuta a připravena k použití v případě závady na samočinné pneumatické brzdě).

Při závadě samočinné pneumatické brzdy je nutno po zastavení vlaku podložit hnací dvojkolím dvěma zarážkami z výbavy hnacího vozidla a po najetí dvojkolím na zarážky se utáhnou všechny dostupné ruční brzdy.

Článek 55:

Neobsazeno.

C.

Ověřovací provoz podle tohoto výnosu bude zahájen dne 10.12.2006 a ukončen dnem účinnosti nejbližší změny příslušného předpisu nebo jeho novelizací.

Vrchní přednostové UŽST Liberec, DKV Ústí nad Labem, SDC Liberec a zástupce ředitele odboru pro řízení RCP Česká Třebová provedou vyhodnocení ověřovacího provozu ke dni 31.3.2007. Výsledky vyhodnocení zašlou na odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy, oddělení 11/3 GŘ ČD nejpozději do 30 dnů po vyhodnocení.

D.

Se zněním tohoto výnosu prokazatelně seznámte všechny v úvahu přicházející zaměstnance a zajistěte, aby jeho číslo jednacích poznamenali v předpise ČD D40 u článků, uvedených v části **A.** tohoto výnosu.

Výnos č.j. 62289/2006-O11 zařadte:

- v dotčených ŽST do desek DV u výpravčích, případně podle rozhodnutí vrchního přednosty UŽST i na další pracoviště;
- v dotčeném DKV a SDC do desek DV, které slouží pro potřebu strojvedoucích, případně podle rozhodnutí vrchního přednosty DKV nebo SDC i na další pracoviště.

E.

Obsah tohoto výnosu zařadte do náplně nejbližšího povinného školení zúčastněných zaměstnanců.

F.

Zaměstnanci pověřeni kontrolou provozování dráhy a drážní dopravy musí prověřovat, zda jsou plněna ustanovení tohoto výnosu.

V Praze dne 1. 12. 2006.

**Generální ředitel Českých drah
v z. Ing. Petr David, Ph.D., v. r.**