



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

## **Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 2/2011**

**Věc: Zvýšení základní rychlosti u vlaků nákladní dopravy v trati Praha  
Bubeneč – Děčín st.hr. a zpět na 120 km/hod.**

Č.j.:4512/11-OŘ

Ukládací znak : 01.3.2

Skartační znak a lhůta: A 10

Počet listů : 2

Počet příloh : 0

Počet listů příloh : 0

Gestorský útvar : Odbor řízení provozu

Zpracovatel : Bc. Zdeněk Bek, Ing. Rudolf Mrzena,

Tel. : 972 244 424, 972 232 128

Fax :

E-mail : [bek@szdc.cz](mailto:bek@szdc.cz), [Mrzena@szdc.cz](mailto:Mrzena@szdc.cz),

Rozdělovník : dopravci, kteří používají uvedenou dopravní cestu  
provozovanou SZDC, MD ČR, DI ČR, DÚ, SZDC,

Rozsah znalostí : zaměstnanci provozovatele dráhy zabývající se činnostmi  
souvisejícími s provozováním dopravní cesty v úseku Praha  
Bubeneč – Děčín st.hr. a zpět – informativní znalost,  
strojvedoucí využívající dopravní cestu v úseku Praha  
Bubeneč – Děčín st.hr. a zpět,  
zaměstnanci dopravců organizující činnost výše uvedených  
zaměstnanců - úplná znalost.

Účinnost od : 11.12.2011

V Praze dne: 8.12.2011

Ing. Pavel Habarta, MBA  
pověřen řízením organizace

## ČÁST PRVNÍ

### Úvodní ustanovení

- 1.1 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, jako provozovatel dráhy vydává na základě požadavku dopravců pravidla na zvýšení základní rychlosti nákladních vlaků, o délce 501 až 700 m a brzděných I. způsobem brzdění, až na 120 km/h. Zvýšení rychlosti bude realizováno na trati Praha-Bubeneč – Děčín st. hr. a zpět.
- 1.2 Při výpočtu skutečných brzdících procent u vlaků u nichž se bude realizovat provoz rychlostí vyšší než 100 km/h, se postupuje vždy podle ustanovení článků 2.1 a 2.2 tohoto výnosu.

## ČÁST DRUHÁ

### Výměra a určení brzdících procent

- 2.1 U nákladního vlaku brzděného prvním způsobem brzdění v režimu P s délkou soupravy přepravovaných vozidel větší než 500 m, se musí při výpočtu skutečných brzdících procent v závislosti na délce soupravy přepravovaných vozidel přesahující 500 m, násobit brzdící váha vozidel brzděných v režimu P koeficientem „κ“ podle tabulky I.:

Tabulka I.

Délka soupravy přepravovaných vozidel (délka vlaku bez činných hnacích vozidel)										
500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700
Koeficient „κ“										
1,00	0,99	0,98	0,97	0,96	0,95	0,94	0,93	0,92	0,91	0,90

- Vzorec pro výpočet skutečných brzdících procent:

$$bp = \frac{(bvp \times \kappa + bvg \times 0,75) \times 100}{dhv}$$

- kde:
- bp = skutečná brzdící procenta
  - bvp = brzdící váha vozidel brzdících s přestavovači režimu brzdění v poloze P
  - κ = koeficient Kappa určený podle tabulky I. v závislosti na délce vlaku
  - bvg = brzdící váha vozidel brzdících s přestavovači režimu brzdění v poloze G
  - dhv = dopravní hmotnost vlaku

- Jsou-li ve vlaku, který je průběžně brzděn prvním způsobem brzdění v režimu P, zařazena vozidla s přestavovači režimu brzdění v poloze G, musí se při výpočtu skutečných brzdících procent jako jejich brzdící váha započítat 0,75 hodnoty brzdící váhy, vyznačené pro polohu G.

- **2.2** Ve vlaku nákladní dopravy brzděném prvním způsobem brzdění v režimu P musí být vozidla brzděna v závislosti na hmotnosti soupravy přepravovaných vozidel podle tabulky II.:

Tabulka II.

Hmotnost soupravy přepravovaných vozidel	Nastavení přestavovačů režimu brzdění		Sestava vlaku – podmínky
	Činná HV na začátku vlaku	Ostatní vozidla vlaku	
< 800 t	P	P	
≥ 800 t a ≤ 1 200 t	G	P	
> 1 200 t a ≤ 1 600 t	G	Prvních pět vozidel za činnými HV na začátku vlaku brzděno v režimu G, ostatní vozidla v režimu P	Jestliže je ve skupině prvních pěti vozidel za činnými HV na začátku vlaku zařazen článkový nebo kloubový vůz, započítává se každá jejich část jako jedno vozidlo brzděné v režimu G, přičemž na všech částech těchto vozů musí být přestavovače režimu brzdění ve stejné poloze (jsou-li jimi vybaveny).
> 1 600 t a ≤ 2 500 t			V soupravě vozidel nesmí být: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ zařazen žádný vůz článkový nebo kloubový,</li> <li>■ zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 32 t.</li> </ul>
> 2 500 t a ≤ 4 000 t			V soupravě vozidel nesmí být: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ zařazen žádný vůz článkový nebo kloubový,</li> <li>■ zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 40 t.</li> </ul>

- **2.3** Pro nákladní vlak brzděný I. způsobem brzdění o délce 501 – 700 m, jehož skutečná brzdící procenta byla určena podle bodu 2.1, se předepsaná výměra brzdících procent určuje stejně jako pro nákladní vlak brzděný I. způsobem brzdění o délce do 500 m.

## **ČÁST TŘETÍ**

### **Závěrečná ustanovení**

**3.1** Normativ výměry potřebných brzdících procent pro rychlosti vyšší než 100 km/h, uvedený v nákladních SJŘ tratí 527 a 544 v poznámce pod tabelárními jízdními řády vlaků, u nichž se bude realizovat zvýšení rychlosti nad 100 km/h, je platný pro výpočet skutečných brzdících procent podle ustanovení předpisu ČD V15/I. Tyto výměry nepoužívejte.

Při výpočtu skutečných brzdících procent dle bodu 2.1 tohoto pokynu, platí na trati Praha – Děčín st. hr. a zpět podle skutečně dosažených brzdících procent následující stanovená rychlost a normativ výměry potřebných brzdících procent:

Praha-Bubeneč – Děčín hl. n. a zpět: **100/60, 105/68, 110/77, 115/86, 120/94**

Děčín hl. n. – Děčín st. hr. a zpět: **100/59, 105/67, 110/75, 115/84, 120/92.**

Uvedené hodnoty budou do SJŘ tratí 527 a 544 zapracovány při další změně SJŘ.

**3.2** Se zněním tohoto výnosu prokazatelně seznámte všechny v úvahu přicházející zaměstnance.

**3.3** Dokument je vydán pouze v elektronické podobě.

Gestorský útvar:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor provozování dráhy Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1
Rok vydání:	2011