



ŽD ET

Předpis pro elektrizované tratě na Železnici Desná (dále jen ŽD ET)



Účinnost od 1.2.2016

Vypracoval / dne: Mojmír Havlíček / 11.1.2016

Schválil / dne: Ing. Pavel Čechák / 25.1.2016

Podpis: 

Podpis: 

OBSAH

PREAMBULE.....	VII
I. Řízení jízd vlaků	VII
II. Ustanovení pro používání sběračů.....	VII
III. Obsluha úsekových odpojovačů.....	VIII
IV. Posun elektrickým hnacím vozidlem.....	IX
V. Poruchy trakčního vedení a hlášení závad.....	X
VI. Návěsti pro elektrický provoz.....	XII
VII. Napět'ové výluky trakčního vedení.....	XIX
VIII. Provozování drážní dopravy.....	XXII
IX. Mimořádné události.....	XXIII
X. Zhoršená povětrnostní situace.....	XXIII
XI. Doplnující bezpečnostní opatření pro elektrizované tratě.....	XXIII
Příloha 1	
Evidence nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení.....	XXVI

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH¹

Změna		Předpis		
Číslo změny	Účinnost od	Opravit	Dne	Podpis
Č.j.				

¹ *Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.*

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	Zkouška číslo	Funkce	Znalost
Provozovatel dráhy	ŽD 1	Přednosta žst.	Úplná
	ŽD 2	Výpravčí	Úplná
	ŽD 3	Pracovník pro údržbu SZZ a elektrického zařízení	Úplná
	ŽD 4, ŽD 5	Traťmistr, mistr trati	Úplná
	ŽD 6	Řidič SHV	Úplná
	ŽD 7	Obchůzkář; traťový dělník formou poučení	Úplná
Provozovatel dopravy	ŽD 11a, ŽD 11b	Strojvedoucí	Úplná
	ŽD 12a, ŽD 12b	Řidič SHV	Úplná
	ŽD 13,	Obsluha vlaku (osobní)	Úplná
	ŽD 14	Obsluha nákladního vlaku	Úplná
	ŽD 15	Zaměstnanci s omezeným zmocněním	Úplná

ROZDĚLOVNÍK

Držitel	verze	počet kusů
1. Archiv	tištěná a elektronická	1 +1
2. Drážní úřad	tištěná a elektronická	1 +1
3. Přednosta stanice	tištěná a elektronická	2 +1
4. Výpravčí	tištěná	1
5. Pracovník údržby zab.zař.	elektronická	1
6. Údržba trati	tištěná	1
7. Řidič SHV	tištěná	1
8. Školící pracovník	elektronická	1
9. Dopravci	elektronická	1
10. SŽDC SEE	elektronická	1

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CDP	=	Centrální dispečerské pracoviště
DA SŽDC	=	Dispečerský aparát SŽDC
DI	=	Drážní inspekce
DOZ	=	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
DŘD	=	dopravní řád drah
GVD	=	grafikon vlakové dopravy
HZS	=	Hasičská záchranná služba SŽDC
IS	=	informační systém
JOP	=	jednotné obslužné pracoviště
NJR	=	nákresný jízdní řád
OS	=	organizační složka
OSPD	=	organizační složka SŽDC, odpovídající za provozuschopnost dráhy, popř. SŽDC pověřená organizace, zabývající se údržbou zařízení železniční dopravní cesty
OSŘP	=	organizační složka SŽDC, odpovídající za řízení provozu
OZOV	=	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PČR	=	Policie České republiky
PMD	=	posun mezi dopravami
PN	=	přivolávací návěst
PND3	=	prováděcí nařízení pro trať D3
PND7	=	prováděcí nařízení k Předpisu pro řízení provozu na tratích provozovaných správou železniční dopravní cesty, státní organizace
PNDOZ	=	prováděcí nařízení pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením
PO	=	provozní obvod
PZM	=	přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	=	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	=	přejezdové zabezpečovací zařízení
REVOZ	=	registr vozidel
RID	=	řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RPN	=	ruční přivolávací návěst
SHV	=	speciální hnací vozidlo
SJR	=	sešitový jízdní řád
SŘ	=	staniční řád
SZZ	=	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	=	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TJR	=	tabelární jízdní řád
TTP	=	tabulky traťových poměrů
URMIZA	=	ústřední registr mimořádných zásilek
VR	=	výlukový rozkaz (bez rozlišení typu rozkazu)
ZDD	=	základní dopravní dokumentace
ŽD	=	Železnice Desná
ŽST	=	železniční stanice

PREAMBULE

Tento předpis vychází z předpisů provozovatele trakčního vedení společnosti SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Doplňuje ustanovení předpisů provozovatele dráhy ŽD. V neuvedených případech je nutno jednat podle nejlepšího vědomí a svědomí.

I. Řízení jízd vlaků

1. Trvalé pokyny strojvedoucím pro obsluhu sběračů nebo pro odběr proudu z trakčního vedení musí být vyjádřeny příslušnými návěstmi.
2. Nezavěšený postrk elektrickým hnacím vozidlem není dovolen přes místo nebo úsek, který se smí pojíždět jen s vypnutým trakčním proudem nebo se staženými sběrači. Nezavěšenému postrku musí být nařízeno ukončit činnost ještě před příslušnou návěstí pro elektrický provoz.
3. Dopravní obsluhu řídí na tratích dle D1 a D2 výpravčí a D3 dirigující dispečer. Pro potřeby tohoto předpisu se společně používá označení „výpravčí“.

II. Ustanovení pro používání sběračů

1. Na tratích provozovaných ŽD je povoleno používat pouze schválené typy proudových sběračů s délkou hlavy sběrače 1950 mm a obložením z čistého uhlíku, čistého uhlíku obloženého mědí nebo uhlíku s příměsí mědi. Je zakázáno používat obložení mēdēná, ze slitiny mědi nebo z oceli s přísadou mědi.
2. Elektrické hnací vozidlo je zakázáno provozovat, pokud má poškozen sběrač (např. vadné obložení, nevyhovující funkční parametry), nebo pokud hodnoty nastaveného statického přitlaku sběrače pro příslušnou trakční soustavu neodpovídají předepsanému průběhu přitlačné síly a povolené toleranci. Tyto skutečnosti je dopravce v případě potřeby povinen prokázat.
3. Činné a k službě pohotové elektrické lokomotivy smí být do vlaku (posunového dílu) řazeny nejvýše ve dvojicích (i v kombinaci jedna činná lokomotiva spojená s jednou k službě pohotovou lokomotivou). Dvoudílná lokomotiva nebo dvojice lokomotiv zapojených do vícenásobného řízení se pro účely této kapitoly považuje za dvojici lokomotiv. Při zařazení dvou nebo více dvojic činných (k službě pohotových) elektrických lokomotiv do vlaku (posunového dílu) musí být jednotlivé dvojice od sebe odděleny skupinou vozidel o délce nejméně 200 m.
4. U samostatně řazené činné nebo k službě pohotové elektrické lokomotivy se dvěma sběrači pro příslušný trakční systém se za jízdy i při stání používá jeden sběrač, pokud není tímto předpisem stanoveno jinak. Při námraze na troleji je možná jízda vedoucího hnacího vozidla se dvěma zdviženými sběrači do rychlosti 50 km/h. Jízda elektrických hnacích vozidel přes výhybky je však možná pouze s jedním zdviženým sběračem.

5. U dvojice činných nebo k službě pohotových elektrických lokomotiv (popř. při spojení jedné činné a jedné k službě pohotové lokomotivy) smí být na každém vozidle zdvižen pouze jeden sběrač. Přednostně je to přední sběrač první a zadní sběrač druhé samostatně řízené lokomotivy. Je zakázáno mít za jízdy zdvižen současně zadní sběrač první lokomotivy a přední sběrač druhé lokomotivy. Pouze při námraze na troleji je možné u vedoucího hnacího vozidla zvednout ještě zadní sběrač za podmínek dle předchozího článku. U dvoudílných lokomotiv a dvou činných lokomotiv zapojených do vícenásobného řízení smí být na každém vozidle (dílu) zdvižen za jízdy jen jeden sběrač (přednostně přední sběrač prvního a zadní sběrač druhého hnacího vozidla; není-li to možné, tak buď oba přední, nebo oba zadní sběrače).

6. Při najíždění na vlak, stlačování a rozjezdu vlaku (posunového dílu) je na elektrické lokomotivě povoleno použití dvou zdvižených sběračů. Rozjezdem vlaku (posunového dílu) se v tomto případě rozumí uvedení do pohybu maximálně do rychlosti 20 km/h.

7. Při napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie stojícího vlaku (popř. předtápěných vlakových souprav) na stejnosměrné trakční soustavě musí být na lokomotivě zdviženy oba sběrače, je-li jimi hnací vozidlo pro tento trakční systém vybaveno.

Povinnost použít oba sběrače nemusí strojvedoucí dodržet, pokud ji z technického hlediska vyhodnotí jako nedůvodnou např. pro krátkodobost zastavení či velmi nízkou odběrovou náročnost u napájené soupravy.

8. U elektrických jednotek se za všech okolností používá nejvíce jeden sběrač na každém elektrickém voze.

9. Dopravce může vlastním předpisem blíže specifikovat použití sběračů na hnacím vozidle. Tento předpis musí dopravce projednat s příslušnou OS provozovatele dráhy.

10. Při projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů se zvednutým sběračem může za určitých okolností docházet ke zvýšenému opotřebení jak trakčního vedení, tak i součástí sběrače. Z tohoto důvodu může dopravce na základě svých provozních zkušeností a poznatků z údržby elektrických hnacích vozidel vydat vlastní předpis pro strojvedoucí za účelem šetrnějšího projíždění elektrických dělení a úsekových děličů (pro určité provozní situace, určitý druh a velikost zátěže, jen pro určité lokomotivní řady apod.). Šetrnějším projížděním přes elektrická dělení a úsekové děliče se rozumí zejména snížení trakčního proudu, vypnutí trakčního proudu, zcela nulový odběr proudu sběračem, popř. stažení sběrače vozidla. Pokyny nařízené příslušnými návěstmi pro elektrický provoz však musí být vždy dodrženy.

III. Obsluha úsekových odpojovačů

1. Úsekové odpojovače s výjimkou úsekových odpojovačů místního významu (pro vypnutí napětí trakčního vedení nad manipulačními kolejemi apod.) smí obsloužit jen oprávněný zaměstnanec při dodržení povinností uvedených v této kapitole, a to jen na rozkaz nebo se souhlasem elektrodispečera. Příkazy k obsluze úsekových odpojovačů smí přejímat od elektrodispečera jen výpravčí a ten přikáže obsluhu úsekového odpojovače oprávněnému zaměstnanci, pokud obsluhu nevykoná sám. Úsekové odpojovače místního významu obsluhuje nebo jejich obsluhu nařizuje podle potřeby výpravčí bez souhlasu elektrodispečera. Dříve než výpravčí obslouží nebo přikáže obsloužit úsekové odpojovače, nařídí strojvedoucím elektrických hnacích vozidel stojících na kolejích v obvodu části trakčního vedení odpojované od napětí, aby stáhli sběrače a zaměstnancům oprávněným k činnosti na elektrickém zařízení a v jeho blízkosti, aby vypnuli předtápění.

2. Úsekové odpojovače smějí obsluhovat jen k tomu oprávnění zaměstnanci. V ZDD se uvede, ve kterých pracovních zařazeních musí mít zaměstnanci oprávnění k obsluze úsekových odpojovačů (kromě zaměstnanců OSPD). V ZDD se též musí uvést a ve schématu trakčního vedení vyznačit, které úsekové odpojovače smí výpravčí obsluhovat nebo jejich obsluhu přikázat oprávněnému zaměstnanci jen na rozkaz nebo

se souhlasem elektrodispečera a které může obsluhovat sám anebo z jeho příkazu oprávněný zaměstnanec bez souhlasu elektrodispečera.

3. Při obsluze úsekových odpojovačů, překlenujících vzdušné izolace, které oddělují trakční vedení širé trati a stanice, a po celou dobu jejich odpojení nesmějí být na kolejích mezi vjezdovým návěstidlem (popř. místem v jeho úrovni) a krajní výhybkou žádná elektrická hnací vozidla se zdviženým sběračem. Bude-li však nevyhnutelně nutné zajíždět s elektrickým hnacím vozidlem směrem k vypnuté části elektrického trakčního vedení (např. objíždění), musí vždy výpravčí strojvedoucího zpravit písemným rozkazem o vypnuté části trakčního vedení a o tom, že elektrické hnací vozidlo nesmí se zdviženým sběračem projet elektrické dělení (vzdušnou izolaci).

4. V ZDD, popř. ve smlouvě o styku drah se uvedou místa úschovy a postup při používání univerzálních klíčů od úsekových odpojovačů, klik k ručnímu pohonu dálkového (ústředního) ovládání úsekových odpojovačů a ochranných pomůcek; výdej a vrácení zaznamenává zaměstnanec pověřený úschovou do zvláštního záznamníku vždy proti podpisu.

Tam, kde se používá univerzálních klíčů, musí být vždy uloženy u výpravčího. Před místní obsluhou úsekového odpojovače musí zaměstnanec překontrolovat pohledem stav připojení vodivého spojení trakční podpěry s kolejnicovým vedením. Zjistí-li závadu v tomto spojení, nesmí obsloužit úsekový odpojovač, dokud dborně způsobilý zaměstnanec závadu neodstraní.

Obsluhující zaměstnanec musí při ruční obsluze úsekových odpojovačů použít ochranné pomůcky podle SŽDC TNŽ 34 3109. Ručně ovládaný úsekový odpojovač se musí zapnout nebo vypnout rychlým pohybem ovládací páky.

Po ukončení obsluhy úsekového odpojovače ohlásí zaměstnanec výpravčímu splnění rozkazu.

5. Při nebezpečí, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, odpojí výpravčí nebo na jeho příkaz oprávněný zaměstnanec příslušný odpojovač i bez rozkazu nebo souhlasu elektrodispečera. O odpojení zpravit výpravčí co nejdříve elektrodispečera.

6. V příloze ZDD musí být schéma napájení a dělení trakčního vedení stanice a přilehlých mezistaničních úseků podle skutečnosti. Toto ustanovení platí i pro smlouvy o styku drah. Podklady, popř. zpracovanou dokumentaci dodá OSPD, ve které v případě potřeby uvede i umístění jiných nebezpečných elektrických zařízení.

Ve schématu stanice se uvedou koleje s trakčním vedením v celé délce nebo i jen v části. Schematický plánec musí být vyvěšen na stanovištích, kde se obsluhuje dálkové (ústřední) ovládání úsekových odpojovačů.

IV. Posun elektrickým hnacím vozidlem

1. Bez odpojení trakčního vedení od napětí a jeho zkratování je na elektrizovaných kolejích zakázáno vystupovat na střechy vozidel, na kotle kotlových vozů, na náklady vozů za jakýmkoliv účelem a pracovat nebo se pohybovat s dlouhými předměty a mechanismy v blízkosti trakčního vedení.

2. Bude-li nevyhnutelně nutné zajíždět s elektrickým hnacím vozidlem směrem k vypnuté části elektrického trakčního vedení, musí vždy výpravčí zpravit ústně nebo rádiovým zařízením, popř. prostřednictvím jiného staničního zaměstnance strojvedoucího elektrického hnacího vozidla o vypnuté části trakčního vedení a o tom, že elektrické hnací vozidlo **nesmí** se zdviženým sběračem projet elektrické dělení (vzdušnou izolaci). Strojvedoucí však musí být o vypnuté části trakčního vedení a o tom, že elektrické hnací vozidlo nesmí se zdviženým sběračem projet elektrické dělení (vzdušnou izolaci), zpraven písemným rozkazem:

a) nejsou-li umístěna návěstidla pro elektrický provoz;

b) zjistil-li výpravčí poruchu indikátoru s návěstí **Stáhněte sběrač** platného pouze pro posun;

c) byl-li výpravčí informován elektrodispečerem, popř. jiným zaměstnancem o poruše indikátoru s návěstí **Stáhněte sběrač** platného pouze pro posun.

Elektrodispečer, obsluhující indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** platný pouze pro posun, je povinen jeho poruchu co nejdříve oznámit příslušnému výpravčímu.

3. Při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí vedoucí posunové čety informovat všechny zúčastněné zaměstnance o vypnutí (popř. zapnutí), nebo nesjízdnosti trakčního vedení.

4. Hnací vozidla se zdviženým sběračem nesmějí vjet pod vzdušnou izolaci (ani ji přejíždět), která odděluje staniční trakční vedení od traťového v těch případech, kdy je vypnuto přilehlé traťové trakční vedení. O odpojení přilehlého trakčního vedení musí být strojvedoucí informován výpravčím přímo, prostřednictvím zaměstnance řídicího posun nebo vedoucím posunové čety.

5. Ve stanicích s trakčním vedením se musí dodržovat tyto zásady:

a) všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu musí znát místní poměry trakčního vedení (koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení, rozmístění úsekových odpojovačů nakládkové a vykládkové koleje);

b) napětí trakčního vedení opětovně zapínané k umožnění posunu elektrickým hnacím vozidlem se nesmí zapnout, jestliže by mohli být zapnutím ohroženi zaměstnanci při posunu nebo jestliže osoby provádějící ložné manipulace a ložený náklad nejsou v předepsané vzdálenosti od částí trakčního vedení, které budou po zapnutí pod napětím (náklad, vozové plachty a sníh na střeších vozidel nejméně 0,65 m, osoby a mechanismy nejméně 2 m). Napětí trakčního vedení nad těmito kolejemi se musí po ukončení posunu opět vypnout. Výpravčí, popř. zaměstnanec pověřený obsluhou úsekového odpojovače, musí všem dotčeným osobám vždy oznámit, že napětí trakčního vedení bude zapnuto a rovněž jim oznámí jeho vypnutí. O zapnutí trakčního vedení výpravčí (zaměstnanec pověřený obsluhou úsekového odpojovače) vyrozumí strojvedoucího přímo, prostřednictvím zaměstnance řídicího posun nebo vedoucího posunové čety a nepřenositelná návěstidla pro elektrický provoz v takovém případě neplatí;

c) přes úsekové děliče ohraničující odpojené úseky trakčního vedení nesmějí elektrická hnací vozidla jet se zdviženým sběračem;

d) při obsluze kolejí bez trakčního vedení nebo kolejí s odpojeným napětím trakčního vedení:

- posunovací elektrické hnací vozidlo se zdrojovým vozem nesmí mít zdvižený sběrač;

- ostatní posunovací elektrická hnací vozidla musí být trvale pod trakčním vedením, které není vypnuto; mezi hnací vozidlo a posunovaná vozidla se proto podle potřeby přidá dostatečný počet vozidel, aby byl tento posun možný;

e) na kolejích, kde se nakládá nebo vykládá, se nesmějí nechat stát vozidla pod úsekovými děliči nebo pod trakčním vedením, které je pod napětím, aby nebyli ohroženi zaměstnanci při nakládce nebo vykládce vozidel.

V ZDD se uvedou podmínky pro bezpečné provádění nakládkových a vykládkových prací na kolejích s trakčním vedením a v jeho blízkosti.

V. Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

1. Jakékoliv závady a poruchy na zařízeních elektrické trakce se musí co nejdříve odstranit. Zpозorují-li členové doprovodu vlaku jakoukoli poruchu nebo závadu na trakčním vedení, oznámí ji co nejdříve výpravčímu, pokud není třeba jednat při hrozícím nebezpečí z prodlení ihned. V hlášení se uvede druh a místo poruchy. Stejnou povinnost hlášení má každý jiný zaměstnanec, který zjistí nějakou závadu nebo zpозoruje mimořádné jevy na trakčním vedení, na elektrických hnacích vozidlech nebo na napájecích, popř. spínacích stanicích.

2. Pokud strojvedoucí zjistí jakékoliv poškození sběrače nebo trakčního vedení nebo má podezření na vznik takového poškození (záblesky, rozkmitání trakčního vedení, prověšení vodičů apod.), musí stáhnout sběrače a zastavit (popř. musí zůstat stát). Po zastavení zjistí stav sběračů a stav trakčního vedení v dohledné vzdálenosti od hnacího vozidla. Usoudí-li, že stav trakčního vedení bude bránit jízdě vlaků na sousedních kolejích, zařídí i krytí nesjízdného místa. Zjištěné skutečnosti oznámí strojvedoucí výpravčímu. Uvede rovněž úsek, ve kterém se zjištěná závada (nebo příznaky závady) s možným vlivem na sjízdnost tratě projevovala, ale nebylo možno stav prověřit vzhledem k viditelnosti nebo délce dráhy, ujeté do zastavení.

3. Při ztrátě napětí musí strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel zastavit ihned vlak. Pokud by však měl vlak zastavit v tunelu nebo na mostě, může strojvedoucí podle možnosti s vlakem dojet až za toto místo; přitom musí pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy vlaků na sousedních kolejích,

není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Ztrátu napětí a případnou závadu na vlaku oznámí strojvedoucí výpravčímu.

4. Hnací vozidlo nesmí pokračovat v jízdě na jiný sběrač, než byl původně při jízdě použit, pokud není poškození sběrače i trakčního vedení zcela vyloučeno. Nemůže-li strojvedoucí pokračovat v další jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo. Při sjednávání pomoci musí uvést, zda je nutné vyslat vozidlo nezávislé trakce.

5. Dojde-li po ztrátě napětí v trakčním vedení k jeho obnovení, smí se rozjet na trati stojící vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky ihned, ostatní vlaky po uplynutí dvou minut od doby obnovení napětí. Po obnovení napětí nesmí strojvedoucí elektrického hnacího vozidla, které je vybaveno rekuperační brzdou, po dobu pěti minut používat rekuperaci.

6. Při poruše napájecí stanice nebo při jejím vyřazení z provozu může elektrodispečer nařídít výpravčímu, aby zpravoval strojvedoucí o regulaci trakčního výkonu. Stojí-li vlak ve stanici, zpraví je výpravčí ústně nebo telekomunikačním zařízením, při průjezdu vlaku deskou „S“ nebo telekomunikačním zařízením. Taková jízda znamená snížení rychlosti vlaku a je proto nutné počítat s prodloužením jízdních dob.

7. Při poruše napájecí stanice nebo při jejím vyřazení z provozu může elektrodispečer také nařídít výpravčímu, za jak dlouho po odjezdu vlaku elektrické trakce smí nejdříve vypravit následný vlak elektrické trakce.

8. Hlášení o závadách a poruchách na zařízeních elektrické trakce předá výpravčí ihned elektrodispečerovi, který zajistí opatření potřebná pro bezpečný provoz a případné označení místa návěstidly pro elektrický provoz.

9. Nelze-li jiným vhodným způsobem (např. spojením rádiovým zařízením se strojvedoucím) zastavit vlak dopravovaný elektrickým hnacím vozidlem, u něhož byla zjištěna závada, která by mohla ohrozit bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, musí výpravčí, který závadu zpozoroval nebo kterému byla hlášena, vyzvat ihned elektrodispečera, aby vypnul nebo nařídil vypnout napětí trakčního vedení traťového úseku, v němž je právě vlak se závadou. Ihned na to zpraví výpravčího sousední stanice, aby nedovolil odjezd žádného vlaku nebo jiného vozidla do ohroženého úseku a oznámí mu důvod.

VI. Návěsti pro elektrický provoz

NÁVĚSTIDLA

1, Návěst **Připravte se k vypnutí proudu**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva svislé bílé pruhy vedle sebe)

Předvěstí strojvedoucímu návěst **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr**.

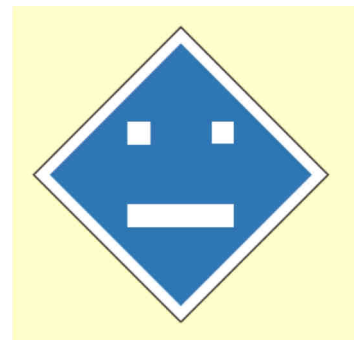


2, Návěst **Vypněte proud**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“ s přerušenými svislými čarami; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je znak z bílých odrazek)

Přikazuje strojvedoucímu:

- elektrického hnacího vozidla ukončit nejpozději v úrovni této návěsti odběr trakčního proudu, vypnout pomocné pohony a napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie;
- motorového hnacího vozidla vypnout na neelektrizované trati nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie. Na elektrizované trati tato návěst pro strojvedoucího motorového hnacího vozidla neplatí.



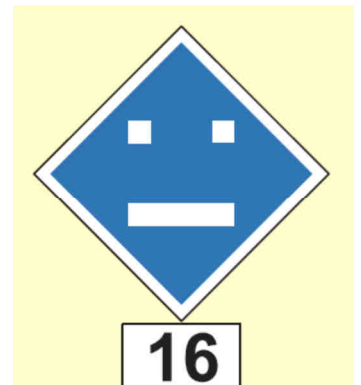
3, Návěst **Vypněte napájení průběžného vedení**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“ s přerušenými svislými čarami, pod modrou deskou je jedna nebo více obdélníkových, na delší straně postavených bílých desek s černým symbolem proudového systému)

Přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla vypnout nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, pokud by bylo napájeno proudovým systémem, vyznačeným na bílé desce.

Proudové systémy jsou na bílých deskách vyznačeny následujícími symboly:

- 50** - střídavý proud o frekvenci 50 Hz;
- 22** - střídavý proud o frekvenci 22 Hz;
- 16** - střídavý proud o frekvenci 16,7 Hz;
- =** - stejnosměrný proud.



4, Návěst **Vypněte trakční odběr**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř modrobílá šachovnice s devíti poli, jejíž rohová pole jsou bílá)

Přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla ukončit odběr trakčního proudu nejpozději v úrovni této návěsti.



5, Návěst Zapněte proud

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je znak z bílých odrazek)

- a) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte proud**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla začít odebírat trakční proud, zapnout pomocné pohony a zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst;
- b) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte napájení průběžného vedení**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst;
- c) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte trakční odběr**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla začít odebírat trakční proud, když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst;
- d) dovoluje strojvedoucímu motorového hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst.



6, V úseku vymezeném návěstmi **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nebo návěstmi **Vypněte trakční odběr** a **Zapněte proud** je zakázáno stání elektrických hnacích vozidel se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné pouze se svolením elektrodíspečera.

7, Návěst Všechny koleje bez trakčního vedení

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílý čtverec postavený na vrcholu s bílým středem; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je čtverec a jeho střed z bílých odrazek)

Upozorňuje buď na to, že dále jsou všechny koleje bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti. Při umístění této návěsti u výhybky upozorňuje na koleje bez trakčního vedení pro všechny směry jízdy přes výhybku.



8, Návěst Kolej v přímém směru bez trakčního vedení

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím vzhůru a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)

Upozorňuje buď na to, že v přímém směru je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti. Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro přímý směr jízdy přes výhybku.



9, Návěst Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doprava a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)

Upozorňuje buď na to, že ve směru doprava je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v rovni této návěsti.

Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku vedlejším směrem doprava, u křižovatkové výhybky návěstí kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zleva doprava nebo vedlejším směrem zprava doprava.



10, Návěst Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doleva a uprostřed bílý střed; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou strany čtverce a jeho střed z bílých odrazek)

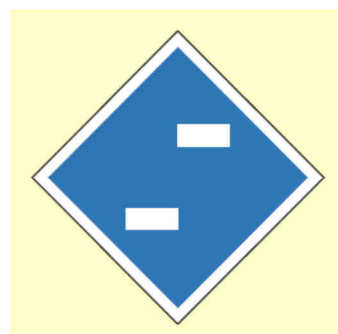
Upozorňuje buď na to, že ve směru doleva je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení není sjízdný a přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti. Při umístění této návěsti u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku vedlejším směrem doleva, u křižovatkové výhybky návěstí kolej bez trakčního vedení pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zprava doleva nebo vedlejším směrem zleva doleva.



11, Návěst Připravte se ke stažení sběrače

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva krátké vodorovné bílé pruhy umístěné symetricky, levý ve spodní a pravý v horní části desky; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou pruhy z bílých odrazek)

Předvěstí strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla návěst **Stáhněte sběrač, Kolej v přímém směru bez trakčního vedení, Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** nebo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení**.



12, Návěst Stáhněte sběrač

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř vodorovný bílý pruh v úhlopříčce; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je pruh z bílých odrazek)

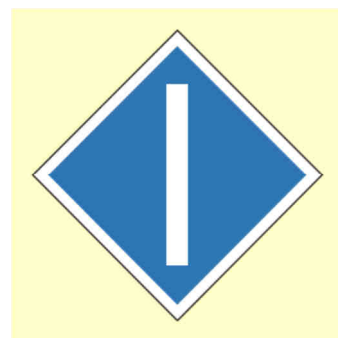
Přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



13, Návěst **Zdvihněte sběrač**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř svislý bílý pruh v úhlopříčce; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, je pruh z bílých odrazek)

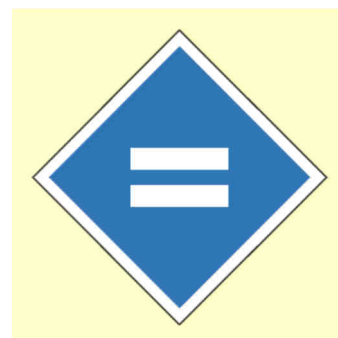
Dovoluje strojvedoucímu jízdu se zdviženým sběračem, když elektrické hnací vozidlo mine tuto návěst.



14, Návěst **Začátek stejnosměrné trakční soustavy**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva vodorovné bílé pruhy nad sebou, symetricky umístěné v úhlopříčce; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou pruhy z bílých odrazek)

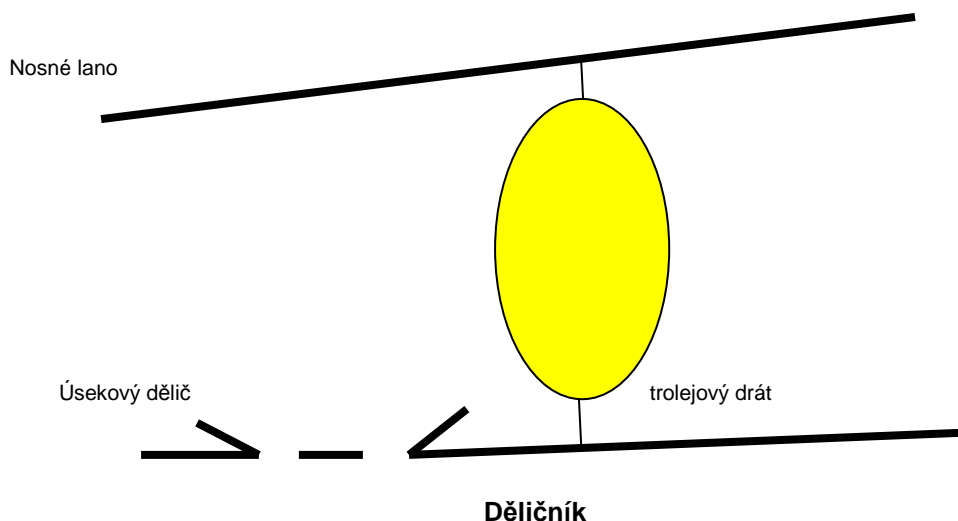
Přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla vypnout hnací vozidlo jiné trakční soustavy než stejnosměrné trakční soustavy s napětím 3 kV z činnosti, u více systémového hnacího vozidla přepnout na příslušnou trakční soustavu.



15, Návěst **Úsekový dělič**

(žlutý nepravidelný elipsoid, na kterém mohou být uprostřed dva žluté vodorovné pruhy z odrazového materiálu)

Přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem přes přilehlý úsekový dělič. Strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla je zakázáno za úsekovým děličem s děličníkem zvednout sběrač, pokud dostal pokyn ke stažení sběračů i jiným způsobem (jiným návěstidlem než děličníkem, písemným rozkazem, ústně nebo telekomunikačním zařízením).



16, Pokud je strojvedoucí zpraven výpravčím přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety o neplatnosti děličníku, nemusí jet přes přilehlý úsekový dělič se staženým sběračem.

17, Návěst **Zákaz rekuperace**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "R" přeškrtnuté červeným pruhem, spojujícím střed levé spodní strany se středem pravé horní strany)

Označuje začátek úseku, ve kterém není dovoleno použití rekuperace.



18, Návěst **Rekuperace povolena**

(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "R")

Označuje začátek úseku, ve kterém je dovoleno použití rekuperace.



19, Elektrodispečer může nařídit výpravčím, aby zpravovali strojvedoucí elektrických hnacích vozidel vybavených rekuperační brzdou o zákazu rekuperace v daném úseku. Zpravení o zákazu rekuperace musí být provedeno písemným rozkazem.

20, Dostal-li strojvedoucí pokyn o zákazu rekuperace, musí učinit taková opatření, aby nedošlo k rekuperaci elektrické energie do trakčního vedení. Pokud na hnacím vozidle nelze rekuperaci vypnout nezávisle na elektrodynamické brzdě, je nutné vypnout i elektrodynamickou brzdu.

21, U vlaků (posunových dílů), jejichž jízda je ovládána z řídicího vozu, se úseky, vymezené návěstidly pro elektrický provoz, nevztahují k řídicímu vozu, ale k vlastnímu hnacímu vozidlu; napájení průběžného vedení centrálního zdroje elektrické energie je však třeba vypnout nejpozději v době, kdy je čelo vlaku v úrovni návěsti:

a) **Stáhněte sběrač** v úseku změny trakční soustavy;

b) **Vypněte proud** v případě motorového hnacího vozidla na neelektrizované trati;

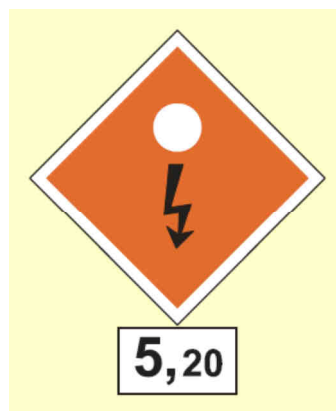
c) **Vypněte napájení průběžného vedení.**

U elektrických jednotek nebo u hnacích vozidel s mnohočlenným řízením musí strojvedoucí obdobně respektovat umístění jím ovládaných sběračů na jednotlivých vozidlech.

22, Návěst **Začátek snížené výšky trolejového drátu**

(čtvercová, na vrcholu postavená oranžová deska s bílým okrajem, na ní černý blesk směřující dolů, symetricky umístěný k vísle úhlopříčce, nad ním je jedna bílá odrazka; pod oranžovou deskou je obdélníková, na delší straně postavená bílá deska s černým číslem udávajícím skutečnou výšku trolejového drátu nad temenem kolejnic na nejnižším místě)

Upozorňuje na začátek snížené výšky trolejového drátu a přikazuje strojvedoucímu SHV pro údržbu trakčního vedení zastavit, je-li izolovaná pracovní plošina obsazena zaměstnancem; pokračovat v jízdě je strojvedoucímu dovoleno jen po svolení od zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě.

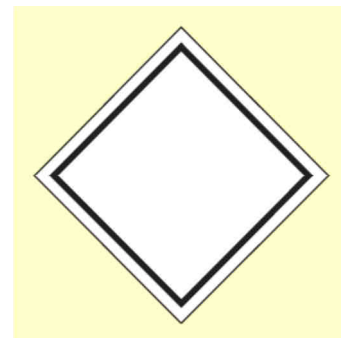


23, Návěst Začátek snížené výšky trolejového drátu ovlivňuje v některých případech jízdu s mimořádnou zásilkou nebo jízdu speciálního vozidla. Vyžadují-li místa se sníženou výškou trolejového drátu opatření u vlaku s mimořádnou zásilkou, stanoví je příkaz k dopravě mimořádné zásilky nebo speciálního vozidla.

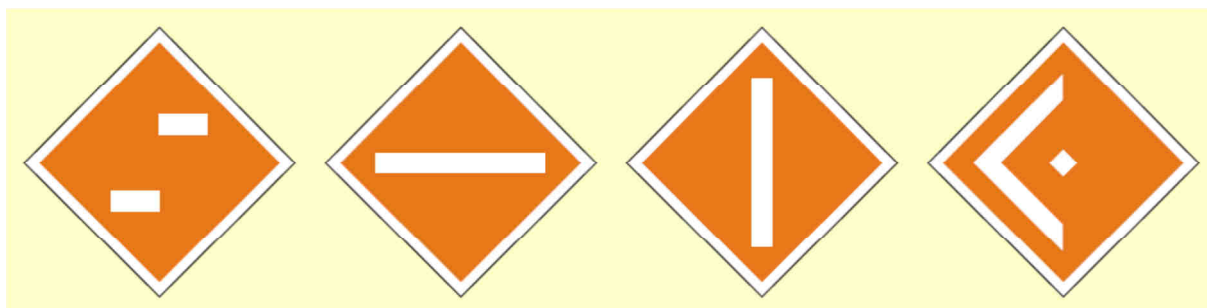
24, Návěst Konec snížené výšky trolejového drátu

(čtvercová, na vrcholu postavená bílá deska s černým orámováním a bílým okrajem)

Upozorňuje na konec úseku se sníženou výškou trolejového drátu.



25, U přenosných návěstidel pro elektrický provoz je modrá deska nahrazena oranžovou. Význam návěstí je stejný, jako u návěstidel nepřenosných.



26, Pokud strojvedoucí dostal při napěťové výluce trakčního vedení pokyn ke stažení sběrače přenosným návěstidlem pro elektrický provoz, smí sběrač zdvihnout pouze na návěst přenosného návěstidla pro elektrický provoz, popř. na pokyn výpravčího, daný písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením. Návěst **Zdvihněte sběrač na nepřenosném návěstidle pro elektrický provoz v úseku napěťové výluky trakčního vedení neplatí.**

27, Odpovědnost za správné umístění (odstranění) přenosných návěstidel pro elektrický provoz při napěťové výluce má odpovědný zástupce objednavatele výluky nebo jím pověřený zaměstnanec, pokud jiného zaměstnance nestanoví VR.

28, Návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu se na elektrizované trati umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr** na vzdálenost nejméně:**

- a) 400 m – pro tratě s rychlostí 60 km/h a nižší;
- b) 600 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h;

Na neelektrizované trati se návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** neumísťuje.

29, Návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** nebo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** na vzdálenost nejméně:**

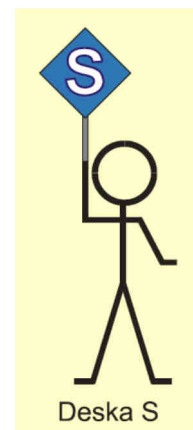
- a) 400 m – pro tratě s rychlostí 60 km/h a nižší;
- b) 600 m – pro tratě s rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h;

30, Není-li možno umístit návěst **Připravte se k vypnutí proudu nebo **Připravte se ke stažení sběrače** (a to ani doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být tato skutečnost uvedena v TTP nebo o ní musí být strojvedoucí vlaků (PMD) zpraveni písemným rozkazem.**

31, Návěst **Jízda sníženým výkonem**

(modrá čtvercová deska postavená na vrcholu, uprostřed bílé písmeno „S“),

Dávaná strojvedoucím všech činných elektrických hnacích vozidel, přikazuje strojvedoucím projíždějícího vlaku jet sníženým výkonem hnacího vozidla při jízdě do nejbližší stanice. Tuto návěst dává výpravčí nebo z jeho rozkazu jiný zaměstnanec.



32, Návěst **Jízda sníženým výkonem** dává (nařizuje dávat) výpravčí na příkaz elektrodispečera.

33, Jízdou sníženým výkonem se rozumí takový způsob jízdy činného elektrického hnacího vozidla, při kterém strojvedoucí omezí velikost okamžitého výkonu hnacího vozidla za účelem snížení výkonových požadavků vozidla na trakční napájecí soustavu. Strojvedoucí pro snížení výkonu využije technických možností příslušné řady elektrického hnacího vozidla s přihlédnutím k traťovým poměrům, druhu a hmotnosti vlaku.

Dopravce musí pro jednotlivé řady hnacích vozidel elektrické trakce stanovit, jak má strojvedoucí postupovat po obdržení návěstí **Jízda sníženým výkonem**.

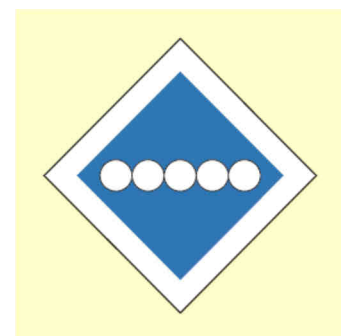
34, Při poklesu napětí na stejnosměrné trakční soustavě s napětím 3 kV musí strojvedoucí jednat, jako by obdržel návěst **Jízda sníženým výkonem**.

INDIKÁTORY

35, Návěst **Stáhněte sběrač**

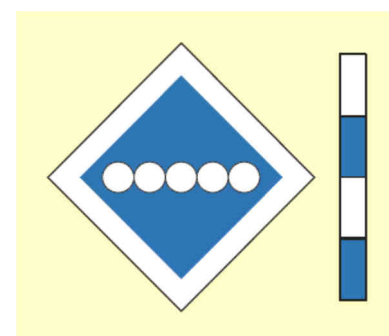
(čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s černým orámováním a bílým okrajem, uvnitř znak tvořený svítícím vodorovným bílým pruhem v úhlopříčce)

Přikazuje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla jízdu se staženým sběračem nejpозději v úrovni této návěstí.



36, Je-li indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** doplněn označovacím pásem

s modrými a bílými pruhy stejné délky, umístěným pod indikátorem nebo vedle indikátoru, platí pouze pro posun. Seznam těchto indikátorů musí být uveden v TTP a v ZDD.



37, Při zhasnutí indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

Pokud však nesvítí návěst na indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** doplněném modrobílým označovacím pásem a strojvedoucí byl zpraven, že při posunu na záhlaví je vypnuta část trakčního vedení za tímto indikátorem, musí jednat jako kdyby indikátor svítil.

38, V úseku vymezeném návěstí **Stáhněte sběrač**, **Vypněte proud**, **Vypněte trakční odběr** nebo indikátorem pro návěst **Stáhněte sběrač** a návěstí **Zdvihněte sběrač** nebo **Zapněte proud** je zakázáno stání elektrických hnacích vozidel se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné jen se souhlasem elektrodispečera. Toto ustanovení musí být dodrženo i v případě, když indikátory nesvítí.

ZÁSADY PRO UMÍSTĚOVÁNÍ NÁVĚSTIDEL

39, Návěsti Stáhněte sběrač, Všechny koleje bez trakčního vedení, Kolej v přímém směru bez trakčního vedení, Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení, Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení musí být vždy umístěny v místě, kde je nutné, aby začala jízda elektrických hnacích vozidel se staženými sběrači.

Návěst **Zdvihněte sběrač** musí být vždy umístěna za návěstí s pokynem ke stažení sběrače v místě, odkud je možná jízda elektrických hnacích vozidel se zdviženými sběrači.

Návěst **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**) musí být umístěna před návěstí **Stáhněte sběrač** vždy; před návěstmi **Všechny koleje bez trakčního vedení, Kolej v přímém směru bez trakčního vedení, Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení, Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** jen tam, kde v návěstěném směru přichází v úvahu možnost jízdy vlaků vedených hnacími vozidly elektrické závislé trakce.

Není-li možné umístit návěst **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být o tom strojvedoucí vlaku nebo PMD zpraven písemně.

Návěst **Připravte se k vypnutí proudu** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**) musí být na elektrizovaných tratích umístěna před návěstí **Vypněte proud, Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr** vždy.

Není-li možné umístit návěst **Připravte se k vypnutí proudu** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být o tom strojvedoucí vlaku nebo PMD zpraven písemně.

40, Přenosná návěstidla pro elektrický provoz musí být vždy umístěna, pokud napěťová výluka trakčního vedení vyžaduje mimořádně jízdu se staženými sběrači. Předvěstění a stanovení beznapěťového úseku (nesjízdného místa trakčního vedení) musí být návěstěno jen přenosnými návěstidly pro elektrický provoz, kombinace s nepřenosiými není možná. Před přenosnou návěstí **Stáhněte sběrač** nebo před přenosnými návěstmi **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení, Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení, Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** musí být vždy umístěna na stanovenou vzdálenost přenosná návěst **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněná o návěst **Zkrácená vzdálenost**).

VII. Napěťové výluky trakčního vedení

1, Napěťová výluka trakčního vedení je stav, kdy je vypnuta část trakčního vedení a kdy všechna elektrická hnací vozidla musí mít v dotčeném úseku stažené sběrače. Za napěťovou výluku je pro účely předpisů pro organizování drážní dopravy považován i stav, kdy trakční vedení sice není vypnuté, ale není sjízdné se zdviženými sběrači. Při napěťové výluce trakčního vedení může vlak (PMD) podle sklonových poměrů vypnutou (nesjízdnou) částí projet (vjet do ní) setrvačností nebo být dopravován hnacím vozidlem nezávislé trakce.

Rozsahy napěťových sekcí trakčního vedení jsou zapracovány do platných schémat napájení a dělení trakčního vedení provozovatele trakčního vedení společnosti SŽDC.

2, Napěťová výluka trakčního vedení smí být zahájena a ukončena jen se souhlasem elektrodispečera. Pro napěťové výluky trakčního vedení platí ustanovení této části obdobně jako pro výluky kolejí.

3, Při napěťové výluce trakčního vedení zajistí rozmístění potřebných návěstidel pro elektrický provoz zaměstnanci OSPD; u předpokládaných výluk ještě před zahájením výluky, u nepředpokládaných výluk co nejdříve. Za jejich umístění odpovídá OZOV. Je-li napěťová výluka trakčního vedení pouze nad kolejemi, které jsou vyloučeny, přenosná návěstidla pro elektrický provoz se neumisťují.

4, Před zahájením napěťové výluky trakčního vedení musí výpravčí strojvedoucím všech hnacích vozidel závislé trakce na výlukou dotčených kolejích přikázat, aby na hnacích vozidlech stáhli sběrače.

5, O mimořádné jízdě se staženými sběrači musí být zpraveni písemným rozkazem strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel činných a pohotových k službě. Za zpravení odpovídá výpravčí stanice s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením ve stanici nebo výpravčí stanice bezprostředně před místem s napětovou výlukou trakčního vedení na širé trati. Pokud strojvedoucí zjistí, že jsou umístěna přenosná návěstidla pro elektrický provoz i v době mimo časové vymezení platnosti pokynu o jízdě se staženými sběrači nebo když o jízdě se staženými sběrači není zpraven, jedná podle těchto návěstidel.

6, Strojvedoucí musí být zpraven o jízdě se staženými sběrači takto:

a) při jízdě se staženými sběrači na vjezdovém zhlaví, na některých (popř. na všech) nevyločených dopravních kolejích a případně i na vjezdovém záhlaví: „*V Petrově nad Desnou při vjezdu a jízdě po kolejích jedna a tři (po lichých kolejích, po všech kolejích) projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

b) při jízdě se staženými sběrači jen na vjezdovém zhlaví a případně i na vjezdovém záhlaví:

„*V Petrově nad Desnou při vjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

c) při jízdě se staženými sběrači na některých (popř. na všech) nevyločených dopravních kolejích, na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví: „*V Petrově nad Desnou při jízdě po kolejích jedna a tři (po lichých kolejích, po všech kolejích) a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

d) při jízdě se staženými sběrači jen na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví:

„*V Petrově nad Desnou při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

e) při jízdě se staženými sběrači na vjezdovém a odjezdovém zhlaví, na některých (popř. na všech) nevyločených dopravních kolejích a případně i na vjezdovém a odjezdovém záhlaví: „*V Petrově nad Desnou při vjezdu, jízdě po kolejích jedna a tři (po lichých kolejích, po všech kolejích) a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

f) při jízdě se staženými sběrači jen na vjezdovém a odjezdovém zhlaví a případně i na vjezdovém a odjezdovém záhlaví: „*V Petrově nad Desnou při vjezdu a odjezdu projedte beznapěťové úseky se staženými sběrači.*“;

g) při jízdě se staženými sběrači jen na některých (popř. na všech) nevyločených dopravních kolejích: „*V Petrově nad Desnou při jízdě po kolejích jedna a tři (po všech kolejích) projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.*“;

h) při jízdě se staženými sběrači na širé trati „*Při jízdě z Petrova nad Desnou do Šumperka po traťové koleji projedte beznapěťový úsek v km - (projedte celý mezistanicí úsek) se staženými sběrači.*“

7, Do doby, než budou při nepředpokládané výluce návěstidla pro elektrický provoz umístěna, se text písemného rozkazu doplní o informaci o tom, že přenosná návěstidla pro elektrický provoz nejsou dosud umístěna s udáním kilometrické polohy jízdy se staženými sběrači takto: „*Návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna. Jízda se staženými sběrači je na záhlaví traťové koleje ze směru Šumperk, v první a třetí koleji a na záhlaví traťové koleje směr Velké Losiny od km do km*“ Kilometrickou polohu, případně další upřesnění podle místních poměrů prokazatelně stanoví OZOV.

8, Výpravčí nesmí dovolit vjezd (odjezd) vlaků (PMD) s elektrickým hnacím vozidlem, dokud nedostal zprávu o tom, že strojvedoucí těchto vlaků (PMD) jsou nebo budou zpraveni, nebo dokud je nezpráví sám. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí tuto zprávu výpravčí, který ji dostal, dokumentovat v Telefonním zápisníku.

9, O jízdě vlaku s hnacím vozidlem nezávislé trakce vyrozumí strojvedoucího výpravčí přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance, a to ve stanici, kde se hnací vozidlo nezávislé trakce k vlaku přivěsí nebo ve které bude provádět vysunutí vlaku.

10, Zastaví-li vlak vedený hnacím vozidlem závislé trakce výjimečně na koleji s napětovou výlukou trakčního vedení, musí být odtažen nebo vysunut hnacím vozidlem nezávislé trakce.

11, Má-li vlak odjet z koleje s napětovou výlukou trakčního vedení, může ho vysunout hnací vozidlo nezávislé trakce tak, aby elektrické hnací vozidlo bylo za vzdušnou izolací (elektrickým dělením).

Po vysunutí vlaku ze stanice a po odpojení hnacího vozidla, které vlak vysunulo, smí strojvedoucí uvést vlak do pohybu až po souhlasu zaměstnance, který hnací vozidlo nezávislé trakce odvěsil.

Neklesne-li tlak v hlavním vzduchojemu pod 5 bar, nemusí být hnací vozidlo nezávislé trakce, provádějící vysunutí, k vlaku přivěšeno a vlak nemusí po vysunutí zastavit. O tomto způsobu vysunutí se dohodne výpravčí se strojvedoucím vedoucím hnacího vozidla a zpráví o něm i strojvedoucího hnacího vozidla provádějící vysunutí.

12, V případě potřeby (vzhledem k obsluze PZZ a/nebo obsluze staničního zabezpečovacího zařízení) se v ZDD uvádí, kam až musí, příp. kam už nesmí jet hnací vozidlo nezávislé trakce, pokud vysouvá vlak, nebo za jakých podmínek se smí toto vozidlo vracet zpět. Výpravčí o těchto podmínkách vyrozumí strojvedoucího přímo.

13, Pokud strojvedoucí obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane říslušný pokyn.

14, OZOV je povinen při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení zajistit zpravení stanic podle předpisu ŽD D2. Při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení na širé trati je povinen ještě tyto údaje oznámit výpravčím v Šumperku a Petrově nad Desnou, který dále postupuje podle opatření OSŘP.

OSŘP vydá opatření, ve kterých uvede postup pro posouzení možnosti jízdy setrvačností při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení na širé trati, včetně stanovení odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců za plnění tohoto opatření.

1., Zpracovatelé výlukových rozkazů musí zajistit zpravování strojvedoucích všech vlaků vzory, uvedenými v předpise ŽD D2 vždy, když připadá v úvahu jízda po kolejích s napěťovou výlukou trakčního vedení, bez ohledu na případnou možnost jízdy po kolejích bez napěťové výluky trakčního vedení. Stejnou povinnost má při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení výpravčí, který je odpovědný za zpravení strojvedoucích elektrických hnacích vozidel, bude-li žádat o zpravení výpravčího zpravovací (výchozí) stanice.

Zpravuje-li však výpravčí, který je odpovědný za zpravení strojvedoucích elektrických hnacích vozidel, strojvedoucího vlaku (PMD) sám nebo ho na jeho žádost zpravuje výpravčí sousední stanice, zpravuje o napěťové výluce trakčního vedení jen strojvedoucího toho vlaku (PMD), který po koleji s napěťovou výlukou trakčního vedení pojede.

16, Při nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení odpovídá OZOV za provedení opatření pro jízdu se staženými sběrači. Do doby vydání elektronické depeše musí o nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení zpravit OZOV výpravčí všech stanic ve vypnutém úseku a všech stanic s tímto úsekem sousedících. Oznámení zapíše OZOV do telefonního zápisníku v jedné z těchto stanic. Při tom je povinen uvést:

a) veškeré údaje, které musí obsahovat elektronická depeše o zavedení nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení Podle přílohy 1 tohoto Předpisu.

b) zda jsou umístěna přenosná návěstidla pro elektrický provoz nebo kilometrickou polohu beznapěťového úseku (nejsou-li tato návěstidla umístěna);

c) zda je kolej sjízdna bez dalšího omezení.

17, Při napěťové výluce trakčního vedení obsluhují úsekové odpojovače zaměstnanci OSPD nebo jiní odborně způsobilí zaměstnanci podle příkazů elektrodispečera. Zaměstnanci OSPD používají vlastních klíčů a klik pro ovládání úsekových odpojovačů.

18, Je-li nutné pro vypnutí napětí obsloužit úsekové odpojovače překlenující vzdušnou izolaci mezi širou tratí a stanicí, zjistí výpravčí, není-li kolej, jejíž trakční vedení se má vypnout, obsazena hnacím vozidlem závislé trakce popř. není-li na tuto kolej dovolen vjezd hnacího vozidla závislé trakce a oznámí to elektrodispečerovi. Po splnění všech podmínek udělí elektrodispečer souhlas k zahájení prací přímo OZOV.

19, Ukončení prací oznámí vedoucí prací nebo dozor OSPD přímo elektrodispečerovi. Ten zařídí obdobně podle ustanovení předchozího článku potřebné manipulace a oznámí pak výpravčímu určené stanice, že napěťová výlučka trakčního vedení může být ukončena.

20, Poruchu trakčního vedení na širé trati a ve stanici oznámí výpravčí ihned elektrodispečerovi. Elektrodispečer učiní opatření potřebná pro odstranění poruchy při zavedení nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení, popř. i nepředpokládané výluky koleje. Pro zavedení a ukončení nepředpokládané výluky platí ustanovení předchozích článků.

Po skončení prací zpravit elektrodispečer o případných změnách na trakčním vedení (např. nezatrolejované výhybky nebo jiná místa, která musí být pojížděna se staženým sběračem) a potřebných dopravních opatřeních příkazem elektrodispečera výpravčí, jichž se to týká, a ti zařídí potřebné zpravování vlaků.

21, O nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení staniční koleje zpraví výpravčí zaměstnance, jichž se to týká, a elektrodispečer vyrozumí udržující zaměstnance OSPD, kteří zařídí umístění přenosných návěstidel pro elektrický provoz.

22, Na koleje, jejichž trakční vedení je bez napětí, se nesmí dovolit jakákoliv jízda hnacího vozidla závislé trakce se zdviženým sběračem.

23, V ZDD se stanoví, za jakých podmínek smějí vjíždět, projíždět a odjíždět vlaky při napěťové výluce trakčního vedení staniční koleje.

24, Pro hlášení o zahájení napěťové výluky trakčního vedení se použije těchto znění: „V 7.00 zahájena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Šumperk – Petrov nad Desnou. Havlíček.“

Je-li výluka koleje i výluka trakčního vedení nad touto kolejí zahájena současně, mohou být hlášení o zahájení obou výluk spojeny: „V 9.25 zahájena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Šumperk – Petrov nad Desnou včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Havlíček.“

25, Při zahájení a ukončení napěťové výluky trakčního vedení ve stanici se postupuje obdobným způsobem jako při napěťové výluce trakčního vedení traťové koleje; zahájení a ukončení výluky ohlásí výpravčí určeným dopravním zaměstnancům..

VIII. Provozování drážní dopravy

1, Přípustnost jízdy hnacích vozidel určité řady na určité trati se nazývá **přechodnost hnacích vozidel**. Elektrická hnací vozidla s odpovídající skupinou přechodnosti jsou se staženými sběrači přechodná i na neelektrizovaných tratích, pokud pro některou řadu hnacích vozidel není stanoveno jinak.

2, Postrku elektrickým nebo motorovým vozem se smí používat na všech tratích u všech vlaků osobní dopravy, které mají v čele vlaku činné hnací vozidlo.

3, U vlaků osobní dopravy mohou být jako postrková hnací vozidla zařazeny elektrické nebo motorové vozy nebo jednotky. O jejich zařazení, nekončí-li jízdu na širé trati, se strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel nezpravují.

4, U vlaků osobní dopravy mohou být jako vložená hnací vozidla zařazeny kdekoli ve vlaku elektrické vozy nebo jednotky.

5, **Nečinné hnací vozidlo** je hnací vozidlo, které nemůže vyvíjet tažnou sílu nebo je sice provozuschopné, ale není obsazeno lokomotivní četou. Je-li to z technických nebo provozních důvodů nutné nebo účelné, doprovází je odborně způsobilý zaměstnanec. Nečinné hnací vozidlo elektrické trakce nesmí mít zdvižené sběrače, a to ani v případě, když jej doprovází odborně způsobilý zaměstnanec. Hmotnost nečinného hnacího vozidla se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku;

6, Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není povolena, je-li vlak něčím ohrožen, popř. že jeho další jízdu by mohla být ohrožena trakční vedení.

Zpozoruje-li strojvedoucí při jízdě vlaku, že by mohl být ohrožen jiný vlak poruchou trakčního vedení musí ihned na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou a co nejrychleji zpravit výpravčího a řídit se jeho pokyny. V případě nebezpečí z prodlení použije strojvedoucí výpravčí všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená.

Stejně tak musí strojvedoucí sám nebo prostřednictvím členů obsluhy vlaku použít všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená, nemůže-li vyrozumět výpravčího o ohrožení jízdy vlaku po sousední kolejí.

7, Výpravčí zodpovídá za dodržení následných mezidobí mezi jízdami elektrických hnacích vozidel a elektrických jednotek.

IX. Mimořádné události

1, Všichni zaměstnanci ve své pracovní době, kteří zjistí, že došlo k poškození trakčního vedení a není možné spolehlivě zjistit, že je sjízdna sousední kolej (koleje), musí ve všech těchto případech zabránit, aby na sousední kolej nebylo vpuštěno žádné vozidlo (kromě PMD, kterým bude případně zjišťována volnost a průjezdnost této koleje). Pokud se tam již nachází, musí učinit vše k zabránění srážky nebo alespoň ke snížení následků mimořádné události.

Stejnou povinnost mají všichni zaměstnanci, kteří o takové skutečnosti dostanou ve své pracovní době zprávu, ve které není sjízdnost sousedních kolejí výslovně uvedena.

X. Zhoršená povětrnostní situace

1, Dochází-li po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů, viditelnému vlnění a pohybu trakčního vedení:

a) je-li trať sjízdna (např. dojel protijedoucí vlak, předchozí vlak dojel do sousední stanice, po ověření volnosti a průjezdnosti tratě), ale vlivem povětrnostních podmínek by mohlo dojít ke vzniku překážky na trati, zpravuje výpravčí další vlaky (PMD) písemným rozkazem takto: „Z důvodu zhoršené povětrnostní situace a nebezpečí vzniku překážky na trati přizpůsobte mezi stanicemi Petrov nad Desnou – Velké Losiny (od km ... do km ...) rychlost jízdy tak, abyste na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidíte před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.

b) není-li si výpravčí jistý, že trať je sjízdna (první vlak po vichřici, průtrži mračen apod.), dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě. Volnou kolejí se pro účely tohoto článku rozumí kolej, na které není žádná překážka způsobená povětrnostními vlivy, zjištělná pohledem z hnacího vozidla. Pokud při zpravení strojvedoucího podle písmene a) vznikla překážka na volné koleji až v době, kdy již strojvedoucí tuto kolej přehlédl, jedná se o náhle vzniklou překážku, před kterou strojvedoucí zastaví dle možností.

XI. Doplnující bezpečnostní opatření pro elektrizované tratě

A, POVINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ

1, Při posunu s železničními vozy, při práci na kolejišti, při čištění, údržbě a opravách drážních vozidel, při práci ve výškách a na pracovišti, kde je nebezpečí pádu předmětů nebo pracovních úrazů způsobených elektrickým proudem a při stavební činnosti musí být používány vhodné prostředky na ochranu hlavy (přilba), výstražná vesta, postroj nebo oděv vyrobený z fluorescenčního materiálu a obuv s protiskluzovou podešví vyhovující požadavkům normových hodnot.

2, Při obsluze a práci na elektrických zařízeních nebo v jejich blízkosti jsou zaměstnanci povinni dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy, vyhlášky a normy.

3, Pracovat se souvislým proudem vody do vzdálenosti 30 m od živých částí elektrických zařízení pod napětím je zakázáno. Při záchranných pracích musí být zajištěn beznapěťový stav. K hašení požáru se smí používat pouze vhodné hasicí prostředky.

- 4, Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno mimo dalších nařízení stoupat nebo sedat na elektrická zařízení
- 5, Při čištění a mazání výhybek a údržbě venkovních osvětlovacích těles jsou zaměstnanci povinni postupovat při manipulaci s venkovními osvětlovacími tělesy v nevyložených kolejích s opatrností s ohledem na charakter osvětlovacího tělesa. Pozornost je nutno věnovat této činnosti v prostoru, kde se nachází trakční vedení.
- 6, Při výkonu práce v blízkosti trakčního vedení musí zaměstnanec dodržet minimální vzdálenost 1,5 m od živých částí trakčního vedení, a to jak částmi těla, tak náradím nebo předměty, se kterými pracuje.
- 7, Je zakázáno stříkání vodou tam, kde je nebezpečí postříku částí trakčního vedení pod napětím. Postřikovávání nástupišť a kolejí na elektrizovaných tratích je dovoleno jen kropicími konvemi nebo kropicími mechanismy, které mají spodní vývod trysek.
- 8, Na elektrizované trati je zakázáno vystupovat na střechy vozidel, na vyvýšené brzdové plošiny, na kapoty hnacích vozidel, na nádržkové vozy, na náklady vozů za jakýmkoli účelem (opravy střechy, úpravy plachet, zavírání vík, střech a poklopů, utáhnutí ruční brzdy apod.) bez vypnutí a zajištění trakčního vedení.
- 9, Ubytovací, dílenské a podobné vozy se odstavují na elektrizovaných tratích na koleje bez trakčního vedení. Je-li nutno odstavit vozy na koleje s trakčním vedením, musí být o tom všichni zúčastnění vyrozuměni a prokazatelně poučeni svým vedoucím zaměstnancem. Používání antén všech druhů je za jízdy, jakož i v době odstavení na koleji s trakčním vedením zakázáno. Výjimkou může být speciální anténa pro použití na elektrizovaných tratích.
- 10, Dlouhé vodivé předměty (např. kovové žebříky apod.) se nesmějí nosit vztyčené proti trakčnímu vedení. Na elektrizovaných tratích, na kolejích s kolejovými obvody železničního zabezpečovacího zařízení a v kolejích s provozem souprav s ústředním zásobováním vozů elektrickou energií z motorových lokomotiv nebo v kolejích s pobytem souprav při elektrickém předtápění se rovněž nesmějí používat kovové šablony na měření průřezného průřezu, ocelová pásma apod. venkovních osvětlovacích těles:
- 11, Při práci strojů na elektrizovaných tratích musí být dodržovány podmínky bezpečné práce podle příslušných norem (např. ČSN EN 50110-1 ed.2). Vedoucí pracoviště stroje je povinen seznámit a poučit prokazatelně osádky stroje o bezpečnostních předpisech na elektrizovaných tratích. Ukončení prací prováděných za napěťové výluky oznámí vedoucí pracoviště stroje pověřenému zaměstnanci Správy elektrotechniky a energetiky.
- 12, Práce na zabezpečovacích zařízeních lze provádět na elektrizované trati musí být při výměně stykových transformátorů (tlumivek) nebo přípojních a středových lanových propojení na kolejových obvodech dodrženy pracovní postupy předepsané především předpisem SŽDC (ČD) T120, předpis pro provozování a údržbu zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků; při demontáži a montáži lanových propojení musí být učiněna opatření ve smyslu platných předpisů a norem.
- 13, Při pracích na sdělovacích a zabezpečovacích vedeních ohrožených vlivy vedení vn, vvn a zvn a elektrické trakce je třeba dodržovat též všechny bezpečnostní předpisy platné pro daný druh sdělovacího a zabezpečovacího vedení a příslušnou práci,
- 14, Při práci na kabelových vedeních je nutné, aby vedoucí prací nebo jím pověřený zaměstnanec střežil vně otvorů do komory zaměstnance pracující v komoře. Před použitím otevřeného ohně je nutné se přesvědčit, zda je komora řádně vyvětrána. V kabelových komorách je zakázáno kouření. Zpozoruje-li zaměstnanec pracující v komoře dráždění zraku, čichu nebo hučení v uších a pociťuje-li současně dýchací potíže, musí ihned komoru opustit nebo dát znamení, aby byl z komory vytažen. Proto musí být zaměstnanci pracující v komoře zajištěni ochranným lanem.
- 15, Pro zajištění bezpečné práce na sdělovacím zařízení je nutno montážní práce rádiových stanic a na lokomotivách provádět jen na kolejích mimo trakční vedení. Při práci na venkovních anténách základnových rádiových stanic na elektrizovaných tratích se musí dodržovat ustanovení norem. Veškeré práce na venkovní anténě se smějí provádět při vypnutém napájení, Před výstupem na vysílací anténu je zaměstna-

nec povinen se přesvědčit o dobrém stavu kotevních lan, dále musí použít ochranný prostředek k zajištění pádu a kožené rukavice. Za bouře a silného větru je práce na anténách zakázána.

16, Pro zajištění bezpečnosti práce na úseku elektrotechniky a energetiky platí zvláštní předpisy, vyhlášky a normy, se kterými musí být prokazatelně seznámeni všichni zaměstnanci vykonávající činnost na elektrických zařízeních nebo v jejich blízkosti.

17, Bezpečná práce řidičů drážních vozidel je podmíněna dodržováním těchto hlavních zásad:

1) na elektrizovaných kolejích je zakázán vstup na kapoty a střechy hnacích vozidel,

2) na elektrizovaných kolejích je zakázáno při čištění hnacích vozidel používat vody z hadice připojené na zdroj vody nebo kartáče a košťata, popř. jiné předměty, jimiž by mohlo dojít k přiblížení k trakčnímu vedení na vzdálenost menší než 1,5 m,

3) u parních lokomotiv je zakázáno stříkání uhlí nebo manipulace s hřebly a ohňovými háky mimo budku lokomotivy na kolejích s trakčním vedením.

18, V železničním provozu se s dlouhými předměty se musí manipulovat tak, aby nezasáhly do blízkosti trakčního vedení a do průjezdného průřezu sousední koleje,

19, U osobních vozů při elektrickém předtápění nebo vozů na kolejích s trakčním vedením pod napětím se vodojemy smějí plnit jen za podmínek stanovených příslušným předpisem.

B, BEZPEČNÁ OBSLUHA ZAŘÍZENÍ TRAKČNÍHO VEDENÍ

1, Obsluhou zařízení trakčního vedení se rozumí zapínání a vypínání spínacích prvků trakčního vedení místně (včetně uzamknutí), dálkově nebo ústředně včetně zajištění požadovaného stavu.

2, Úsekové odpojovače a odpínače (dále jen „odpojovače“) smí obsluhovat jen k tomu pověřený zaměstnanec, kteří na základě p řezkoušení obdrží k této činnosti oprávnění. Jmenný seznam dopravních zaměstnanců oprávněných k obsluze odpojovačů a doba platnosti oprávnění jsou uvedeny v ZDD.

3, Úsekové odpojovače, s výjimkou úsekových odpojovačů místního významu, smějí obsluhovat oprávněný zaměstnanec jen na příkaz elektrodispečera. Při nebezpečí z prodlení a není-li možné okamžité dorozumění s elektrodispečerem, lze vypnout příslušný úsek bez příkazu elektrodispečera. O provedené manipulaci musí obsluhující zaměstnanec elektrodispečera, jakmile je dorozumění možné, neprodleně informovat.

4, Před provedením obsluhy odpojovačů musí pověřený zaměstnanec zajistit stažení sběračů elektrických hnacích vozidel a vypnutí elektrických předtápěcích zařízení napájených z vypínaného trakčního vedení, pokud by touto činností nevzniklo nebezpečí z prodlení.

5, Při ruční obsluze odpojovače musí pověřený zaměstnanec k obsluze odpojovačů použít ochranné izolační rukavice a ochrannou přilbu. Před obsluhou odpojovače musí zaměstnanec pohledem zkontrolovat stav připojení vodivého spojení konstrukce odpojovače (trakční podpěry) na kolejnicové vedení nebo jejího uzemnění. Pokud nelze pohledem zkontrolovat celistvost ukolejnění nebo uzemnění, musí použít i ochranné izolační galoše.

6, Přístupové cesty ke stanovišti a stanoviště pro obsluhu odpojovače musí umožňovat bezpečný přístup a bezpečnou obsluhu.

7, Další požadavky jsou uvedeny v normě TNŽ 34 3109 bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.

Příloha 1 - Evidence nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení

1. Tato ustanovení se týkají evidence:

- nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení;

2. Za dodržování zásad pro zavádění, odstraňování a evidenci nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení v obvodu příslušné OSPD odpovídá ředitel OSPD.

Za evidenci nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení přílehlých dispozičních (zpravovacích) úsecích odpovídá starší výpravčí.

3. Zavedení nebo zrušení nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení

se provádí elektronickou depeší (popř. po vzájemné dohodě elektronickou poštou), která musí obsahovat:

a) určení času (datum a hodinu zavedení nebo ukončení);

b) určení místa (mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo staniční koleje, případně i číslo výhybky);

c) u nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení na širé trati, zda je dovolena jízda setrvačností;

d) důvod zavedení (stručně a jasně);

e) předpokládané datum odstranění.

4. Elektronické depeše (zprávy elektronickou poštou) zasílají OSPD:

a) na odbor provozuschopnosti SŽDC;

b) příslušné OSŘP;

c) všem zpravovacím stanicím dle PND7 příslušné oblasti řízení a všem stanicím v příslušném zpravovacím úseku;

d) DA SŽDC;

e) dalším adresátům po vzájemné dohodě.

5. OSPD vede evidenci nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení.

Měsíční přehledy musí obsahovat:

a) soupis všech nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení za celé OSPD k poslednímu dni v měsíci;

b) u každé nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení musí být uveden mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo staniční koleje, důvod zavedení, datum zavedení, datum předpokládaného odstranění.

6. Přehledy nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení zasílají

OSPD měsíčně elektronickou poštou:

a) příslušné OSŘP;

b) všem zpravovacím stanicím dle PND7 příslušné oblasti řízení a všem stanicím v příslušném zpravovacím úseku;

c) DA SŽDC;

d) dalším adresátům po vzájemné dohodě.

7. Evidence nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení musí být v ŽST vedena u výpravčího, který odpovídá za zpravování strojvedoucích vlaků (PMD) písemnými rozkazy.

8. Evidence nepředpokládaných napěťových výluk trakčního vedení v ŽST musí obsahovat mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo staniční koleje, datum a hodinu zavedení a ukončení, číslo elektronické depeše, kterou byla nepředpokládaná napěťová výluka trakčního vedení zavedena a ukončena.