DOPRAVNÍ PŘEDPISY
PRO VLEČKY A DŮLNÍ DRÁHY

D - D2

I. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Dopravní předpisy pro vlečky a důlní dráhy (dále jen dopravní předpisy) platí pro zaměstnance vleček a důlních drah povrchových hnědouhelných dolů a jejich úpraven, na něž se vztahují Pravidla technického provozu pro vlečky a důlní dráhy D - T1.

Tyto předpisy obsahují základní ustanovení pro výkon dopravní služby a požadavky pro zajištění bezpečnosti provozu a ochrany zdraví při práci na vlečkách a důlních drahách (dále jen drahách) povrchových hnědouhelných dolů a jejich úpravnách.

Dopravní předpisy mají platnost i pro organizace s obdobným charakterem činnosti, které se přihlásí k jejich uplatňování na svých drahách.

II. ZÁKLADNÍ POJMY

1. **Vlak** je sestavená a svěšená skupina drážních vozidel tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým drážním vozidlem označená stanovenými návěstmi. Vlakem je také samostatné hnací drážní vozidlo nebo speciální drážní vozidlo s vlastním pohonem nebo svěšená nejméně dvě hnací drážní vozidla označená stanovenými návěstmi.

2. **Posunující díl** je drážní vozidlo nebo skupina drážních vozidel, s nimiž se provádí posun.

3. **Hradlař** je zaměstnanec, který zajišťuje jízdy vlaků nebo posunujících dílů.

4. **Hradlař - výpravčí** je hradlař s kvalifikací výpravčího v přípojovém styku s ČD.

5. **Strojvedoucí** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k řízení hnacího drážního vozidla bez zřetele na jeho typ.

6. **Řidič** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k řízení speciálního hnacího drážního vozidla, které je konstruované pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy, nebo pro kontrolu stavu dráhy odstraňování následků nehod a mimořádných událostí.

7. **Vlakvedoucí** je zaměstnanec zodpovědný za vlak.

8. Vedoucí posunu je zaměstnanec zodpovědný za řízení a provádění posunu.

9. Posunovač je zaměstnanec, který provádí posun.

10. Návěstník je zaměstnanec s kvalifikací posunovače, jehož stanoviště je na prvním vozidle sunutého vlaku, nebo posunujícího dílu.

11. Výhybkář je zaměstnanec obsluhující výhybky na příkaz hradlaře ve stanoveném obvodu dopravny.

12. Oprávněný pracovník je zaměstnanec, který na základě vykonaných zkoušek je oprávněn vykonávat přidělenou funkci (profesi, pracovní činnost).

13. Kyvadlová doprava je vlaková doprava, pravidelně zajišťovaná vyčleněnými soupravami vozidel mezi určenými místy.

14. Sklon je společný název pro stoupání a spád trati.

15. Rozhodný spád je největší spád na trati pro kterou jsou vypočítávány hodnoty brždění vlaku.

16. Vlečka je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy nebo jiné vlečky.

17. Důlní dráha je dráha se stálými a pohyblivými kolejemi, která slouží vlastní potřebě organizace nebo jiného podnikatele a není zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy.

18. na doplňky.

III. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Provozní řád

19. Dopravní předpisy obsahují základní ustanovení. Pro dopravní provoz vydá provozovatel dráhy provozní řád, který musí obsahovat upřesnění těch ustanovení, kde to tyto předpisy vyžadují.

Přípojový provozní řád

20. O vzájemném styku provozu mezi ČD a vlečkou platí ustanovení přípojového provozního řádu a provozního řádu důlní dráhy.

Znalost předpisů a odpovědnost

21. Zaměstnanci, kteří dopravní provoz řídí nebo na něj dohlížejí, si musí osvojit úplnou znalost těchto předpisů. Ostatní zaměstnanci dopravního provozu musí znát ustanovení, v rozsahu stanoveném Výcvikovým a zkušebním řádem.

22. Odpovědnost a povinnosti vyplývající z těchto předpisů se v plném rozsahu vztahují na zaměstnance všech organizačních útvarů, kteří vykonávají práce související s provozem vlečky a důlní dráhy.

Způsobilost zaměstnanců

23. Každý zaměstnanec, který má samostatně vykonávat práce v dopravě, musí být zdravotně způsobilý a musí složit stanovené zkoušky podle Výcvikového a zkušebního řádu pro zaměstnance vleček a důlních drah.

24. Zdravotní způsobilost se zjišťuje lékařskou prohlídkou. V posudku o zdravotní způsobilosti musí být uvedeno zda zaměstnanec je způsobilý pro danou profesi.
Je-li zaměstnanci stanoveno užívat při práci korekčních skel, je povinen je ve službě nosit a mít při sobě náhradní.

25. Všichni zaměstnanci zúčastnění na dopravním provozu jsou povinni zúčastňovat se pravidelného školení a podrobovat se zkouškám ze znalostí předepsaných ustanovení předpisů pro dráhy povrchových dolů.

26. Nekoná-li zaměstnanec dopravní službu déle než rok, musí před opětovným zařazením do dopravní služby vykonat mimořádnou zkoušku.

27. Zaměstnancům musí být přiděleny předpisy a pomůcky potřebné k výkonu dopravní služby na pracovišti.

28. Každý zaměstnanec se musí seznámit s ustanoveními provozního řádu (popř. přípojového provozního řádu) a předpisů, které se týkají jeho činnosti, ještě před zařazením k samostatnému výkonu služby. Za seznámení je odpovědný vedoucí útvaru do kterého zaměstnanec přísluší.

Povinnosti zaměstnanců

29. Péče o bezpečnost a plynulost dopravního provozu má přednost před všemi ostatními činnostmi.

30. Každý zaměstnanec dopravní služby je odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu svých povinností. Je-li v pochybnostech, jedná podle nejlepšího vědomí a svědomí v duchu předpisů tak, aby byl zaručen bezpečný provoz.

Provádění prací a úkonů, které nesouvisí s výkonem služby, je v pracovní době zakázáno.

31. Každý zaměstnanec je povinen nastoupit do práce střízlivý a odpočatý. Před nástupem na směnu a v pracovní době je zakázáno pití alkoholických nápojů, používání narkotik, drog a takových léků, které nepříznivě ovlivňují výkon dopravní služby.

32. Zaměstnanec, který nesplňuje ustanovení čl. 31, musí být z práce vyřazen a musí opustit pracoviště. Ke zjištění uvedeného stavu postačí zjištění nadřízeného.

33. Zpozoruje-li zaměstnanec na jiném zaměstnanci při výkonu práce nebo při jejím nástupu nedodržení čl. 31, nesmí ho připustit k práci a je povinen ihned to nahlásit nadřízenému a učinit opatření k zajištění bezpečnosti provozu.

34. Vstup do služebních místností na dopravních stanovištích je zaměstnancům, kteří tam nevykonávají službu nebo dozor, dovolen jen v pracovních záležitostech, a to jen na dobu nezbytně nutnou.

35. Dopravní službu smějí vykonávat jen zaměstnanci, kteří jsou k tomu oprávněni, a jen jsou-li ve službě. Zaměstnanci mimo službu nesmějí zasahovat do výkonu dopravní služby, pokud se nejedná o případy odvrácení hrozícího nebezpečí.

Zaměstnancům jiných pracovních odvětví je zakázáno vměšovat se do výkonu dopravního provozu.

36. Za správné vykonávání přidělené práce odpovídá každý zaměstnanec sám. Je zakázáno, aby zaměstnanci ve službě přenechávali určené úkony zaměstnancům, kteří k tomu nejsou oprávněni.

Převzít službu za jiného zaměstnance nebo vyměnit si s ním směnu, se smí jen se souhlasem přímého nadřízeného.

37. Při výcviku smí zaměstnanec vykonávat dopravní úkony vždy jen pod osobním dozorem a za plné odpovědnosti zaměstnance, jemuž je přidělen k výcviku, a to jen ty úkony, které odpovídají jeho znalostem a schopnostem.

Zaměstnanec ve výcviku nesmí bez vědomí zaměstnance, jemuž je přidělen, vykonat svévolně jakýkoliv úkon. Poruší-li toto ustanovení je za provedený úkon sám plně odpovědný.

Do výcviku se zařazuje zaměstnanec, který nemá složenou odbornou zkoušku (část odborné zkoušky) opravňujícího k samostatnému výkonu dopravní služby na příslušném pracovišti.

38. Je-li třeba, jsou zaměstnanci povinni konat jakoukoliv práci, která jim bude přidělena a pro kterou mají potřebnou kvalifikaci, včetně výcviku zaměstnance.

39. Rozkazy v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné. Za daný rozkaz odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, komu bylo provedení uloženo.

K odvrácení hrozícího nebezpečí může být dán rozkaz i s pominutím bezprostředního nadřízeného.

40. Radiopojítek mohou používat pouze oprávnění zaměstnanci a to jen za podmínek, stanovených radiokomunikačními předpisy.

Rozkazy, kterými je zajišťována jízda vlaků, musí mít kontrolní záznam.

Odevzdávka služby

41. Služba se odevzdává osobně a ústně. Zaměstnanec, který má svému nástupci odevzdat službu osobně, nesmí opustit pracoviště, dokud nebyl vystřídán.

Dispečeři, hradlaři, výhybkáři na samostatných stanovištích a strojvedoucí odevzdávají službu též písemně. Nelze-li pro dopravní klid nebo výluku dopravní služby odevzdat službu osobně, odevzdá se jen písemně.

Odevzdání služby jen písemně je možné provádět na pracovištích stanovených provozním řádem, ve kterém musí být určen i způsob střídání zaměstnanců na těchto pracovištích.

Písemně se služba odevzdává v knize odevzdávky služby, v dopravním deníku nebo ve služební knize lokomotivy. Písemné odevzdání služby s uvedením datumu a času potvrdí předávající a přejímající svým podpisem.

42. Nastupující zaměstnanec musí být zpraven o situaci v dopravním provozu, zejména o jízdách vlaků, pracích v kolejišti, mimořádných událostech, nepravidelnostech, o stavu vozidel, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení,

obsazení kolejí a musí mu být předány písemné záznamy související s dopravním provozem.

43. Po převzetí služby se ohlásí hradlaři sousedních dopravních stanovišť navzájem svými jmény; jména se zapíší do dopravního deníku.

44 až 45 na doplňky.

IV. ZAŘÍZENÍ VLEČEK A DŮLNÍCH DRAH

Dopravny a širá trať

46. Dopravny jsou místa na dráze, která slouží k řízení jízd vlaků a posunu.

Jsou to: stanice-nádraží, výhybny, odbočky a oddílová návěstidla automatického bloku.

Stanice-nádraží je dopravna s kolejištěm umožňujícím sestavení a rozpuštění vlaků, řízení sledů vlaků a manipulaci s vozidly.

Výhybna je dopravna s kolejištěm pro křižování a předjíždění vlaků.

Odbočka je dopravna s kolejovým rozvětvením na trati umožňující přechod vlaků z jedné trati na druhou

Oddílové návěstidlo automatického bloku je neobsazená dopravna na širé trati, určená k řízení jízd následných vlaků.

47. Dopravní stanoviště - hradlo je místo v dopravně obsazené hradlařem.

48. Výhybkářské stanoviště je místo v obvodu dopravny, obsazené výhybkářem.

49. Na dráze mohou být ještě stanoviště pro střežení přejezdů.

50. Širá trať je trať mezi dvěma sousedními dopravnami, ohraničená vjezdovými návěstidly těchto dopraven, nebo trať od posledního stanoviště k rýpadlu nebo na výsypku. Kde vjezdová návěstidla nejsou, tvoří hranici hrot jazyka nebo námezník krajní výhybky.

51. Každé dopravní stanoviště musí být označeno písmenem a pořadovým číslem.

Samostatná výhybkářská stanoviště se označují zkratkou Vs a pořadovým číslem v obvodu každé dopravny.

52. Koleje v dopravnách se označují čísly, přičemž v obvodu jedné dopravny se nesmějí vyskytovat dvě stejná čísla.

Hlavní průběžná kolej v dopravně na jednokolejné trati se označí číslem 1. Na dvoukolejové trati se levá hlavní průběžná kolej označí číslem 1 a pravá číslem 2. Pro označení polohy vlevo nebo vpravo je rozhodující směr od začátku ke konci trati. Začátek a konec trati je stanoven v provozním řádu.

Ostatní koleje v dopravnách se očíslují od hlavních průběžných kolejí postupně vlevo lichými, vpravo sudými čísly. Výjimečně je možné použít postupného číslování od krajní koleje.

53. V obvodu dílen, skladů apod. se označí číslem 1 nebo nejnižším číslem kolej, která je přímým pokračováním spojovací koleje z dopravny.

Podle potřeby se může v těchto obvodech použít k rozlišení při číslování kolejí desítkových nebo stovkových sérií.

54. Části kolejí, oddělené spojkami (výhybkami), se podle potřeby rozliší písemným indexem (např. 4a, 4b).

55. Číslování kolejí, výhybek, výkolejek, návěstidel, jakož i dopravních a výhybkářských stanovišť se uvede v provozním řádu.

56. Hodiny se seřizují podle dispečera nebo pravidel stanovených provozním řádem.

Výhybky

57. **Výhybka** je kolejové zařízení umožňující přechod vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy.

Výměna je pohyblivá část výhybky.

58. Výhybky se přestavují ručně, místně nebo ústředně.

59. Pro každou výhybku je určena základní poloha, do které se musí přestavit ihned po ukončení jízdy vlaku, speciálního hnacího vozidla nebo posunu a po ukončení čištění, prohlídky, opravy, apod.

Základní poloha ručně stavěných výhybek je uvedena v provozním řádu a vyznačena na jejich závaží černobílým nátěrem tak, že při základní poloze je závaží obráceno černou polovinou k zemi. Závaží ústředně stavěných výhybek se opatří žlutým nátěrem.

Základní poloha ústředně a místně stavěných výhybek je dána závěrovou tabulkou staničního zabezpečovacího zařízení.

60. V dopravnách se staničním zabezpečovacím zařízením, kde se staví celá vlaková cesta jedním úkonem, se výhybky nemusí přestavovat do základní polohy.

61. Každá výhybka musí být označena číslem.

Výhybky se číslují arabskými číslicemi počínaje číslem 1 postupně od začátku trati a to pro každou dopravnu zvlášť. Zvětší-li se dodatečně počet výhybek, označí se nová výhybka pořadovým číslem.

Na křižovatkové výhybce se označuje část k začátku trati indexem "a", část ke konci trati indexem "b".

62. Výhybky obsluhují hradlaři a výhybkáři, pokud není provozním řádem stanoveno jinak. Za správné postavení výhybky je odpovědný ten zaměstnanec, který ji přestavil. Přestavení výhybky nesmí být považováno za souhlas k jízdě.

63. Výhybka je správně postavena:

a) stojí-li pro zamýšlenou jízdu;

b) přiléhá-li pojížděný jazyk k opornici;

c) je-li hákový závěr výhybky správně uzavřen;

d) je-li spojovací tyč a její svorník v pořádku;

e) objeví-li se optická kontrola (clona, světlo) u ústředně a místně stavěných výhybek;

f) souhlasí-li výměnové návěstidlo s polohou výhybky.

64. Je zakázáno:

a) přestavit výhybku těsně před pohybujícími se vozidly, ledaže se tím může zabránit hrozící nehodě;

b) přestavit výhybku, která je obsazena vozidly;

c) přestavit výhybku dříve než předchozí vozidlo uvolní námezník;

d) pojíždět výhybku stojící v nesprávné poloze, nebo ji přestavit vozidly, není-li pro to konstruována.

65. Nehrozí-li nebezpečí, nesmějí být vozidla, která rozřízla výhybku, zastavena dříve, dokud ji úplně nepřejela. Každý zaměstnanec, který takovou závadu zavinil nebo zpozoroval, je povinen ji nahlásit ihned výhybkáři, hradlaři nebo dispečerovi. Hradlař, revírník nebo jiný pověřený zaměstnanec prohlédne výhybku a přezkouší její funkci. Nezjistí-li závady (např. utržení nebo poškození závěru výměny, prohnutí nebo lom spojovacích tyčí, jazyků, kolejnic nebo poškození zabezpečovacího zařízení), může být výhybka pojížděna až do

provedení odborné prohlídky, a to po hrotu stanovenou rychlostí, proti hrotu rychlostí 5 km.h^{-1}. Zjistí-li závady, učiní potřebná opatření pro krytí nesjízdného místa a zajistí jejich odstranění.

66. Výhybky musí být opatřeny výměnovými návěstidly osvětlovatelnými nebo neosvětlovatelnými.

Provozní řád stanoví, která výměnová návěstidla nemusí být osvětlována.

U staničního zabezpečovacího zařízení, kde jsou úplně zabezpečené posunové cesty a přestavníky výhybek mají kontrolu polohy jazyků, nemusí mít výhybky výměnová návěstidla.

67. Výhybky se musí udržovat v čistotě a mazat jejich posuvné a pohyblivé části, čistit prostory u spojovacích tyčí, žlábky srdcovek a přídržnic a udržovat výměnová návěstidla v použitelném stavu.

Provozní řád stanoví, kteří zaměstnanci čistí a mažou výhybky.

68. Správná poloha výhybek se zajišťuje přestavníky, výměnovými zámky a střežením. Přechodně lze zajistit výměnu také přenosným výměnovým zámkem.

69. Výhybky nezávislé na návěstidlech musí být při jízdách vlaků proti hrotu zajištěny střežením nebo uzamčením.

Výhybky, které musí být zajištěny výměnovými zámky, se uvedou v provozním řádu.

Výhybka se považuje za střeženou, může-li ji obsluhující zaměstnanec ze svého stanoviště vidět a chránit proti neoprávněným zásahům.

70. Ústředně stavěné výhybky musí být závislé na návěstidlech. Návěstidla a výhybky jsou na sobě závislé, může-li být návěstidlo přestavěno na návěst dovolující jízdu vlaku jen tehdy, jsou-li výhybky správně postaveny a zapevněny.

71. Každý zámek pro zajištění výhybek musí mít hlavní a náhradní klíč. Na štítku každého klíče je vyraženo číslo výhybky a označení dopravny. Na štítku klíče kontrolního zámku jsou vyznačena čísla výhybky a závislé výměny nebo výkolejky ve zlomku. Náhradní klíč má na štítku velké "N". Klíč ze zámku lze vyjmout jen tehdy, je-li výhybka správně postavena a uzamčena.

72. Štítky, které jsou ke klíči připevněny spájeným nebo snýtovaným kroužkem, mají tyto tvary:

a) čtvercový, od jednoduché výhybky uzamčené do přímého směru;

b) trojúhelníkový, od jednoduché výhybky uzamčené do odbočky nebo od oboustranné výhybky uzamčené na kolej o nižším čísle;

c) dvojitý trojúhelník, od oboustranné výhybky uzamčené na kolej o vyšším čísle.

73. Hlavní klíče se zavěšují na klíčovou tabuli, umístěnou na stanovišti, určeném provozním řádem.

Náhradní klíče musí být v uzamčené skříňce. V provozním řádu musí být stanoveno místo uložení.

74. Náhradní klíče může vydat jejich uschovatel jen se svolením hradlaře v případě, že je hlavní klíč ztracen, poškozen nebo zapomenut. Použití náhradního klíče se zaznamenává ve zvláštním záznamníku s uvedením příčiny a doby, kdy byl klíč vydán a vrácen. Záznamník je uložen ve skříňce s náhradními klíči.

Kdo použil náhradní klíče, je zodpovědný za to, že jej uschovateli ve stanovené době vrátí.

75. Ztratí-li se hlavní nebo náhradní klíč, musí být co nejdříve změněn zámek. Dokud ztracený klíč není nalezen nebo zámek změněn, musí být ztráta klíče uváděna v odevzdávce služby.

Jde-li o nestřeženou výhybku, zpraví hradlař strojvedoucího, aby při jízdě vlaku proti hrotu věnoval zvýšenou pozornost postavení výhybky.

Výkolejky

76. Výkolejka je zařízení na koleji pro boční ochranu jízd vlaků a pro zabránění ujetí vozidel.

77. Výkolejky se číslují podle stejných zásad jako výhybky, před číslo se přidává označení "Vk".

78. Pro výkolejky platí obdobná ustanovení jako pro výhybky.

79. Štítky klíčů výkolejek mají tyto tvary:

a) kruhový, od výkolejky uzamčené v poloze na kolejnici;

b) kruhový, ze dvou stran seříznutý, od výkolejky uzamčené ve sklopené poloze.

80. Závislost výkolejky a výhybky se vyznačí na štítku klíče označením výkolejky a číslem závislé výhybky ve zlomku.

Průjezdný průřez

81. K nerušenému průjezdu vozidel na tratích a v dopravnách musí být zachován průjezdný průřez, stanovený v D - T1.

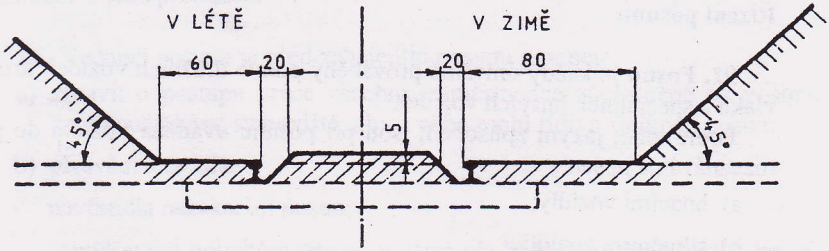
82. Podél kolejí, na nichž je pravidelně prováděn posun a manipulace s vozidly, musí být zachován volný schůdný prostor pro bezpečný pohyb zaměstnanců, s výjimkou míst stanovených v provozním řádu.

Za nedodržení volného schůdného prostoru se nepovažují zařízení, umístěná podle kolejí, za která může zaměstnanec ustoupit.

83. Hromady škváry, štěrku, uhlí, písku apod., uložené vedle koleje musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice:

u rozchodu 1435 mm (obr. 1)

nejméně 60 cm v létě a 80 cm v zimě;



Obr. 1

a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45°.

84. Jiné předměty musí být od vnitřní hrany kolejnice uloženy a zajištěny ve vzdálenosti nejméně 150 cm.

85. U rýpadel, na výsypkách, skládkách a zásobnících musí vedoucí pracoviště zajistit plynulé odklízení materiálu, zasahujícího do průjezdného průřezu.

Uvedení dopravních zařízení do provozu

86. Používat nových nebo rekonstruovaných kolejišť a zařízení se smí jen po splnění ustanovení D-T1a dal-li k tomu písemný souhlas vedoucí dopravy nebo jím pověřený zaměstnanec.

Kolejišť a zařízení dočasně vyloučených z provozu se smí po provedených opravách používat, dal-li k tomu souhlas vedoucí práce.

Přechod vozidel ČD

87. Koleje, které je zakázáno nebo povoleno pojíždět vozidly ČD stanoví provozní řád.

88 až 90 na doplňky.

V. POSUN

Řízení posunu

91. Posun je každý úmyslně prováděný pohyb drážních vozidel, kromě jízd vlaků a speciálních hnacích vozidel.

Podle toho, jakým způsobem jsou při posunu uváděna vozidla do pohybu, rozeznáváme posun:

a) hnacími vozidly;

b) silničními vozidly;

c) ruční;

d) povolenými mechanizačními prostředky (např. vrátkem, navijákem).

92. Posun musí být řízen vedoucím posunu, který je odpovědný za jeho bezpečné a účelné provedení.

93. Vedoucím posunu může být:

a) zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro funkci vedoucího posunu nebo vlakvedoucího;

b) ve zvláštních případech provozním řádem stanovený zaměstnanec, který je oprávněn vykonávat funkci vedoucího posunu v obvodu svého pracoviště (např. v dílnách, skladech).

94. Posun provádí, podle místních poměrů, vedoucí posunu sám nebo spolu s přidělenými posunovači.

95. Jednoduchý posun je posun, při kterém vozidla nejsou rozřazována nebo seřazována.

Vedoucím jednoduchého posunu může být:

a) výklopní předák v obvodu svého pracoviště;

b) zaměstnanec určený provozním řádem v obvodu svého pracoviště (např. dílny, sklady, nakládací a vykládací místa);

c) hradlař, uzná-li to za nutné a není-li to na újmu jeho povinnostem.

96. Řídí-li jednoduchý posun hradlař, odpovídá za jeho řízení jen do té míry, jak jej může podle místních poměrů ze svého stanoviště zajistit.

Povinnosti zaměstnanců při posunu

97. Hradlař určí, kdy bude posun zahájen a ukončen. V případě potřeby rozhodne o jeho přerušení.

98. Vedoucí posunu je před zahájením posunu povinen:

a) zpravit o postupu práce všechny zaměstnance zúčastněné na posunu a zaujmout takové stanoviště, aby z něho mohl řídit a sledovat posun;

b) přesvědčit se zda:

- návěstidla nezakazují posun;
- zamýšleným pohybům nejsou v cestě předměty umístěné blízko kolejí, v kolejích, příp. nad kolejemi;
- návěstidla na výhybkách a výkolejkách ukazují správnou polohu;
- jsou vozidla svěšena a uzavřena;

c) postarat se :

- aby zaměstnanci, pracující v kolejích na kterých se posunuje, byli na jízdu upozorněni;
- o bezpečné zastavení posunovaných vozidel (vyzkoušení brzd, položení zarážek apod.);
- o zajištění bezpečnosti na přejezdech;

d) odbrzdit zabrzděné vozy a odstranit zarážky;

e) vyzvat zaměstnance, kteří jsou při nakládání nebo vykládání na vozech, aby vystoupili a vzdálili se od kolejí.

94. Posun provádí, podle místních poměrů, vedoucí posunu sám nebo spolu s přidělenými posunovači.

95. Jednoduchý posun je posun, při kterém vozidla nejsou rozřazována nebo seřazována.

Vedoucím jednoduchého posunu může být:

a) výklopní předák v obvodu svého pracoviště;

b) zaměstnanec určený provozním řádem v obvodu svého pracoviště (např. dílny, sklady, nakládací a vykládací místa);

c) hradlař, uzná-li to za nutné a není-li to na újmu jeho povinnostem.

96. Řídí-li jednoduchý posun hradlař, odpovídá za jeho řízení jen do té míry, jak jej může podle místních poměrů ze svého stanoviště zajistit.

Povinnosti zaměstnanců při posunu

97. Hradlař určí, kdy bude posun zahájen a ukončen. V případě potřeby rozhodne o jeho přerušení.

98. Vedoucí posunu je před zahájením posunu povinen:

a) zpravit o postupu práce všechny zaměstnance zúčastněné na posunu a zaujmout takové stanoviště, aby z něho mohl řídit a sledovat posun;

b) přesvědčit se zda:

- návěstidla nezakazují posun;
- zamýšleným pohybům nejsou v cestě předměty umístěné blízko kolejí, v kolejích, příp. nad kolejemi;
- návěstidla na výhybkách a výkolejkách ukazují správnou polohu;
- jsou vozidla svěšena a uzavřena;

c) postarat se :

- aby zaměstnanci, pracující v kolejích na kterých se posunuje, byli na jízdu upozorněni;
- o bezpečné zastavení posunovaných vozidel (vyzkoušení brzd, položení zarážek apod.);
- o zajištění bezpečnosti na přejezdech;

d) odbrzdit zabrzděné vozy a odstranit zarážky;

e) vyzvat zaměstnance, kteří jsou při nakládání nebo vykládání na vozech, aby vystoupili a vzdálili se od kolejí.

99. Při posunu se nesmí nechat vozidla přes námezník, jestliže by překážela dalším jízdám.

100. Táhnout a zároveň sunout vozidla je dovoleno.

101. Největší dovolená rychlost při posunu je 30 $km.h^{-1}$, není-li rychlost místně omezena. Posunovat se smí pouze takovou rychlostí, aby nebyla ohrožena bezpečnost.

Jsou-li vozidla lokomotivou sunuta v místech, kde by mohla být ohrožena bezpečnost zaměstnanců, např. při posunu v dílnách, na kolejích pro opravy vozidel, na montážních místech, ve skladech apod. a v místech, kde jsou dočasně zhoršeny rozhledové poměry, nesmí být překročena rychlost 5 $km.h^{-1}$ a zaměstnanci v takových místech musí být vyrozuměni.

102. Při posunu s vozy loženými hořlavými a jinými nebezpečnými látkami se musí dbát zvláštní opatrnosti.

103. Na kolejích, které jsou ve spádu větším než 2,5 ‰, je zakázáno posunovat vozy bez hnacího vozidla. Odrážet nebo spouštět vozy na takovém spádu je dovoleno jen tehdy, je-li ujetí vozů znemožněno odvratnými kolejemi, výkolejkami nebo zabrzděnými vozidly.

104. Dříve než se začne posunovat přes přejezd (přechod) je vedoucí posunu povinen uvést do činnosti přejezdové zabezpečovací zařízení. Není-li to možné, zajistí střežení.

Manipulace s vozidly při posunu

105. Zajíždění je způsob posunu, při němž lokomotiva s vozidly zajede až na místo určení.

106. Odraz vozů je způsob posunu, při němž se lokomotivou uvedou do pohybu sunutá vozidla, která k ní nejsou přivěšena. Odrážet vozy je dovoleno jen jednou lokomotivou.

107. Spouštění vozidel je způsob posunu, při němž se odvěšená vozidla dají na spádu do pohybu působením vlastní hmotnosti.

108. K rozvěšení šroubovek, pro odraz nebo spouštění, se za pohybu vozidel musí používat tyče.

109. Trhnutí je způsob posunu, při němž se za jízdy, v dostatečné vzdálenosti před místně stavěnou výhybkou, vyvěsí vozy za lokomotivou a přední a zadní část posunujícího dílu jedou pak na různé koleje.

Posun trhnutím je na drahách zakázán.

110. Při odražení nebo spouštění vozů musí být kromě předchozích ustanovení, platných pro posun, splněny ještě tyto podmínky:

a) vozidla v odražené skupině musí být svěšena;

b) vozy nesmí dojet k přejezdu, který není uzavřen nebo střežen;

c) odražené (spuštěné) vozy smějí najet na stojící vozidla je nepatrnou rychlostí, aby nedošlo k jejich poškození;

d) návěst k odrazu se smí dát teprve tehdy, když zaměstnanec rozvěšující vozidla vystoupí z koleje a nevznikne-li po rozvěšení vozů mezera tak velká, že by při odrazu mohla být příčinou prudkého nárazu.

111. V provozním řádu se uvede, kde je dovoleno odrážet nebo spouštět vozidla, případně se v něm stanoví další podmínky pro tento způsob posunu.

112. Je zakázáno odrážet nebo spouštět vozy:

a) se středním nárazníkem nebo bez nárazníků;

b) hlubinové;

c) ložené kolejnicemi nebo jinými dlouhými předměty, jež spočívají na dvou nebo více vozech;

d) ložené hořlavým nebo jiným nebezpečným nákladem;

e) neúplně naložené nebo neúplně vyložené;

f) s nálepkou zakazující odražení nebo spouštění nebo s nápisem

Neodrážet - nespouštět;

g) pro zvláštní účely.

Rovněž je zakázáno odrážet a spouštět pojízdné jeřáby, speciální drážní vozidla a všechna vozidla s vlastním pohonem.

Návěsti při posunu

113. Při dávání návěstí zaujmou posunovači místo podél posunovaných vozů tak, aby strojvedoucí mohl pozorovat dávané návěsti včas a bez pochyb.

Nemůže-li strojvedoucí dále sledovat návěsti, nebo přestanou-li se dávat návěsti, strojvedoucí ihned zastaví posunující díl.

114. Při odrazu není třeba návěst **Odraz** opakovat. Strojvedoucí zastaví na návěst **Stůj**, nebo ztratí-li z dohledu zaměstnance, který dal návěst **Odraz.**

115. Řídí-li hradlař ze svého stanoviště jízdy posunujících dílů, pro které není určen vedoucí posunu, opakuje ruční návěsti jen podle potřeby.

116. Je-li za jízdy posunujícího dílu vedoucí posunu na stanovišti strojvedoucího, dává strojvedoucímu příkazy ústně.

117. Při posunu platí pro strojvedoucího zásadně návěsti vedoucího posunu nebo opakování jeho návěsti posunovačem. Návěsti nebo rozkazy dávané hradlařem platí jen pro vedoucího posunu; přímo pro strojvedoucího platí jen tehdy, řídí-li posun hradlař.

118. Není-li u sunutých posunujících dílů první vozidlo opatřeno výstražným zařízením, které se při sunutí uvede v činnost, musí být toto vozidlo obsazeno posunovačem, který zaujme takové stanoviště, aby mohl přehlédnout kolej a dávat návěsti. Posunovač nemusí jet v čele sunutého dílu v případě, že z úrovně místa, kam až má dojet čelo posunujícího dílu, má pod stálou kontrolou úsek koleje mezi svým stanovištěm a čelem posunujícího dílu.

Nelze-li žádnou z těchto podmínek splnit, musí jít posunovač v čele posunujícího dílu.

119. Ručně se smějí posunovat vozidla jen ze strany. Kráčet v koleji nebo mezi vozidly je zakázáno.

120. Při posunu silničními motorovými vozidly nebo buldozery, smějí být vozidla tažena jen řetězem nebo lanem, dlouhým nejméně 3 m. Silniční vozidlo (buldozer) musí jet při takovém posunu vždy mimo kolej. Tlačení vozidel a používání vložené tyče je zakázáno. Řidič silničního vozidla nesmí být současně vedoucím posunu.

121. Pro posun mechanizačními prostředky musí být vypracován technologický postup.

Posun vzhledem k jízdám vlaků

122. Při každém posunu, kterým by mohla být ohrožena jízda vlaku, musí příslušné návěstidlo zakazovat posun.

Posun na kolejích, které nejsou kryté návěstidlem, je zakázán. Rovněž odrážení a spouštění vozidel na volné koleje je v tomto případě zakázáno.

123. Souhlas k posunu na dopravní koleje a za krajní výhybku, jakož i k dočasnému obsazení dopravních kolejí při posunu, dává hradlař vedoucímu posunu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

124. Vyjíždět za krajní výhybku se smí jen tak daleko, jak je toho k posunu nezbytně třeba. Je-li zapotřebí, vzhledem k místním poměrům (např. pro krátkou vzdálenost mezi dopravnami), zvláštních opatření, uvedou se v provozním řádu.

125. Na dvoukolejných tratích se posunuje zpravidla na správnou kolej.

Hradlař smí dát svolení k posunu za krajní výhybku na jednokolejnou trať nebo na nesprávnou kolej jen tehdy, není-li vlak (speciální hnací vozidlo) na cestě ze sousední dopravny a když tuto dopravnu zpravil, aby nevypravovala vlak (speciální hnací vozidlo), nebo když zjistil, že přijíždějící vlak (speciální hnací vozidlo) u návěstidla zastavil. O tom, že u vjezdového návěstidla stojí vlak (speciální hnací vozidlo), nebo o posunu za vlakem (speciálním hnacím vozidlem), za kterým nedošla odhláška, musí hradlař zpravit vedoucího posunu, který zpraví strojvedoucího. Časový údaj zahájení a ukončení posunu za krajní výhybku na jednokolejnou trať nebo na nesprávnou kolej dvoukolejné trati, zapíší oba hradlaři do dopravního deníku.

Svěšování a rozvěšování vozidel

126. Vozidla je třeba svěšovat a rozvěšovat opatrně. Tuto práci smějí vykonávat zaměstnanci, kteří mají kvalifikaci alespoň posunovač.

127. Strojvedoucí u vlaku je vždy odpovědný za to, že lokomotiva je řádně přivěšena.

128. Vozidla se spojují šroubovkami, tuhými spojkami nebo řetězy. Při svěšování vozidel se nejprve spojí šroubovka, tuhá spojka nebo řetězy a potom se postupně spojí vzduchové spojky, popř. kabely. Při rozvěšování je opačné pořadí.

Nepoužité šroubovky a řetězy se musí u vlaku zajistit zavěšením na háček čelníku nebo do háku vlastního táhla. Odpojené vzduchové spojky a kabely se zavěsí na držadla nebo jalová hrdla.

Vozidla se šroubovkami se svěšují tak těsně, aby nárazníkové zpruhy byly mírně stlačeny. Stejně tak se svěšují i ucelené skupiny vozů, připravené k zařazení do vlaku.

Jen tak, aby se nárazníky dotýkaly, se svěšují:

a) lokomotiva se sousedním vozem;

b) každý desátý vůz u vlaku;

c) nákladní podvozkové vozy delší než 17 m a to mezi sebou a se sousedními vozidly.

129. Volné svěšování vozidel ve vlacích, při němž vznikne mezera mezi nárazníky, zvyšuje nebezpečí přetržení vlaku, a proto není dovoleno. Toto ustanovení neplatí pro vlaky dopravující podsypový materiál na pohyblivé koleje.

130. Dříve než se spojí vzduchové spojky mezi lokomotivou a vozem, otevře se nakrátko uzavírací kohout lokomotivy, aby se z potrubí odstranila voda a nečistota.

Spojky vzduchového potrubí se spojují tak, že se vyzdvihnou, jejich hlavy se položí těsnícími kroužky na sebe a stlačí se dolů, aby se těsně spojily.

Po spojení vzduchových spojek se současně otevřou uzavírací kohouty; nemohou-li se otevřít současně, otevře se nejdříve uzavírací kohout vzdálenější od lokomotivy.

131. Při rozpojování vozidel se nejdříve uzavřou uzavírací kohouty a to pokud možno současně na obou vozidlech. Není-li to možné, uzavře se nejdříve kohout bližší k lokomotivě.

132. Rozdíl výšek nárazníkových středů u svěšených vozidel ve vlaku nesmí být větší než 8 cm. Při větším rozdílu výšek může být vůz přepravován jen jako náběžník.

Používání brzd a zarážek

133. Pro zmírnění rychlosti posunovaných vozidel nebo k jejich zastavení, je nutno obsluhovat brzdy, jejichž účinek byl před použitím vyzkoušen.

134. K zastavení pohybujících se vozidel se používá zarážek se dvěma přírubami nebo s jednou přírubou a pérem. Zarážky s jednou přírubou jsou pravostranné nebo levostranné.

135. Místo pro zastavení vozidel zarážkou je třeba volit tak, aby nedošlo k prudkým nárazům na stojící vozidla. Zarážku je nutno pokládat tak, aby na kolejnici přiléhala celou třecí plochou. Příruba zarážky musí vždy přiléhat na vnitřní stranu hlavy kolejnice.

Není-li to nezbytně nutné (nehrozí-li nebezpečí), nesmějí se zarážky pokládat na kolejnicový styk nebo přímo před něj, jakož i v oblouku. Musí-li být zarážka v nezbytném případě položena v oblouku, musí se položit na vnitřní kolejnici oblouku.

Zarážky se dvěma přírubami se nesmějí pokládat na kolejnice, jejichž hlavy jsou deformované, na výhybkách, kolejových kříženích, na kolejnicích v dlažbě apod.

Zarážky s jednou přírubou a pérem se mohou pokládat na výhybkách nebo kolejových kříženích jen při nebezpečí.

136. Zarážkou se smí zastavovat skupina vozů o celkovém počtu nejvíce 6 náprav, jde-li o vozy ložené, nebo 12 náprav, jde-li o vozy prázdné. Hrozí-li nebezpečí, smí na zarážku najet více vozů.

Zastavovat zarážkami skupinu ložených a prázdných vozů je dovoleno jen tehdy, je-li první vůz ložený.

Je-li nutno zajistit zastavení vozidel pro případ, že by první zarážka mohla odskočit (např. při náledí, při použití nové zarážky, na velkém spádu apod.), položí se dvě zarážky na jedné kolejnici za sebou a to na vzdálenost 10 až 15 m od sebe nebo po jedné na obou kolejnicích.

Zajištění vozidel proti ujetí

137. Odstavená vozidla musí být spolehlivě zajištěna proti ujetí. Vozidla se zajišťují zarážkami, svěšením se zajištěnými vozidly nebo ručními brzdami.

138. Zarážkami je třeba podložit vozidlo nebo svěšenou skupinu vozidel tak, aby přiléhaly přímo ke kolům a to:

a) na té straně, na kterou má být zabráněno náhodnému pohybu;

b) z obou stran, může-li být náhodný pohyb v obou směrech nebezpečný.

139. Zajišťuje-li se zarážkou vůz na straně k výkolejce, je třeba zarážku položit na kolejnici, na které není výkolejka.

140. Vozidla zabrzděná ruční brzdou se nemusí podkládat za posunu a za přestávek při posunu, jsou-li pod dozorem zaměstnanců provádějících posun.

141. Mají-li být vozidla odvěšena na sklonu, musí být zajištěna proti ujetí dříve než se odvěsí.

142. Zajišťovat odstavená vozidla jen průběžnou brzdou je zakázáno. Rovněž je zakázáno podkládat vozidla kameny, kusy dřeva apod.

143. Při zajišťování odstavených vozidel proti ujetí je nutno podložit tolik dvojkolí zarážkami, aby skutečná brzdící váha byla větší nebo rovna potřebné brzdící váze.

Potřebná brzdící váha se vypočte podle vzorce

$$\text{Potřebná brzdící váha} = \frac{0{,}8 \cdot S \cdot G}{100}$$

kde S je daný spád v ‰;

G celková hmotnost odstavených vozidel v **t**.

Skutečná brzdící váha je součet hmotností na nápravu zarážkami podložených dvojkolí. Brzdící hodnota utažených ručních brzd se do výpočtu nezapočítává. Údaje potřebné pro výpočet stanoví podle místních podmínek provozní řád.

144. Při zajišťování odstavených vozidel stejné řady a hmotnosti se potřebný počet zarážek vypočítá podle vzorce

$$\text{Potřebný počet zarážek} \frac{0{,}8 \cdot S \cdot G}{100\,p}$$

kde S je daný spád v ‰;

G celková hmotnost odstavených vozidel v **t**;

p hmotnost na nápravu v **t**.

145. Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna nejméně jednou zarážkou.

146. Odstavovat vozidla na sklonu větším než 10 ‰ je dovoleno jen na místech určených provozním řádem; odstavovat vozidla na větším sklonu než 20‰ může výjimečně povolit odborný technický dozor - revírní dozor (dále jen revírní dozor). Podrobnější podmínky pro odstavování vozidel stanoví provozní řád, podle místních poměrů.

147. Za zajištění vozidel odpovídá ten, kdo je odvěsil (odstavil). Vedoucí posunu spoluzodpovídá za zajištění vozidel ve svém obvodu.

148 až 150 na doplňky.

VI. VOZIDLA

Nakládání a vykládání vozů

151. Při nakládání a vykládání je třeba dbát, aby vozy nebyly poškozovány. Náklad musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn. Náklad na otevřených vozech nesmí přesahovat ložnou míru.

152. Ložná míra je vymezení prostoru, který může zaujímat náklad na otevřených vozech; shoduje se s obrysem pro vozidla, stanoveným D - T1.

Vozy s nákladem, který přesahuje ložnou míru, se smějí přepravovat se svolením vedoucího dopravy, který učiní potřebná opatření.

153. Za dodržení ložné míry a zajištění nákladu odpovídá ten, kdo vůz nakládá.

154. Při nakládání je zakázáno přejíždět lopatou rýpadla nad lokomotivou.

155. Během klopení se nesmí nikdo zdržovat na vnější straně výsypky (ve směru klopení). Je-li při klopení nebezpečí převržení, musí se vůz připnout kleštěmi nebo řetězem ke koleji.

156. Vozy musí být po vyklopení (vyložení) řádně uzavřeny a podle své konstrukce v této poloze zajištěny. Za správné uzavření a zajištění vozů odpovídá ten, kdo je klopil (vykládal), případně zaměstnanec k tomu určený. Nelze-li vůz správně uzavřít nebo zajistit, rozhodne o dalším postupu revírník dopravy.

157. Vlaková osádka musí dbát pokynů vedoucího rýpadla, klapkaře, předáka výklopního nebo sypače, které se týkají provedení nakládacích a vykládacích prací.

Vykolejení vozidel

158. Vůz, který vykolejil bez zvláštních následků a bylo nepochybně zjištěno, že k vykolejení došlo vinou vadné koleje (nesprávný rozchod, převýšení, ostrý oblouk apod.), může být ponechán v provozu jen tehdy, zjistí-li po nakolejení revírník nebo mechanik dopravy anebo jiný kvalifikovaný zaměstnanec, stanovený provozním řádem, že vůz není poškozen. Není-li výjimečně žádný z nich na místě přítomen, rozhodne strojvedoucí o přepravě vykolejeného vozu na místo, kde může být vůz prohlédnut, případně odstaven.

159. Zjistí-li se, že k vykolejení došlo závadou na vozu, nebo je-li vůz poškozen, musí být vyřazen z provozu a přistaven k opravě.

160. Lokomotiva musí být po vykolejení vždy přistavena k prohlídce a k přeměření.

161. Vozy dráhy, které předcházejí na koleje ČD, jsou po vykolejení přeměřovány zaměstnanci ČD.

162. Vykolejení vozidel jiné organizace se musí vlastníku vždy hlásit.

163. Vykolejení vozu ČD se musí ihned oznámit přípojové stanici ČD

164. Místa uložení pomůcek a zařízení pro nakolejování vozidel stanoví provozní řád.

165 až 170 na doplňky.

VII. SESTAVENÍ A ZATÍŽENÍ VLAKŮ

Sestavení vlaků

171. Za sestavení vlaku je odpovědný vedoucí posunu nebo vlakvedoucí.

172. Při sestavování vlaků je nutno dodržovat tato základní ustanovení:

a) do vlaku se nesmí zařazovat vozidla k jízdě nezpůsobilá a vozidla, jejichž stavba nedovoluje normální svěšování;

b) nesmí být překročena největší délka vlaku, stanovená provozním řádem. Je-li vlak vyjímečně delší, musí se provést potřebná dopravní opatření ještě před jeho odjezdem (projednání jízdy vlaku s dopravními stanovišti po celé trase, zpravení strojvedoucího o nutnosti včasného zastavení sunutého vlaku u návěstidel zakazujících jízdu). Obvykle se jízda takového vlaku provede přednostně před všemi ostatními jízdami;

c) ve vlaku musí být potřebný počet způsobilých brzd, aby vlak byl dostatečně brzděn a brzdová zařízení musí být správně nastavena;

d) poslední vůz taženého a první vůz sunutého vlaku musí být brzděn. Výjimečně je dovoleno přivěsit za poslední brzděný vůz nebo před první sunutý vůz ještě dva nebrzděné vozy - náběžníky. Jako náběžníky mohou být zařazeny jen vozy s porouchanou brzdou, které nelze jinak přepravit na určená místa do opravy. Ustanovení o posledním (prvním) brzděném

vozu se nevztahuje na ty pracovní vlaky, u nichž nelze z provozních důvodů zařadit vůz s brzdou jako poslední (první) vůz;

e) vozy musí být správně spojeny;

f) klapky a dveře, které se otevírají do stran, musí být uzavřeny, sklápěcí čelní a boční stěny zajištěny ve správné poloze;

g) musí být splněna ustanovení o nakládání vozů;

h) konec (začátek) vlaku musí být označen předepsanými návěstmi;

i) první vůz sunutého vlaku musí mít výstražné zařízení, které se při jízdě vlaku uvede v činnost nebo musí být obsazen zaměstnancem.

173. Mají-li být současně přepravovány ložené i prázdné vozy, zařadí se ložené vozy pokud možno přímo za lokomotivu.

174. Vozy nebo skupina vozů, naložených dlouhými předměty (kolejnice, dlouhé dříví apod.), nebo skupina vozů spojených jen nákladem, se zařadí na konec vlaku, u sunutého na začátek. Při přepravě takových nákladů se musí brzda obsluhovat ze zvýšenou opatrností, aby zvláště na tratích ve sklonu nedošlo při náhlém zabrždění k posunutí nákladu v podélném směru, toho je třeba zvlášť dbát při samostatné přepravě takto naložených vozů, kdy jsou svěšeny přímo s lokomotivou. Skupina vozů spojených jen nákladem se nesmí přepravovat vlakem, který je jednou lokomotivou tažen a druhou sunut.

175. Vozy s tuhou spojkou, zařazené jako náběžníky, musí být spojeny mezi sebou a nejbližším brzděným vozem ještě pojistným řetězem.

176. K dopravě vlaku se smí použít dvou činných lokomotiv.

177. Vlaky se označují čísly, která jsou shodná s čísly vlakové lokomotivy. Odlišné označení stanoví provozní řád.

Zatížení vlaků

178. Zatížení vlaků musí odpovídat tažné síle lokomotivy a potřebným brzdícím hodnotám.

179. Zatížení vlaků podle jednotlivých dopravních směrů se stanoví v provozním řádu.

180 na doplňky.

VIII. ZAJIŠTĚNÍ JÍZD VLAKŮ

Způsob zajištění jízd vlaků

181. Jízdy vlaků se zajišťují:

A) telefonickým nebo radiotelefonickým dorozumíváním;

B) automatickým traťovým zabezpečovacím zařízením;

C) podle rozhledu

A) Telefonické nebo radiotelefonické dorozumívání

182. Při telefonickém nebo radiotelefonickém dorozumívání na tratích na nichž jezdí vlaky na téže koleji obousměrně, se zajišťuje jízda vlaků telefonickým nebo radiotelefonickým souhlasem hradlaře dopravny, do níž vlak pojede a to **Nabídkou, Přijetím a Odhláškou**. Radiotelefonického dorozumění se záznamem lze použít pouze v případě poruchy telefonního spojení. Formulace **Nabídky, Přijetí a Odhlášky** je stejná jako při telefonickém zajištění jízd vlaků.

183. Na traťových úsecích, na nichž jezdí vlaky po téže koleji jen jednosměrně, se jízda následných vlaků zajišťuje **Odhláškou**. Vlaky se nenabízejí a nepřijímají, není-li to nařízeno provozním řádem. Jízda vlaku do sousední dopravny se oznamuje **Předhláškou.**

Nabídka a přijetí

184. Nabídka je žádost hradlaře o souhlas k jízdě vlaku. Přijetí je souhlas hradlaře k jízdě vlaku.

185. Vlaky se nabízejí a přijímají od dopravny k dopravně. Nabízet a přijímat vlaky smí jen hradlař. Vlak nesmí být vypraven z dopravny, dokud nebyl přijat sousední dopravnou, kromě případů uvedených v čl. 183.

186. Hradlař nesmí nabídnout vlak:

a) dokud nedostane odhlášku za předchozím vlakem,

b) dokud nepřijede posledně přijatý vlak opačného směru po téže koleji a dokud za ním nedá odhlášku.

187. Vlak se nabídne slovy:

Š 1 - Přijmete vlak 454?

Nemá-li hradlař sousedního stanoviště námitek, přijme vlak slovy:

Ano - přijímám vlak 454 na Š 2.

Nemůže-li hradlař vlak přijmout, odmítne jej slovy:

Nikoliv - čekejte!

a zároveň zpraví nabízejícího hradlaře o příčině odmítnutí a o předpokládané době trvání zákazu.

Když byla příčina odmítnutí odstraněna, přijme vlak bez opakované nabídky slovy:

Nyní přijímám vlak 454 na Š 2.

188. Vlak, který má odjet po příjezdu vlaku opačného směru, nabídne se slovy:

Vlak 432 na Š 3. Přijmete vlak 434?

189. Pro jízdu po nesprávné koleji se nabídka doplní za slovem **Přijmete** a přijetí za slovem **Ano**, slovy **Po nesprávné koleji.**

190. Je-li třeba při nabídce uvést druh vlaku nebo místo určení, doplní se nabídka o tyto údaje, např.:

A 10 - Přijmete vlak 57? Veze pražce k zakladači 60, nebo

OM 4 - Přijmete vlak 38? Jede do skladu na třetí kolej.

Odhláška

191. Odhláška je zpráva, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl. Odhlášku smí dát a přijmout jen hradlař.

Odhláška musí být dána bez prodlení.

192. Odhláška se smí dát teprve tehdy, když vlak mine vjezdové nebo oddílové návěstidlo; když je nepochybně zjištěno, že vlak je celý, a když je návěstidlo za vlakem přestaveno na návěst zakazující jízdu. Hradlař zjistí, že vlak je celý přímo tím, že vidí konec vlaku, nebo počítáním vozů; nepřímo pomocí technického zařízení (autoblok, kolejové obvody, počítač náprav apod.), nebo hlášením zaměstnance určeného provozním řádem.

Nelze-li zjistit, že vlak je celý, musí hradlař předpokládat, že se vlak roztrhl a učiní opatření, aby po téže koleji nebyl vypraven vlak.

Tvoří-li hranici prostorového oddílu návěstidlo sdružené, smí se dát odhláška teprve tehdy, když vlak uvolní úsek koleje za návěstidlem, rovnající se stanovené délce vlaku, zvětšené o pojistnou vzdálenost.

193. Odhláška se dává slovy:

Vlak 38 na D 3.

Přijetí odhlášky se potvrdí takto:

D 4 rozumí.

194. Nedošla-li odhláška v době, kdy vlak měl již prostorový oddíl opustit, je hradlař povinen upomenout přední stanoviště o odhlášku slovy:

Dojel vlak 673 na L 6?

Je-li prostorový oddíl volný, dá tázané stanoviště odhlášku. Není-li ještě volný, odpoví:

Trať obsazena.

Předhláška

195. **Předhláška** je zpráva pro přední dopravnu o jízdě vlaku do přilehlého traťového oddílu.

Předhlášku smí dát a přijmout jen hradlař. Hradlař dá předhlášku pro vlak krátce před tím, než vlak vjede do přilehlého traťového oddílu.

196. Předhláška se dává slovy:

A 7 - Příští vlak 428.

Přijetí předhlášky se potvrdí slovy:

A 11 - rozumí.

197. Aby nedošlo k zpomalení provozu při změnách dispozic v jízdách vlaků, doplní se předhláška údajem o druhu vlaku nebo místem určení, např.:

OM 4 - příští vlak 51, veze škváru k Z 56.

B) Automatické traťové zabezpečovací zařízení

198. **Automatické traťové zabezpečovací zařízení** (dále jen autoblok) samočinně zajišťuje jízdy následných vlaků mezi dopravnami.

Na tratích s autoblokem toto zařízení nahrazuje přijetí, odhlášku a předhlášku.

199. Dává-li se předhláška též telefonicky, je ji třeba dát dříve než předhlášku traťovým zabezpečovacím zařízením.

C) Jízda podle rozhledu

200. Jízdou podle rozhledu rozumíme jízdu vlaku řízenou pouze rozhledem strojvedoucího.

201. Při jízdě podle rozhledu se musí rychlost jízdy vlaku upravovat podle rozhledových poměrů tak, aby vlak mohl za všech okolností bezpečně a včas zastavit před kolejovými vozidly.

202. Za snížené viditelnosti jsou jízdy podle rozhledu zakázány.

Záznamy o zajištění jízd vlaků

203. Písemné záznamy, související se zajištěním jízd vlaků se zapisují propisovací tužkou do dopravního deníku (příloha 2) a do knihy odevzdávky služby. Chybně provedené záznamy se škrtnou tak, aby zůstaly čitelné. Vymazávání záznamů a vytrhávání listů je zakázáno.

Přijetí a odmítnutí nabídky, předhláška a odhláška se zapisují do dopravního deníku. Nabídka se nezapisuje.

Poruchy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení se zapisují do "Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení".

204. Časové údaje při zajišťování jízd vlaků není třeba vést v plném rozsahu tam, kde je autoblok nebo při telefonickém způsobu dorozumívání, jsou-li hovory zaznamenávány. Vždy je třeba zapisovat alespoň číslo vlaku a čas příjezdu a odjezdu. Rozsah záznamů stanoví provozní řád.

205. Provozní řád stanoví, které záznamní knihy se na jednotlivých stanovištích vedou.

206. Spotřebované dopravní deníky a knihy odevzdávky služby se uchovávají u vedoucího dopravního provozu po dobu jednoho týdne.

207 a 208 na doplňky.

IX. DOPRAVA VLAKŮ

Obsluha hlavních návěstidel, uzávěr kolejí a používání návěstí

209. Návěstidla obsluhuje hradlař.

Pro vlaky, které v dopravně zastavují, se smí odjezdové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu teprve potom, když vlak zastavil.

Oddílová návěstidla na tratích s autoblokem se přestavují na návěst dovolující jízdu samočinně po uvolnění předního prostorového oddílu.

210. Návěstidla musí být přestavena na návěst zakazující jízdu, jakmile celý vlak minul návěstidlo.

211. Nehrozí-li nebezpečí, je zakázáno měnit návěst dovolující jízdu, kterou osádka vlaku již mohla spatřit, na návěst zakazující jízdu, dokud vlak neminul návěstidlo nebo nebylo zjištěno, že vlak mimořádně na trati zastavil.

212. Po dobu, kdy je na návěstidle návěst **Volno**, smí hradlař, koná-li službu sám, opustit své stanoviště jen:

a) hrozí-li nebezpečí z prodlení;

b) je-li návěst **Volno** základní návěstí.

213. Má-li vlak mimořádně zastavit u dopravního stanoviště nebo není-li možno pro poruchu nebo i z jiné příčiny přestavit návěstidlo na návěst **Volno**, dovolí se jízda vlaku návěstí **Přivolávací návěst - posun dovolen**, ruční návěstí **Přiblížit**, rozhlasem, ústně, telefonicky nebo radiopojítky.

Ruční návěst **Přiblížit** se dává tak dlouho, dokud vlaková lokomotiva nemine návěstidlo.

214. Je-li dáván vlaku rozkaz k další jízdě od návěstidla zakazujícího jízdu rozhlasem, ústně, telefonicky nebo radiopojítky, vyrozumí hradlař strojvedoucího (vlakvedoucího) o dalším postupu již při udělování rozkazu k jízdě (např. **"Vlak 502 . Návěstidlo D se neobsluhuje. Pokračujte v jízdě na zásobník").**

215. Vlaku, který vjíždí na návěst **Přivolávací návěst - posun dovolen**, nebo na ruční návěst **Přiblížit** a má dopravnou projíždět, musí dávat hradlař včas ruční návěst **Odjezd**.

216. Vlak nesmí odjet z dopravny jen na návěst **Přivolávací návěst - posun dovolen**, nebo na ruční návěst **Přiblížit**.

217. Stojí-li na jedné koleji několik lokomotiv nebo posunujících dílů (vlaků) za sebou, platí návěsti návěstidel nebo ruční návěsti, dovolující jízdu vždy jen pro první lokomotivu nebo posunující díl (vlak).

218. Po rozřezu výhybky ve vlakové cestě musí hradlař přestavit příslušné návěstidlo ihned na návěst zakazující jízdu, pokud se tak nestane samočinně.

219. Při zkouškách a poruchách zabezpečovacích zařízení smí hradlař dát souhlas k zahájení prací teprve když:

a) dal a obdržel odhlášky;

b) umístil varovné štítky a zarážky;

c) podle povahy prací zpravil zúčastněné dopravní zaměstnance.

Postup určují předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení.

Odstranění poruchy (výsledek zkoušky) zapíše vedoucí práce do „Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení".

Vlaková cesta

220. Vlaková cesta je úsek koleje v obvodu dopravny pro danou jízdu vlaku.

221. Vlakovou cestou se rozumí:

a) u vjíždějícího vlaku

- úsek koleje od vjezdového návěstidla až k následujícímu návěstidlu. Tam, kde nejsou návěstidla, od krajní výhybky až k přednímu námezníku;

b) u odjíždějícího vlaku

- úsek koleje od konce vlaku až po vjezdové návěstidlo opačného směru. Tam, kde nejsou návěstidla, po poslední výhybku;

c) u projíždějícího vlaku

- úsek koleje mezi oběma vjezdovými návěstidly. Tam, kde nejsou návěstidla, úsek mezi krajními výhybkami.

Příprava vlakové cesty

222. Příprava vlakové cesty je souhrn úkonů a pracovních postupů v dopravě pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku.

223. Ještě před tím, než hradlař nařídí jízdu vlaku, je povinen se přesvědčit, zda:

a) je zastaven posun, který by mohl ohrozit jízdu vlaku;

b) vlaková cesta je volná, tj. že není obsazena vozidly;

c) výhybky a zařízení pro boční ochranu jsou správně postaveny.

224. Zastavení posunu nařídí hradlař včas vedoucímu posunu. O provedení se přesvědčí osobně nebo prostřednictvím výhybkáře.

Volnost vlakové cesty a zastavení posunu se hlásí telefonicky takto:
Vs 2 - Na pátou kolej volno.

225. Volnost vlakové cesty zjistí hradlař pohledem nebo obchůzkou. Větší dopravny mohou být rozděleny na více obvodů pro zajišťování volnosti vlakové cesty; v každém obvodu odpovídá za zjištění určený zaměstnanec. Rozdělení obvodů a postup při zjišťování volnosti vlakové cesty se uvede v provozním řádu. Obvody se nesmějí překrývat. Dříve než hradlař dovolí jízdu vlaku, musí vyčkat hlášení zaměstnanců, zúčastněných na zjištění volnosti vlakové cesty.

226. V dopravnách se staničním zabezpečovacím zařízením, které samočinně znemožňuje postavení vlakové cesty na obsazenou kolej, není třeba zjišťovat, zda je vlaková cesta volná, dovoluje-li se jízda vlaku návěstí **Volno**. Jinak se musí zjišťovat volnost vlakové cesty podle ustanovení provozního řádu.

227. Při přezkoušení správné polohy pojížděných výhybek a zařízení pro boční ochranu je třeba zjistit zda:

a) výměnové řadiče a kontrolní zařízení polohy výhybek ukazují správnou polohu;

b) klíče ručně stavěných výhybek a výkolejek jsou na určeném místě;

c) když nebude naplněn bod b), platí dle písemného rozhodnutí vedoucího dopravy, že hradlař musí obdržet hlášení oprávněného zaměstnance zúčastněného na zajištění volnosti vlakové cesty.

228. V dopravnách, vybavených staničním zabezpečovacím zařízením, se nemusí zjišťovat správná poloha výhybek, nařizuje-li se jízda vlaku návěstí **Volno**, případně **Výstraha**.

229. Správná poloha ručně a místně stavěných výhybek a výhybek nezávislých na návěstidlech, se zjistí pohledem.

230. Správné postavení výhybek, uzamčení výhybek, volnost vlakové cesty a zastavení posunu, hlásí výhybkář telefonicky takto: **Vc 1 - Na pátou kolej postaveno a volno.**

231. Pokud je to z provozních a technických důvodů možné, musí hradlař pozorovat vlak. Spatří-li závady na vlaku, učiní opatření k jejich odstranění a je-li třeba, dá návěst k zastavení vlaku. Odchylky stanoví provozní řád.

Vjezd, odjezd a průjezd vlaků

232. Současné jízdy vlaků, jejichž vlakové cesty se stýkají nebo kříží, jsou zakázány.

233. Současné jízdy vlaků na tutéž kolej jsou dovoleny jen na kolejích hlubinných zásobníků a to v případě, jsou-li vlakové cesty vjíždějících vlaků ukončeny hlavními návěstidly nebo světelnými uzávěrami koleje.
Výjimku může povolit revírní dozor.

234. Je zakázáno změnit vlakovou cestu po přestavení návěstidla na návěst dovolující jízdu, ledaže by se tím odvrátilo nebezpečí, nebo bylo zjištěno, že vlak nepojede.

235. Zastaví-li vlak za vjezdovým nebo odjezdovým návěstidlem z nepředvídaných důvodů a neprojel-li ještě celou vlakovou cestu, musí strojvedoucí dát ihned návěst **Stůj** a zpravit hradlaře. Pokračovat v jízdě smí jen s jeho souhlasem.

236. Je-li nutné, aby vlak jel na obsazenou kolej, musí být o tom strojvedoucí zpraven dříve, než obdrží návěst nařizující jízdu na tuto kolej.
Toto neplatí pro jízdy na hlubinné zásobníky, kde platí čl. 233.

237. Vlak nesmí odjet z dopravny, místa nakládky nebo vykládky bez rozkazu (souhlasu) k odjezdu.

Rozkaz k odjezdu se dává:

a) přestavením odjezdového návěstidla na návěst **Volno**;

b) ruční návěstí **Odjezd**;

c) ústně, rozhlasem, telefonicky nebo radiopojítky.

Rozkaz k odjezdu je oprávněn dát:

a) hradlař;

b) výhybkář na rozkaz hradlaře, je-li tak stanoveno v provozním řádu;

c) výklopní předák na výsypce;

d) výklopní předák na zásobníku, je-li tak stanoveno v provozním řádu;

e) vlakvedoucí (v obvodu dopravny jen se souhlasem hradlaře).

238. Klapkař nebo vedoucí rýpadla dává souhlas k odjezdu slyšitelnou návěstí **Souprava naložena**. Souhlas k odjezdu na jiných místech nakládky nebo vykládky dává vedoucí prací ústně, nebo návěstí **Souprava naložena**.

239. Rozkaz k odjezdu smí oprávněný zaměstnanec dát jen tehdy, přesvědčil-li se o tom, že vlak je připraven k odjezdu a že pro jeho jízdu nejsou překážky.

240. Jízdy vlaků od posledního stanoviště k rýpadlům, na výsypky (k zakladačům) a zpět po jednokolejné trati se provádějí zpravidla tak, že vlak se po naložení (vyložení) vrátí zpět a dokud nedojel, nesmí hradlař vypravit k rýpadlu (na výsypku) další vlak.

241. Je-li třeba vypravit k rýpadlu (na výsypku) dva nebo tři vlaky za sebou, musí být o tom strojvedoucí zpraveni.

242. Při jízdě dvou vlaků zpraví hradlař strojvedoucího
prvního vlaku: **Jedete jako první, za vámi pojede ještě jeden vlak;**
druhého vlaku: **Jedete jako druhý.**

První vlak smí odjet od rýpadla (z výsypky) až po odjezdu vlaku druhého.

Nemůže-li být z nepředvídaného důvodu druhý vlak k rýpadlu (na výsypku) vypraven, smí se první vlak vrátit jen se souhlasem hradlaře. Souhlas může hradlař dát prostřednictvím dispečera, revírníka nebo vedoucího rýpadla.

243. Při jízdě tří vlaků zpraví hradlař strojvedoucího
prvního vlaku: **Jedete jako první, za vámi pojedou ještě dva vlaky;**
druhého vlaku: **Jedete jako druhý, za vámi pojede třetí;**
třetího vlaku: **Jedete jako třetí.**

Dále platí ustanovení čl. 242 (odst. 2 a 3).

244. Je-li pracovní místo rýpadla mezi dvěma dopravnami na koleji, po které jezdí vlaky jednosměrně, zajišťuje se jízda následných vlaků podle rozhledu. Zadní dopravna předhlašuje přední dopravně čísla vlaků podle pořadí. Odhlášky se za vlaky nedávají.

245. Nakládají-li výjimečně dvě rýpadla na společné koleji, vypravují se k nim vlaky podle čl. 200 až 202, 241, 242 a těchto ustanovení:

a) ke každému rýpadlu smí být vypraven jen jeden vlak a strojvedoucí musí být zpraven, ke kterému rýpadlu jede;

b) mezi rýpadly musí být zachována vzdálenost nejméně dvou délek vlaku, zvětšená o pojistnou vzdálenost. Pro určení vzdálenosti je rozhodující místo nakládky. Za dodržení vzdálenosti odpovídá revírník příslušného pracoviště.

246. Vjezd vlaku na výsypku je dovolen na ruční návěst **Přiblížit**, dávanou předákem výklopním. Výklopní předák smí dát návěst jen když zjistil, že pro jízdu vlaku není žádné překážky. Nedává-li výklopní předák návěst **Přiblížit**, musí strojvedoucí zastavit před vyčkávacím návěstidlem Lichoběžníková tabulka, kterým musí být kryt začátek pracovního místa na výsypce.

Lichoběžníková tabulka se umístí na té straně koleje, ze které výklopní předák provádí vyklápění vozů. Z této strany musí též výklopní předák dávat přijíždějícímu vlaku ruční návěsti. V odůvodněných případech je možné lichoběžníkovou tabulku současně umístit i na opačnou stranu koleje. Ruční návěst **Přiblížit** dává výklopní předák po dobu jízdy od návěstidla Lichoběžníková tabulka, až na místo určené pro vyklápění.

Za správné umístění návěstidla Lichoběžníková tabulka odpovídá revírník příslušného pracoviště.

247. Jízdy v obvodu hlubinného zásobníku se zajišťují obdobně jako na výsypce.

Je-li před zásobníkem dostatečně dlouhá kolej, kryje se manipulační místo nepřenosným návěstidlem. Vlaky není třeba zpravovat o jízdě na obsazenou kolej, i když kolej na zásobníku je obsazena, protože vjezd do manipulačního místa řídí výklopní předák ručními návěstmi. Vždy musí být dodržena zásada, že souhlas k vjezdu do manipulačního místa i k odjezdu z něho dává výklopní předák sám nebo prostřednictvím hradlaře. Výklopní předák je odpovědným vedoucím posunu po celý obvod zásobníku.

248. Podrobný postup pro zajištění jízd na hlubinných zásobnících i jiných místech mechanizované nakládky (vykládky), včetně opatření při lanovém posunu, stanoví provozní řád.

249. Nenakládá-li se, musí být průjezdný průřez u rýpadel, na nakládacích zásobnících a jiných místech mechanizované nakládky vždy volný. Vyskytne-li se překážka pro jízdu, musí o tom vedoucí práce neprodleně zpravit hradlaře a podle potřeby zajistit krytí nesjízdného místa.

250 na doplňky.

Jízdní rychlosti

251. Nejvyšší dovolené rychlosti jsou:

a) u vlaků tažených i sunutých 30 km . h^{-1}

b) u vlaků vracejících se z tratě 10 km . h^{-1}

c) u vlaků sestavených z podvozků pro přepravu kolejnic 10 km . h^{-1}

d) při jízdě na zásobnících (hlubinných i nakládacích), v prostoru zakladače (výsypek) pod rýpadly 5 km . h^{-1}

e) při jízdě na kolejových vahách 5 km . h^{-1}

f) u motorových vozíků 30 km . h^{-1}

g) u motorových vozíků při jízdě přes výhybky a kolejové křižovatky 20 km . h^{-1}

Samotné nebo spojené lokomotivy a ostatní vozidla s vlastním pohonem smějí jet jen rychlostí udanou výrobcem, nejvýše však 30 km . h^{-1}.

Pro povolení vyšších rychlostí platí ustanovení D - T1.

252. V provozním řádu se určí pro jednotlivé traťové úseky nejvyšší jízdní rychlost podle traťových poměrů a s ohledem na brždění.

253. Místa s přechodně sníženou rychlostí se označí návěstidly pro pomalou jízdu. Místa, která vyžadují trvalé snížení rychlosti, se označí rychlostníky.

254. Rychlost vlaku se musí přiměřeně snížit, nemůže-li strojvedoucí za snížené viditelnosti bezpečně určit a rozeznat návěstidla.

Vlaky se dvěmi lokomotivami

255. Podle potřeby je možno použít u vlaku taženého nebo sunutého, kromě lokomotivy vlakové, ještě lokomotivu pomocnou.

Lokomotivy mohou být připojeny k vlaku tak, že:

a) obě vlak táhnou;

b) obě vlak sunou;

c) jedna vlak táhne a druhá sune.

256. Pomocná lokomotiva pomáhá vlak táhnout nebo sunout jen na stoupání. Na spádu a na rovině omezí činnost jen na vlastní pohyb.

257. Je-li pomocná lokomotiva k vlaku přivěšena, odpovídá za správné přivěšení strojvedoucí této lokomotivy.

258. Pomocná lokomotiva nemusí být zapojena na průběžnou brzdu a při sunutí nemusí být ani k vlaku přivěšena.

Není-li pomocná lokomotiva při sunutí k vlaku přivěšena, musí strojvedoucí dbát, aby se za jízdy neoddělila od vlaku. Oddělí-li se, musí strojvedoucí co nejdříve zastavit a dávat návěst k zastavení vlaku. Teprve po zastavení vlaku se smí pomocná lokomotiva k vlaku znovu připojit.

Tlačí-li vlak pomocí tuhé spojky (vozy bez nárazníku), musí být vždy přivěšena.

259. Za vedení a brždění vlaku odpovídá vždy strojvedoucí vlakové lokomotivy.

260. Je-li vlak jednou lokomotivou tažen a druhou sunut a v čele vlaku je lokomotiva pomocná, musí být zapojena na průběžnou brzdu.

261. Má-li vlak zastavit u návěstidla čelem lokomotivy a ve vlaku jsou lokomotivy dvě, zastaví vždy čelem lokomotivy první ve směru jízdy.

262. Má-li být uveden do pohybu vlak, který je jednou lokomotivou tažen a druhou sunut a v čele vlaku je lokomotiva vlaková, dá strojvedoucí vlakové lokomotivy návěst **Pozor**. Po této návěsti dá strojvedoucí pomocné lokomotivy návěst **Povolte brzdy úplně** a uvede pozvolna lokomotivu do pohybu.

Je-li v čele vlaku lokomotiva pomocná, dá strojvedoucí pomocné lokomotivy návěst **Povolte brzdy úplně**. Strojvedoucí lokomotivy vlakové dá návěst **Pozor** a uvede pozvolna vlak do pohybu.

263. Potřebuje-li strojvedoucí vlakové lokomotivy zastavit vlak, dá návěst **Stůj**. Strojvedoucí pomocné lokomotivy návěst opakuje a pozvolna zastaví lokomotivu. Kromě případů nebezpečí zastaví strojvedoucí vlakové lokomotivy vlak teprve tehdy, když slyší, že strojvedoucí pomocné lokomotivy opakoval návěst.

264. Má-li strojvedoucí pomocné lokomotivy důvod zastavit, dá návěst **Stůj** a zastaví lokomotivu. Je-li lokomotiva k vlaku přivěšena, zastaví pozvolna tak, aby nedošlo k přetržení vlaku. Strojvedoucí vlakové lokomotivy zastaví ihned vlak.

265. U vlaku se dvěma lokomotivami doplní se nabídka, předhláška i odhláška za číslem vlaku slovy„**...s pomocnou lokomotivou**". Vrací-li se

nepřivěšená pomocná lokomotiva z trati, musí hradlař nejpozději před nabídkou nebo předhláškou následného vlaku dát přednímu stanovišti zprávu: **„Pomocná lokomotiva se vrátila"**. Nedošla-li tato zpráva, musí se hradlař předního stanoviště před přijetím vlaku nebo potvrzením předhlášky dotázat, zda se pomocná lokomotiva vrátila.

Osádka vlaků

266. Elektrické a motorové lokomotivy mohou být obsazeny jen strojvedoucím.

267. U vlaků obsazených jen strojvedoucím je strojvedoucí současně vlakvedoucím.

268. Při jednomužné obsluze smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě:

a) za účelem prohlídky a odstranění závad na lokomotivě a vozech;

b) zajišťuje-li vlak proti ujetí;

c) vypomáhá-li při svěšování nebo odvěšování lokomotivy;

d) za účelem přestavení výhybky, užití telefonu k služebním účelům a předání vlakové dokumentace, pokud je to určeno v provozním řádu.

269. Od lokomotivy (vlaku) se strojvedoucí smí vzdálit jen po jejím odstavení na místech určených v provozním řádu při zachování stanovených opatření, nebo podle příkazu revírníka popř. dispečera. Lokomotivu (vlak) musí zajistit proti ujetí a proti zásahům nepovolaných osob.
Strojvedoucí je vždy odpovědný za správné zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí.

270. Provozní řád stanoví, na kterých tratích a lokomotivách musí být mimo strojvedoucího ještě vlakvedoucí, který musí umět zastavit vlak.

271. Kromě výcviku nesmí strojvedoucí nikomu přenechat řízení lokomotivy. Řídí-li lokomotivu zaměstnanec ve výcviku, nezbavuje to strojvedoucího odpovědnosti za obsluhu lokomotivy, řízení vlaku a sledování návěstí.

272. Strojvedoucí musí znát trať, po které má jet. Za trati znalého se považuje tehdy, zná-li sklonové a směrové poměry trati, umístění návěstidel a dopravních stanovišť a zvláštnosti tratě.

Má-li strojvedoucí výjimečně jet po trati, kterou nezná, musí mu být přidělen zaměstnanec dopravy znalý trati.

Obdrží-li strojvedoucí příkaz k jízdě po trati, kterou nezná, je povinen tuto okolnost oznámit bez vyzvání tomu, kdo příkaz dává.

273. Strojvedoucí je odpovědný za to, že vlak je dostatečně brzděn a byla provedena zkouška brzdy, že lokomotiva je řádně přivěšena, konec vlaku je označen návěstí **Konec vlaku** a výstražným zařízením.

Je-li u vlaku vlakvedoucí, odpovídá za to, že vlak je dostatečně brzděn, označen návěstí **Konec vlaku** a výstražným zařízením.

274. Při jízdě sleduje strojvedoucí trať, návěstidla, dávané návěsti, přejezdy, postavení výhybek, soupravu, hradlaře (výhybkáře). Sleduje, jsou-li koleje, po kterých jede volné, je-li trakční vedení v pořádku, nestojí-li vozidlo přes námezník a není-li vlak ohrožen jinou jízdou.

275. Strojvedoucí musí pozorovat návěstidla tak dlouho, dokud je nemine.

Vlakvedoucí musí sledovat návěstidla a má povinnost hlásit návěsti strojvedoucímu bez zvláštního pokynu.

276. Vlak je třeba ihned zastavit, není-li jízda dovolena, nebo je-li vlak ohrožen.

Zpozoruje-li osádka vlaku, že by mohl být ohrožen jiný vlak, musí zastavit a zařídit krytí nesjízdného místa. Je-li vlak obsazen jen strojvedoucím, dává návěst **Stůj - zastavte všemi prostředky** a podle možnosti vyrozumí nejbližší obsazené stanoviště.

277. Projel-li vlak návěstidlo zakazující jízdu strojvedoucí ihned zastaví, dá návěst **Stůj** a vyčká pokynů hradlaře. Pouze hrozí-li nebezpečí, smí strojvedoucí jednat samostatně.

278. Zastaví-li vlak z nepředvídaných důvodů, dá strojvedoucí, pokud nemá jiné prostředky dorozumění, návěst **Svolávání zaměstnanců** případně **Bez proudu**. Jakmile uslyší některou z těchto návěstí hradlaři dopraven, mezi nimiž vlak stojí, dohodnou se vzájemně o krytí vlaku. Blíží-li se vlak, jehož jízdou by mohla být ohrožena bezpečnost provozu, musí strojvedoucí dávat návěst **Stůj - zastavte všemi prostředky**.

Je-li u vlaku mimo strojvedoucího ještě jiný zaměstnanec, vyšle jej strojvedoucí krýt vlak, případně zajistit krytí vlaku hradlařem.

Zastaví-li vlak z důvodu vypnutí proudu a trvá-li vypnutí déle než 15 minut, musí být vlak zajištěn proti ujetí podle čl. 137 až 150. Stejným způsobem musí být zajištěn vlak s brzdami postupně neodbržďovatelnými, který z jakéhokoliv

důvodu stojí déle než 15 minut a přitom je lokomotiva i vozová souprava průběžně zabržděna.

279. Zastaví-li vlak z jiného nepředvídaného důvodu než z důvodu vypnutí proudu a nemůže-li pokračovat v jízdě, opakuje strojvedoucí, pokud nemá jiné prostředky dorozumění, častěji návěst **Svolávání zaměstnanců** a vyčká příchodu revírníka nebo určeného zaměstnance. Další postup muže podle okolností zařídit též jiný člen vlakové osádky.

280. Vlak se smí vrátit z trati jen se souhlasem hradlaře stanoviště, odkud odjel. Vlak se smí vracet nejvyšší rychlostí 10 km . h^{-1}. Vrací-li se vlak na dvoukolejné trati po nesprávné koleji, platí ustanovení o jízdách po nesprávné koleji. Vrací-li se vlak z trati jednokolejné nebo po správné koleji dvoukolejné trati, návěstidla platí a obsluhují se.

Spolujízda na lokomotivě

281. Spolujízda na lokomotivě je povolena zaměstnancům, kterým bylo vystaveno „Povolení ke spolujízdě" podle podmínek stanovených v příloze č. 3.

Povolení ke spolujízdě je třeba posuzovat jako pracovní příkaz.

Bez „Povolení ke spolujízdě" je spolujízda na lokomotivě dovolena zaměstnancům organizace, které určí vedoucí dopravy a také zaměstnancům orgánů státní správy a dozoru v doprovodu zaměstnance dopravy.

282. Kromě osádky se smí v kabině elektrické lokomotivy přepravovat nejvýše pět osob oprávněných k spolujízdě, v kabině motorové lokomotivy pouze čtyři.

Strojvedoucí odpovídá za to , že stanovený počet osob není překročen.

283. Vystupovat a nastupovat z vozidel se smí jen když vozidla stojí. Na dvoukolejných (souběžných) tratích se smí vystupovat nebo nastupovat jen na vnější straně.

284. Je zakázáno dopravovat v kabině lokomotivy předměty, které brání lokomotivní osádce v obsluze a dopravovat na všech částech lokomotivy láhve s technickými plyny a výbušniny.

Zpravování vlakových osádek

285. Vlakové osádky se zpravují ústně, telefonicky, radiopojítky nebo rozhlasem.

Příklad znění zpráv a rozkazů:

a) při vjezdu na obsazenou kolej, dříve než se dá rozkaz k jízdě:

Vlak 357, jedete na obsazenou kolej číslo 5, na konci koleje stojí 6 vozů;

b) při vjezdu na obsazenou kolej, dříve než se dá rozkaz k další jízdě ruční návěstí:

Vlak 537, jedete na obsazenou kolej číslo 5, návěstidlo B se neobsluhuje;

c) při vjezdu na obsazenou kolej, nelze-li dát rozkaz k další jízdě ani přivolávací ani ruční návěstí:

Vlak 537, jedete na obsazenou kolej číslo 5, návěstidlo B se neobsluhuje, pokračujte v jízdě!;

d) při povolení jízdy kolem návěstidla, které nelze pro poruchu přestavit na návěst dovolující jízdu: **Lokomotiva 56, návěstidlo C se neobsluhuje, pokračujte v jízdě!;**

e) při odjezdu vlaku, není-li u koleje návěstidlo: **Vlak 405, z koleje číslo 12, odjezd!;**

f) při udělení rozkazu k odjezdu po nesprávné koleji: **Motorový vozík číslo 232 z L5 na L6, jedete po nesprávné koleji, odjezd!;**

g) při vjezdu vlaku z nesprávné koleje, není-li u ní návěstidlo: **Vlak 572, pokračujte v jízdě do D3!**

h) při nařízení jízdy podle rozhledu: **Vlak 351 z A6 na A1, jeďte podle rozhledu, odjezd!**

286. Byl-li udělen rozkaz rozhlasem a strojvedoucí mu porozuměl, dá návěst **Rozumím**. Nedá-li strojvedoucí návěst **Rozumím**, musí hradlař rozkaz opakovat. Opakovaný rozkaz musí předcházet slovo **Opakuji**.

287 až 295 na doplňky.

X. JÍZDY SPECIÁLNÍCH DRÁŽNÍCH VOZIDEL

Speciální drážní vozidla s vlastním pohonem

296. Jízdy speciálních drážních vozidel se zajišťují jako jízdy vlaků.

Jízdu speciálních drážních vozidel musí hradlař zvlášť pozorně sledovat a učinit opatření, jestliže nedošlo k ovlivnění kolejového obvodu nebo kolejnicového spínače.

297. Speciální drážní vozidlo může řídit jen zaměstnanec, který má odbornou způsobilost k řízení příslušného typu vozidla. Řidič speciálního drážního vozidla odpovídá za bezpečnost jízdy i za bezpečnost dopravovaných osob a nákladu.

298. K motorovému vozíku se smí přivěsit nejvíce tři přívěsné vozíky.
Přepravují-li se dlouhé předměty (kolejnice apod.) nemusí být vozíky mezi sebou svěšeny, jsou-li spojeny nákladem a ten je zajištěn proti posunutí.

299. Vozík smí být naložen do maximální únosnosti a jeho nápravy musí být stejnoměrně zatíženy. Přepravuje-li se náklad, který lze rozdělit, vytíží se plně nejprve motorový vozík, zbytek se rozdělí na přívěsné vozíky.

300. Přivěšovat speciální drážní vozidla k vlakům je zakázáno.

Speciální drážní vozidla bez vlastního pohonu

301. Speciální drážní vozidla bez vlastního pohonu jsou jednoduché mechanizační prostředky pro údržbu kolejí (dále jen ruční vozíky).

302. Ruční vozík musí doprovázet zaměstnanec, který zná místní a traťové poměry (vedoucí vozíku), odpovídá za bezpečnost jízdy a zaměstnanců, kteří ruční vozík doprovázejí.
Jízda na ručním vozíku je zakázána.
Dovolená rychlost ručního vozíku je nejvýše krokem.
Přivěšovat ruční vozíky k vlaku je zakázáno.

303. Jízdou ručních vozíků se nesmí rušit jízda vlaků. Bez svolení hradlaře se nesmí ruční vozík nasadit na kolej ani v dopravně, ani na trati.
Hradlař dohodne s vedoucím vozíku místo na trati a dobu, kdy musí být ruční vozík odstraněn z koleje. Hradlař smí dovolit jízdu ručních vozíků na trať jen se souhlasem sousední dopravny.

304. Jízda ručních vozíků se neřídí návěstidly. Při vjezdu do dopravny musí ruční vozík zastavit před krajní výhybkou. Rozkaz k další jízdě dá hradlař ruční návěstí **Přiblížit,** rozhlasem, radiopojítky nebo ústně.

305. Příjezd ručního vozíku ohlásí hradlař sousední dopravně. Vlak může vypravit až po příjezdu ručního vozíku nebo po ohlášení, že byl odstraněn z koleje.

306. Po ukončení jízdy musí být ruční vozík odstraněn z koleje a zajištěn tak, aby nezasahoval do průjezdného průřezu.

307. Jízdy ručních vozíků za tmy, za snížené viditelnosti a za nemožného dorozumění jsou zakázány.

308. Jízdy ručních vozíků (Rv) na širou trať se zapisují do dopravního deníku.

309 až 310 na doplňky.

XI. VÝJIMKY Z PRAVIDELNÉHO PROVOZU

Jízdy vlaků po nesprávné koleji

311. V případech, kdy na dvoukolejné trati je třeba zajišťovat jízdy po koleji směrem pro který není provozním řádem určena, zavede se jízda po nesprávné koleji.

Jízdu po nesprávné koleji rozeznáváme:

a) předvídanou;

b) nepředvídanou.

312. Při jízdě po nesprávné koleji se vlak nabídne slovy: **L 3, přijmete po nesprávné koleji vlak 252?**. Je-li jízda možná, přijme nabídku slovy: **Ano, po nesprávné koleji přijímám vlak 352 na L4.**

313. Vlaky jedoucí po nesprávné koleji se vypravují mezi dvěma obsazenými dopravnami a přitom:

a) oddílová návěstidla u koleje správné neplatí;

b) vlak musí zastavit před dopravnou v úrovni vjezdového návěstidla správné koleje (bez zřetele na návěst), nejméně na pojistnou vzdálenost, tj. 30 m před krajní výhybkou a to tehdy, není-li pro vjezd z nesprávné koleje zvláštní vjezdové návěstidlo nebo není-li mu dávána ruční návěst **Přiblížit;**

c) další jízdu do dopravny dovolí hradlař ruční návěstí **Přiblížit**, telefonicky, radiopojítky nebo rozhlasem.

314. Nelze-li pro předvídanou výluku používat v určitém úseku jedné koleje dvoukolejové trati delší dobu, rozhodne vedoucí dopravy, aby bylo

zabezpečovací zařízení přizpůsobeno tomuto provozu a pro vjezd z nesprávné koleje zřízeno samostatné návěstidlo.

315. Nepředvídaná jízda vlaků po nesprávné koleji se zavede, stane-li se správná kolej náhle nesjízdnou nebo je-li na ní překážka.

316. O jízdě po nesprávné koleji vyrozumí hradlař strojvedoucího nejpozději u odjezdového návěstidla.

317. Je dovoleno, aby po nesprávné koleji byl vypraven vlak i tehdy, je-li správná kolej obsazena vlakem. V tom případě se nesmí povolit vjezd ruční návěstí **Přiblížit**, je-li možné, aby tuto návěst zpozorovali strojvedoucí obou vlaků.

Pracovní a pomocné vlaky

318. Pracovní vlaky jsou vlaky, kterými se přepravuje materiál a zaměstnanci pro stavbu a údržbu provozních zařízení a pro potřeby jednotlivých pracovišť.

Jízdy speciálních drážních vozidel s vlastním pohonem a jiných pracovních strojů s vlastním pohonem se uskutečňují vždy jako jízdy pracovních vlaků.

319. Jízdy pracovních vlaků je třeba uskutečňovat přednostně před jízdami skrývkových a uhelných vlaků.

320. Jízdy pracovních vlaků se řídí ustanoveními platnými pro jízdy vlaků.

321. Jízdy pracovních vlaků, které nejedou až do sousední dopravny, se vždy zajišťují nabídkou, přijetím a odhláškou. Návrat pracovního vlaku dohodne hradlař se strojvedoucím (vlakvedoucím).

322. Jsou-li pracovním vlakem dopravováni zaměstnanci mimo kabinu lokomotivy, musí být určen zaměstnanec odpovědný za jejich bezpečnost.

323. Při popojíždění na pracovišti smějí zaměstnanci zůstat na vozech, pracují-li na nich, musí však být vybídnuti k ostražitosti dříve, než se začne posunovat.

324. Překladač kolejí musí být vybaven zvonícími kroužky na obou stranách vozidla. Při přemísťování překladačů kolejí a kolejových pluhů, kromě jízd při práci, musí řidič překladače zajistit posunovací zařízení překladače nebo radlici pluhu ve výšce nejméně 20 cm nad temenem kolejnice.

325. Pomocný vlak se zavádí:

a) je-li potřeba odvézt vlak, jehož lokomotiva se stala k dopravě vlaku nezpůsobilou;

b) je-li třeba odstranit nepředvídané překážky a následky nehod;

c) stane-li se strojvedoucí neschopným práce a není-li přítomen zaměstnanec, který by jej nahradil.

326. Jízdy pomocných vlaků se uskutečňují a zajišťují jako jízdy pracovních vlaků.

327. Hradlař poslední dopravny před místem, kde je třeba pomoci, oznámí strojvedoucímu (vlakvedoucímu) polohu místa a nařídí jízdu podle rozhledu.

Jízdy za nemožného dorozumění

328. Nemožné dorozumění nastává tehdy, když je poruchou znemožněno zajistit jízdu vlaků mezi sousedními dopravnami pomocí dostupného sdělovacího zařízení (současně s poruchou traťového zabezpečovacího zařízení, pokud jejím trať vybavena).

Je-li v poruše jen sdělovací zařízení, ale traťové zabezpečovací zařízení je v pořádku, řídí se jízdy vlaků traťovým zabezpečovacím zařízením (autoblokem).

Je-li přímý telefonický styk obou sousedních dopraven možný spojením po telefonní síti nebo radiopojítky se záznamem, nepovažuje se tento stav za nemožné dorozumění. Telefonickou zprávu může zprostředkovat i dispečer, má-li přímé spojení s oběma stanovišti. Takto zprostředkovanou zprávu zapíší obě stanoviště i dispečer do svých deníků. Jiné zprostředkování zpráv není dovoleno.

329. Za nemožného dorozumění, při jednosměrném provozu, se jízda následných vlaků zajišťuje **Jízdou podle rozhledu.**

330. Za nemožného dorozumění při obousměrném provozu se jízda vlaků opačných směrů zajišťuje **Jízdou vlak za vlak**, kterou nařizuje revírník.

331. Při jízdě podle rozhledu oddílová návěstidla autobloku neplatí.

332. Jízdu podle rozhledu za nemožného dorozumění nařídí hradlař strojvedoucímu vždy jen do sousední dopravny.

333. O postupu zajišťování jízd vlaků zpraví revírník obě dopravny a nařídí, která z nich vypraví první vlak. Dokud nedojel vlak vypravený z jedné

dopravny, nesmí být ze sousední dopravny vypraven vlak opačného směru. Vlaky stejného směru nesmí být za sebou vypraveny.

V traťovém úseku mezi dopravnami, které patří různým organizacím nebo nespadají do působnosti jednoho revírníka dopravy, nesmí být vypraven vlak, dokud se revírníci nedohodli a společně nenařídili **Jízdu vlak za vlak**.

Výluky kolejí

334. Traťová kolej nebo kolej v dopravně se vyloučí:

a) k provedení stavebních prací nebo práci na jiných technických zařízeních;

b) pro jízdu s překročenou ložnou mírou po sousední koleji;

c) při nehodách nebo poruchách provozu.

Výluky kolejí jsou **předvídané** nebo **nepředvídané**.

335. Předvídanou výluku koleje stanoví technický režim. Vedoucí dopravy rozhodne zda je třeba pro výluku vydat dopravní rozkaz.

336. Nepředvídaná výluka koleje je tehdy, stane-li se kolej nesjízdnou vlivem nenadálé překážky na trati. Zaměstnanec, který uvedený stav zjistil, je povinen zajistit zpravení příslušného hradlaře a je-li třeba, zastaví vlak.

337. Vyloučená kolej se kryje:

a) zapevněním tlačítek nebo řadičů výměn a světelných návěstidel;

b) uzamčením výkolejek a výhybek v odvratné poloze;

c) přenosnými návěstidly pro zákaz jízdy.

338. Souhlas k zahájení výluky dá hradlař vedoucímu práce.

Zahájení a ukončení výluky zaznamená vedoucí práce v dopravním deníku na první volný řádek.

Hradlař zpraví o začátku a ukončení výluky sousední dopravnu, které se výluka týká. Nemohou-li se dohodnout hradlaři sousedních dopraven, mezi nimiž má být výluka, nesmí být výluka zahájena.

339. Za provedení nutných opatření na místě před začátkem a po ukončení výluky odpovídá vedoucí práce. Za zajištění tlačítek nebo řadičů výměn a návěstidel na ovládacím stole, které se ovládají za jízdy na vyloučenou kolej, odpovídá hradlař. K zajištění se smí použít jen pomůcky k tomu určené.

340. Na vyloučenou kolej smí jet jen pracovní a pomocné vlaky a to jen se souhlasem vedoucího práce, který odpovídá za zajištění bezpečnosti a označení místa, kde má vlak zastavit.

341. Výluky pohyblivých kolejí pro přestavby, po nichž se kolejová situace změní (vložení výhybky, změna dopravního stanoviště, zrušení části kolejiště apod.), musí vedoucí práce předem projednat s vedoucím dopravy nebo jím pověřeným zaměstnancem, který vydá před zahájením provozu dopravní rozkaz nebo změnu provozního řádu.

342. Při výluce části koleje za rýpadlem (výsypným místem) je možné, aby k rýpadlu (na výsypku) jezdily vlaky. Vyloučený úsek koleje musí být kryt a kolej za rýpadlem (pracovním místem výsypky) musí být sjízdná nejméně na délku vlaku, zvětšenou o pojistnou vzdálenost.

343. Při velkých vzdálenostech mezi dopravním stanovištěm a pracovním místem (kolej, kterou je třeba vyloučit), je možné pro ohlášení zahájení a ukončení výluky použít radiopojítek.

Domluvu mezi vedoucím práce a hradlařem může zprostředkovat dispečer, který má s vedoucím práce radiotelefonní spojení a s hradlařem telefonní spojení.

Radiotelefonní hovory musí být nahrávány.

Údaje o zahájení a ukončení výluky (jméno vedoucího práce, čas, číslo koleje) zaznamená dispečer i hradlař do svých deníků.

Napěťové výluky trakčního vedení

344. Je-li třeba pro údržbu, opravu, poruchu nebo jiné práce v blízkosti trakčního vedení vypnout proud, musí být zajištěna napěťová výluka trakčního vedení.

345. Plánované práce na trakčním vedení se stanoví v technickém režimu. Vedoucí dopravy rozhodne zda pro výluku vydá dopravní rozkaz.

346. Zahájení napěťové výluky trakčního vedení povoluje vedoucímu práce hradlař dopravny po předchozím souhlasu dispečera.

Vedoucí práce zpraví hradlaře o vypnutí proudu a upřesní úsek koleje, který je vypnutý a hradlař tyto údaje zapíše do dopravního deníku. Ukončení napěťové výluky zapíše hradlař opět do dopravního deníku.

347. Na koleje, jejichž trakční vedení je bez napětí, nesmí se povolit jízda elektrických lokomotiv se zdviženými sběrači.

348. Při výlukách kolejí nutných při napěťové výluce trakčního vedení platí ustanovení čl. 334 až 343.

Výluky dopravní služby

349. Výluka dopravní služby je stav, kdy se v dopravně v určitém časovém období vykonává dopravní služba jen v omezeném rozsahu, nebo se vůbec nevykonává i když jezdí vlaky.

Dopravna v této době nemusí být obsazena hradlařem.

350. V době výluky dopravní služby se nesmí v těchto dopravnách vlaky křižovat a předjíždět. Dopravní koleje musí být v době výluky volné.

351. Výluku dopravní služby nařizuje vedoucí dopravy dopravním rozkazem, který musí obsahovat:

a) čas, kdy výluka dopravní služby začíná a kdy končí;

b) způsob zajištění jízd vlaků při výluce;

c) další potřebná opatření podle místních poměrů.

Dopravní klid

352. Dopravní klid je stav, kdy v určitém časovém období na trati nebo její části nejezdí vlaky a nevykonává se dopravní služba. Není proto třeba, aby v této době byly dopravny obsazeny dopravními zaměstnanci.

353. Potřebná opatření pro zajištění dopravního klidu (způsob zahájení a ukončení, vypnutí proudu apod.) stanoví vedoucí dopravy. Pro pravidelně se opakující případy se tato opatření stanoví v provozním řádu nebo dopravním rozkazem.

354 až 360 na doplňky.

XII. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Všeobecná ustanovení

361. Dojde-li k nehodě nebo k jiné mimořádné události při jízdách vlaků nebo dojde-li k živelným událostem (např. sesouvání zemin, záplavy apod.),

které by mohly nehody nebo poruchy způsobit, je třeba je co nejdříve oznámit hradlaři nebo dispečerovi.

362. Jakmile dispečer dostane hlášení o mimořádnostech provozu, je povinen zařídit, v mezích své pravomoci, ihned vše, čeho je třeba k zajištění plynulosti a pravidelnosti dopravy (havarijní plán apod.).

363. Stopy po nehodě se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření. Likvidační práce povolí orgán, který nehodu šetří. K pracím, jež je nutno vykonat k záchraně lidských životů, není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně.

Zaměstnanci zúčastnění na nehodě musí setrvat na místě do příchodu vyšetřujícího orgánu. Vzdálit se mohou jen se souhlasem nadřízeného.

364. Za mimořádných povětrnostních podmínek (průtrž mračen, vichřice apod.), které by mohly způsobit nesjízdnost trati, je hradlař povinen v dohodě s dispečerem odložit odjezd vlaku z dopravny dokud není zjištěno, že jízda vlaku není ohrožena.

Ujetí vozidel a roztržení vlaku

365. Zaměstnanec, který zpozoruje, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom neprodleně sousední stanoviště a oznámí:

a) jsou-li vozidla obsazena osobami;

b) počet vozů (je-li možno jej zjistit);

c) zda jsou vozy ložené nebo prázdné;

d) po které koleji vozidla jedou.

366. Jsou-li zaměstnanci zpraveni o ujetí vozidel, jsou povinni ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozí sebe a zaměstnance, kteří v těchto vozidlech zůstali.

367. K zastavení ujetých vozidel je třeba volit postup podle okolností a jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení některého z opatření, např.:

- přestavení výhybky na volnou, méně důležitou kolej, na kterou se položí co nejvíce zarážek;
- přestavení výhybky na kusou kolej nebo na kolej, kde jsou zabrzděná vozidla;
- přestavení výhybky pod jedoucími vozidly.

Pokud na ujetých vozidlech zůstali zaměstnanci, lze použít uvedených opatření jen v případech krajní nouze (např. když se tím zabrání ohrožení životů většího počtu zaměstnanců, než kolik jich zůstalo v ujetých vozech).

368. Zaměstnanec, který ujetá vozidla zastavil, musí je zabrzdit, zajistit proti ujetí a zařídit zpravení sousedních dopraven.

369. Zpozoruje-li strojvedoucí, že se vlak přetrhl, dá ihned návěst **Stůj - zastavte všemi prostředky.**

Jedou-li vozidla za vlakem, upraví se jeho rychlost podle možnosti tak, aby jej oddělená vozidla mohla dostihnout a najet na něj bez velkého nárazu. Po najetí se vlak zastaví a obě části se spojí.

Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, podá o tom strojvedoucí zprávu nejbližšímu stanovišti nebo dispečerovi.

370. Nelze-li oddělená vozidla přivěsit a dále může jet jen přední část vlaku, musí být zanechaná část zajištěna proti ujetí. Koncová návěst zůstane vždy na zanechané části vlaku. Přední část vlaku musí zastavit u nejbližšího hlavního návěstidla i kdyby byla další jízda dovolena. Pokračovat v jízdě smí vlak tehdy, když byl hradlař vyrozuměn, že vlak není celý. Dříve než dovolí hradlař přední části vlaku pokračovat v jízdě, musí vyrozumět zadní dopravnu, že na trati zůstala část vlaku.

371 až 375 na doplňky.

XIII. ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PROVOZU

Řízení dopravního provozu

376. Vedoucí dopravního provozu odpovídá za správný chod dopravní služby, zejména za:

a) plynulost, hospodárnost a bezpečnost vlakové dopravy a posunu;

b) způsobilost zaměstnanců, předepsanou pro výkon jejich funkcí v dopravním provozu;

c) dodržování předpisů pro dopravu na vlečkách a důlních drahách;

d) plánování prostředků a potřeb pro dopravní provoz;

e) operativní plánování a řízení provozu;

f) využití vozidel;

g) systematické zvyšování kvalifikace dopravních zaměstnanců;

h) vedení potřebné dokumentace, evidence a provádění rozborů provozní činnosti.

377. **Revírník** řídí dopravní provoz ve své směně v přiděleném obvodu a odpovídá za dodržování předpisů pro dopravu..

378. **Dopravní dispečer** řídí vlakovou dopravu v přiděleném obvodu. Jeho rozkazů, týkajících se operativního řízení vlakové dopravy, musí uposlechnout všichni zaměstnanci, zúčastnění na vlakové dopravě.
Dopravnímu dispečerovi musí být hlášeny všechny nepravidelnosti a poruchy, které mají vliv na vlakovou dopravu.

379. **Nádražní** řídí a kontroluje práci posunujících čet a vlakových osádek. Provozní řád stanoví, které povinnosti má nádražní a které vedoucí posunu.

380. **Hradlař** řídí jízdy vlaků, obsluhuje návěstidla a výhybky. Jeho rozkazů musí uposlechnout osádky vlaků a ostatní zaměstnanci v dopravně a přilehlých traťových úsecích.

381. Při obsluze a udržování technických zařízení jsou dopravní zaměstnanci povinni řídit se příkazy zaměstnanců příslušného odvětví.

382. Není-li dopravní provoz organizován jako samostatný útvar, uvede se organizační uspořádání v provozním řádu. Povinnosti a odpovědnost vyplývající z těchto předpisů se v plném rozsahu vztahují na jednotlivé zaměstnance v rámci stávající organizace, podle povahy jejich pracovního zařazení nebo podle zvláštního ustanovení vedoucího organizace.

383. Pro zajištění bezpečnosti a plynulosti musí být dopravní provoz na jednotlivých pracovištích - alespoň jednou týdně - v každé směně kontrolován. Vedoucí dopravního provozu a revírníci musí ve styku s hradlaři, vlakovými osádkami a ostatními dopravními zaměstnanci upozorňovat na nesprávný výkon služby, poučovat je a zajišťovat odstraňování nedostatků. Při kontrole pracovišť se podepíší ve služební knize (dopravní deník, služební kniha lokomotivy apod.) a uvedou výsledek kontroly.

Prohlídky dopravního provozu

384. Nejméně jednou za tři měsíce musí vedoucí dopravního provozu vykonat prohlídku všech dopraven, výhybkářských stanovišť a dále stanovišť strojvedoucích, řidičů speciálních drážních vozidel a pracovních strojů. Při prohlídce se zjišťuje:

a) dodržování technologických postupů a předpisů (včetně osádek vlaků, zaměstnanců při posunu a zaměstnanců ostatních odvětví);

b) stav plomb zabezpečovacího zařízení, zda jsou v pořádku a nepoškozeny a stav počitadel nouzových úkonů;

c) úplnost a správné umístění hlavních i náhradních klíčů od zámků výhybek a výkolejek;

d) správné obsluhování zabezpečovacích a sdělovacích zařízení;

e) úplnost a řádný stav předepsaného vybavení a dokumentace;

f) dodržení pořádku a čistoty na pracovištích, zda osvětlení a vytápění odpovídá potřebě a jdou-li správně hodiny;

g) není-li omezen výhled na výhybky, koleje a návěstidla;

h) namátkovým přezkoušením znalost předpisů. Podle zjištěných nedostatků se zaměstnanci poučí a vytknou se jim chyby, kterých se dopouštějí;

i) dodržování pořádku v obvodu dopravny (stanoviště) a v kolejišti a zda osvětlení je dostatečné;

j) činnost ostatních pracovních odvětví a zda jejich zařízení neovlivňují nepříznivě výkon a bezpečnost dopravního provozu;

k) odstranění závad zjištěných při předchozí prohlídce.

385. Vedoucí dopravního provozu o prohlídce provede záznam do dopravního deníku. Výsledek prohlídky s uvedením závad, které je třeba odstranit, zapíše do „Knihy prohlídek dopravního provozu", uložené u vedoucího dopravy, který stanoví termíny jejich odstranění.

Za vedení „Knihy prohlídek dopravního provozu" odpovídá vedoucí dopravy. Každá třetí prohlídka se vykoná v noční směně.

386. Nejméně jednou za rok vykoná vedoucí dopravy za přítomnosti vedoucího dopravního provozu a zaměstnanců odpovědných za ostatní dopravní odvětví celkovou prohlídku dopravního provozu.

Při celkové prohlídce se provádí kontrola:

a) všech dopraven a stanovišť podle čl. 384;

b) dokladů o zdravotní způsobilosti zaměstnanců a vedení evidence;

c) úplnosti a správnosti změn v provozním řádu včetně příloh;

d) předepsané kvalifikace zaměstnanců včetně výcviku, zkoušek a vedení evidence;

e) vedení evidence poruchovosti a vyšetřování nehod;

f) odstranění závad zjištěných při předchozích prohlídkách.

Ve čtvrtletí, ve kterém se provádí roční prohlídka, se čtvrtletní prohlídka neprovádí.

Vedoucí dopravy zapíše výsledek prohlídky s uvedením závad a termínů odstranění do „Knihy prohlídek dopravního provozu".

387. Knihy prohlídek se uschovají po dobu tří roků od posledního zápisu.

388 až 390 na doplňky.

XIV. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Přechodná ustanovení

391. Provozní zařízení, která byla uvedena do provozu před vydáním tohoto předpisu mohou být ponechána v provozu neohrožuje-li jejich současný stav bezpečnost drážní dopravy.

Výjimky

392. Výjimky z tohoto předpisu pro důlní dráhy povoluje revírní dozor. Povolení výjimky oznámí revírní dozor písemně obvodnímu báňskému úřadu.

Výjimky pro vlečky povoluje drážní správní úřad. K žádosti o výjimku musí být přiloženo vyjádření revírního dozoru.

393. Zásady pro zpracování žádosti o výjimky jsou stanoveny v části 55 Pravidel technického provozu pro vlečky a důlní dráhy (D-T1).

394. Při změnách povolených výjimek nebo při prodlužování doby jejich trvání se postupuje jako u nových výjimek.

Vydání předpisu

395. Tento předpis je vydán podle § 4 odst. 1 Vyhl. č. 35/1998 Sb. Českého báňského úřadu ze dne 9.2.1988 o požadavcích k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a bezpečnosti provozu důlní dráhy hnědouhelného lomu a § 26 odst. 1 Zákona č. 266/1994 Sb.

Zrušovací ustanovení

396. Dnem začátku účinnosti tohoto předpisu se ruší Dopravní předpisy pro důlní dráhy (D-D2), účinné od 1.1.1993.

Účinnost

397. Tento předpis nabývá účinnosti dnem 1. května 2003.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

Základní právní předpisy

Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) ve znění pozdějších změn a doplňků.

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška MD č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška MD č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška Českého báňského úřadu č. 26/1989 Sb., o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti provozu při hornické činnosti a při činnosti prováděné hornickým způsobem na povrchu, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška Českého báňského úřadu č. 51/1989 Sb., o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti provozu při úpravě a zušlechťování nerostů, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vyhláška Českého báňského úřadu č. 35/1998 Sb., o požadavcích k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a bezpečnosti provozu důlní dráhy hnědouhelného lomu, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Předpisy pro výkon služby na vlečce a důlní dráze

D-T1 Pravidla technického provozu pro vlečky a důlní dráhy
D-D1 Návěstní předpisy pro vlečky a důlní dráhy
D-D3 Předpisy pro vypracování provozních řádů vleček a důlních drah
D-A1 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci na vlečkách a důlních drahách
D-A2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance vleček a důlních drah
D-S1 Předpisy pro traťové hospodářství vleček a důlních drah
D-S2 Předpisy pro železniční přejezdy a přechody na vlečkách a důlních drahách
D-V2 Předpisy pro strojvedoucí na vlečkách a důlních drahách
D-Z1 Předpisy pro zabezpečovací zařízení na vlečkách a důlních drahách
D-Z2 Předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení na vlečkách a důlních drahách

Předpisy Českých drah

ČD P 1 Pravidla technického provozu železnic s dalšími provozními a technickými zásadami platnými pro celostátní dráhy (PTPŽ)

ČD P 2 Pravidla technického provozu vleček (PTPV)

Technické normy

ČSN 01 8500 Základní názvosloví v dopravě
NPD 28 0332 Obrysy vozidel a průjezdné průřezy pro tratě důlních drah. Rozchod 1435 mm
NPD 28 1601 Jednostranný výklopný a sedlový výsypný vůz Technické požadavky
NPD 28 1622 Sedlový výsypný vůz. Základní parametry a rozměry
NPD 28 1636 Jednostranný výklopný vůz. Základní parametry a rozměry

Příloha 1

BRZDÍCÍ VÁHY VOZIDEL

Každé vozidlo ČD s průběžnou brzdou má vyznačenou brzdovou soustavu a brzdící váhy podle jednotlivých poloh jeho brzdového a přestavného zařízení.

U lokomotiv jsou nápisy na bočních stranách.

Nákladní vozy mají druh brzdy uveden zpravidla na podélnících a brzdící váhu u přestavovače.

Na vlastních vozidlech důlní dopravy nemusí být brzdová souprava a brzdící váha vyznačena. V provozním řádu se stanoví celkové hmotnosti, vlastní hmotnosti a brzdící váhy používaných vozidel. Vlastní hmotnosti a brzdící váhy nejčastěji používaných vozidel jsou uvedeny v následující tabulce:

Druh	Řada	Číselný kód	Hmotnost v t	Brzd. váha v t	Délka v m
el. lok.	26 Em	127	180	102	21,56
el. lok.	E 27.2	127	165	93	21,56
el. lok.	E 27.1	127	155	87	21,56
mot. lok.	T 239	709	44	26	9,45
mot. lok	T 334.	711	39	23	9,44
mot. lok	T 448	740	72	48	13,58
mot. lok.	T 458	721	74	42	13,02
mot. lok	T 669	770	113	62	17,22
mot. lok	T 669.1	770	113	62	17,22

Druh	Řada	Hmotnost v t	Brzd. váha v t	Délka v m
vůz prázdný	LH	34	26	9,5
vůz ložený	LH	100	49	
vůz prázdný	Ta	35	24	12,2
vůz ložený	Ta	100	47	
vůz prázdný	Wa	27	21	13,5
vůz ložený	Wa	80	42	
vůz prázdný	Sa	20	15	13
vůz ložený	Sa	69	35	
vůz prázdný	Ss	12	9	6,89
vůz ložený	Ss	36	18	
vůz prázdný	Sv	22	18	11,9
vůz ložený	Sv	80	35	
vůz prázdný	Sav	24	20	13,74
vůz ložený	Sav	80	40	
vůz prázdný	St	12	10	9,79
vůz ložený	St	40	20	

Vzory dopravních deníků

Dopravní deník I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Číslo vlaku	Z dopravny	Přijetí dal (čas)	Kolej číslo	Příjezd (čas) / Odjezd (čas)	Odhláška dána (čas)	Přijetí dostal (čas)	Odhláška došla (čas)	Do dopravny	Poznámky	Počet vozů	
										lož.	pr.

Dopravní deník II.

1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4	5	6	7			
Číslo vlaku	Z dopravny	Přijetí		Odhláška		Poznámky do dopravny, k R, kolej apod.)				Číslo vlaku	Z dopravny	Přijetí		Odhláška		Poznámky do dopravny, k R, kolej apod.)			
		dal (čas)	dostal (čas)	dána (čas)	došla (čas)							dal (čas)	dostal (čas)	dána (čas)	došla (čas)				

Rozsah a způsob záznamů v dopravních denících stanoví provozní řád.

Příloha 3

Spolujízda na lokomotivě

Návrh na vystavení **Povolení ke spolujízdě** (dále Povolení) předkládá vedoucí pracoviště (úseku) vedoucímu dopravy, který rozhodne o vydání Povolení.

V Povolení se uvede zda má platnost pro obvod celé organizace nebo pro vymezený traťový úsek. Před jeho vydáním musí být zaměstnanec seznámen s obsahem poučení na druhé straně Povolení a s rozsahem platnosti.

O vydaném Povolení se vede na dopravě evidence s těmito údaji:

- evidenční číslo;
- jméno a datum narození;
- doba a rozsah platnosti.

Vzor průkazky (přední stana)

Podnik Evid. číslo.....

POVOLENÍ
k spolujízdě na lokomotivě

pro .....

datum nar.: .....

funkce: .....

na tratích: .....

.....

Platí do: .....

Razítko:

Datum: ..... Podpis: .....

Poučení

1. Před vstupem na lokomotivu se držitel prokáže strojvedoucímu tímto Povolením.

2. Držitel nesmí rozptylovat osádku a nesmí se dotýkat ovládacího zařízení.

3. Do kabiny lokomotivy nesmí brát předměty, které obsluze překáží nebo ohrožují bezpečnost.

4. Nastupovat a vystupovat za jízdy je zakázáno. Při vystupování je třeba dbát nejvyšší opatrnost, zejména s ohledem na provoz po sousední koleji.

5. Povolení je nepřenosné. Jeho ztrátu je nutno ihned hlásit a při změně funkce nebo uplynutí doby platnosti musí být vrácena tomu, kdo ji vydal.

OBSAH

	strana
I. ÚVODNÍ USTANOVENÍ	1
II. ZÁKLADNÍ POJMY	1
III. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	2
Provozní řád	2
Přípojový provozní řád	3
Znalost předpisů a odpovědnost	3
Způsobilost zaměstnanců	3
Povinnosti zaměstnanců	4
Odevzdávka služby	5
IV. ZAŘÍZENÍ VLEČEK A DŮLNÍCH DRAH	6
Dopravny a širá trať	6
Výhybky	7
Výkolejky	10
Průjezdný průřez	11
Uvedení dopravních zařízení do provozu	12
Přechod vozidel ČD	12
V. POSUN	12
Řízení posunu	12
Povinnosti zaměstnanců při posunu	13

Manipulace s vozidly při posunu 14

Návěsti při posunu 15

Posun vzhledem k jízdám vlaků 16

Svěšování a rozvěšování vozidel 17

Používání brzd a zarážek 18

Zajištění vozidel proti ujetí 19

VI. VOZIDLA 21

Nakládání a vykládání vozů 21

Vykolejení vozidel 21

VII. SESTAVENÍ A ZATÍŽENÍ VLAKŮ 22

Sestavení vlaků 22

Zatížení vlaků 23

VIII. ZAJIŠTĚNÍ JÍZD VLAKŮ 24

Způsob zajištění jízd vlaků 24

A) Telefonické nebo radiotelefonické dorozumívání 24

Nabídka a přijetí 24

Odhláška 25

Předhláška 26

B) Automatické traťové zabezpečovací zařízení 26

C) Jízda podle rozhledu 27

Záznamy o zajištění jízd vlaků 27

IX. DOPRAVA VLAKŮ 27

Obsluha hlavních návěstidel, uzávěr kolejí a používání návěstí 27

Vlaková cesta 29

Příprava vlakové cesty 29

Vjezd, odjezd a průjezd vlaků 31

Jízdní rychlosti 34

Vlaky se dvěmi lokomotivami 34

Osádka vlaků 36

Spolujízda na lokomotivě 38

Zpravování vlakových osádek 38

X. JÍZDY SPECIÁLNÍCH DRÁŽNÍCH VOZIDEL 39

Speciální drážní vozidla s vlastním pohonem 39

Speciální drážní vozidla bez vlastního pohonu 40

XI. VYJÍMKY Z PRAVIDELNÉHO PROVOZU 41

Jízdy vlaků po nesprávné koleji 41

Pracovní a pomocné vlaky 42

Jízdy za nemožného dorozumění 43

Výluky kolejí 44

Napěťové výluky trakčního vedení 45

Výluky dopravní služby 46

Dopravní klid 46

XII. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI 46

Všeobecná ustanovení 46

Ujetí vozidel a roztržení vlaku 47

XIII. ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PROVOZU 48

Řízení dopravního provozu 48

Prohlídky dopravního provozu 49

XIV. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ 51

Přechodná ustanovení 51

Výjimky 51

Vydání předpisu 51

Zrušovací ustanovení 52

Účinnost 52

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY 52

Základní právní předpisy 52

Předpisy pro výkon služby na vlečce a důlní dráze 53

Předpisy Českých drah 53

Technické normy 53

PŘÍLOHY

1. Brzdící váhy vozidel 54
2. Vzory dopravních deníků 56
3. Spolujízda na lokomotivě 57