



**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město**

**SŽDC (ČD)
D2**

**PŘEDPIS
PRO ORGANIZOVÁNÍ
A PROVOZOVÁNÍ
DRÁŽNÍ DOPRAVY**

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah
dne 13. března 1997
č.j. 55079/97-O11

Účinnost od 28.12.1997

OBSAH

<i>ZÁZNAM O ZMĚNÁCH</i>	9
<i>ROZSAH ZNALOSTÍ</i>	11
<i>SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK</i>	15
ČÁST PRVNÍ	
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	17
<i>Kapitola I</i>	
Úvodní ustanovení	17
<i>Kapitola II</i>	
Základní pojmy	18
<i>Kapitola III</i>	
Obecná ustanovení o dopravní službě	26
A. PŘEDPOKLADY ZAMĚSTNANCŮ K VÝKONU DOPRAVNÍ SLUŽBY	26
B. POKYNY A DOPRAVNÍ DOKUMENTACE	30
C. ODEVZDÁVKA A PŘEVZETÍ DOPRAVNÍ SLUŽBY	32
D. OPUŠTĚNÍ PRACOVÍŠTĚ	33
E. VSTUP DO SLUŽEBNÍCH MÍSTNOSTÍ A STYK S VEŘEJNOSTÍ	33
<i>Kapitola IV</i>	
Staniční a traťová zařízení	34
A. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ	34
B. KOLEJE	36
Staniční koleje	36
Traťové koleje	37
C. VÝHYBKY A KOLEJOVÉ KŘÍŽOVATKY	38
Všeobecná ustanovení	38
Klíče od zámků výhybek	39
Ošetřování výhybek	41
D. VÝKOLEJKY	43
Všeobecná ustanovení	43
Klíče od zámků výkolejek	43
Ošetřování výkolejek	43
E. JINÁ ZAŘÍZENÍ	44
F. STAVĚDLA, VÝHYBKÁŘSKÁ A JINÁ STANOVIŠTĚ A ZAŘÍZENÍ	44
G. ČAS, HODINY, ROZHLAS A TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ	46
H. TABULKY TRAŤOVÝCH POMĚRŮ	47
ČÁST DRUHÁ	
ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	48
<i>Kapitola I</i>	
Grafikon vlakové dopravy	48
A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	48
B. JÍZDNÍ ŘÁDY	48
C. RYCHLOSTI VLAKŮ	52
D. DRUHY VLAKŮ A JEJICH DRUHOVÉ ZKRATKY	53
E. NÁSKOK A ZPOŽDĚNÍ	58

Kapitola II

Rízení drážní dopravy	59
A. JÍZDY VLAKŮ	59
Všeobecná ustanovení	59
Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu	61
Jízda bez zabezpečovacího zařízení.....	65
Telefonické dorozumívání	65
a) Nabídka a přijetí	66
b) Odhláška	69
c) Předhláška	72
Poloautomatický blok	73
a) Souhlas k odjezdu vlaku	73
b) Odhláška	74
c) Předhláška	76
Automatické hradlo	76
a) Postup za normální činnosti	76
b) Postup při poruše automatického hradla	77
Automatický blok	79
Jízda podle rozhledových poměrů za nemožného dorozumění	82
Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a více kolejných tratí	88
a) Všeobecná ustanovení	88
b) Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a více kolejných tratí vybavených zabezpečovacími zařízeními pro obousměrný provoz	90
c) Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a více kolejných tratí vybavených zabezpečovacími zařízeními pro jednosměrný provoz	92
Přechod na telefonické dorozumívání	94
a) Všeobecná ustanovení	94
b) Poloautomatický blok	98
c) Automatické hradlo	99
d) Automatický blok	100
Dopravní deník	100
Vlakové cesty	103
Příprava vlakové cesty	104
Výprava a odjezd vlaku	113
Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit	119
Vjezdy vlaků na kusou nebo obsazenou kolej	122
Změna trasy vlaku	125
Mimořádné projíždění a zastavení vlaku ve stanici	126
Současné jízdní cesty	128
Jízda vlaku na PN nebo kolem neobsluhovaných návěstidel	129
Výluka služby dopravních zaměstnanců	130
Písemné rozkazy	133
B. POSUN	142
Všeobecná ustanovení - základní pojmy	142
Základní povinnosti zaměstnanců při posunu	144
a) všeobecné povinnosti	144
b) povinnosti zaměstnance řídicího posun	147
c) povinnosti strojvedoucího	149
d) povinnosti výpravčího	150
e) povinnosti výhybkáře	151
f) povinnosti ostatních členů posunové čety	152

Rychlost při posunu	153
Posun současně na více místech	153
Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun	153
Posun sunutím	154
Posun odrážením a spouštěním	155
Posun trhnutím	157
Zvláštní opatření při posunu	158
Posun silničními vozidly, ruční, mechanizačními zařízeními a prostředky	159
Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků	159
Posun na ostatních kolejích	160
Posun vzhledem k jízdám vlaků	161
Posun na kolejích s trakčním vedením	163
Posun na kolejích ve spádu	164
Posun přes přejezdy	164
Posun za námezník	165
Posun za označnick	166
Posun bez posunové čety	168
Zajištění vozidel proti ujetí a povinnosti před uvedením těchto vozidel do pohybu	171
Používání brzd a zarážek	175
C. POSUN MEZI DOPRAVNAMI	177
Všeobecná ustanovení	177
Sjednávání posunu mezi dopravnami	182
Dokumentace posunu mezi dopravnami	183
Písemné pokyny k PMD	185
Povinnosti zaměstnanců	185
Posun na širé trati a obsluha PZZ	186
Uvolnění traťové koleje	186
Posun mezi dopravnami za vlakem	187
D. PŘEJEZDY	188
Všeobecná ustanovení	188
Zabezpečení přejezdů	188
Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem	189
Přejezdová zabezpečovací zařízení (PZZ)	189
Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení	192
Jízda přes přejezdy při výlukách kolejí	193
Jízda přes přejezdy při vypnutí PZZ	193
Jízda přes přejezdy za nemožného dorozumění	194
Přejezdy otevírané podle potřeby	194
E. VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ A JÍZDY VOZIDEL NA VYLOUČENÉ KOLEJI A ZA NAPĚŤOVÉ VÝLUKY TRAKČNÍHO VEDENÍ	195
Všeobecná ustanovení	195
Zahájení, ukončení a přerušení výluky	196
Jízdy vozidel na vyloučené koleji	199
Napěťové výluky trakčního vedení	202
<i>Kapitola III</i>	
Sledování jízdy vozidla	207
A. POVINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ	207

B. OPATŘENÍ PŘI ZJIŠTĚNÝCH ZÁVADÁCH	207
Postup při závadách v označení začátku a konce vlaku	207
<i>Kapitola IV</i>	
Zvláštní ustanovení pro elektrizované tratě	210
A. ŘÍZENÍ JÍZD VLAKŮ	210
B. OBSLUHA ÚSEKOVÝCH ODPOJOVAČŮ	211
C. HLÁŠENÍ ZÁVAD	213
<i>Kapitola V</i>	
Dispoziční služba	215
A. OHLÁŠENÍ A POUKAZ VOZIDEL	215
B. HLÁŠENÍ O ODJEZDU VLAKU A ZPRÁVA O ODJEZDU VLAKU	216
C. ROZBOR VLAKU	217
D. ZAVÁDĚNÍ A ODŘÍKÁNÍ VLAKŮ, OHLAŠOVÁNÍ VLAKOVÉ DOPRAVY STANICÍM	218
E. OHLAŠOVÁNÍ VLAKOVÉ DOPRAVY ZAMĚSTNANCŮM NA TRATI	220
F. POŘADÍ VLAKŮ	221
ČÁST TŘETÍ	
PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	222
<i>Kapitola I</i>	
Použití vozidla	222
A. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU HNACÍCH VOZIDEL	222
B. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU SPECIÁLNÍCH VOZIDEL	230
Všeobecné podmínky	230
Dopravní poloha speciálních vozidel	235
Lehké kolejové prostředky	236
C. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU OSTATNÍCH VOZIDEL	237
Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku	237
Správkové vozy a náběžníky	239
Koncové nakládání	240
<i>Kapitola II</i>	
Zkušební jízdy vozidel	241
<i>Kapitola III</i>	
Sestavení a brzdění vlaku	243
A. SESTAVENÍ VLAKU	243
Délka vlaku	243
Hmotnost vlaku (PMD) a dopravní hmotnost vlaku (PMD)	243
Prohlídky vozů a prohlídky vlaků	247
Svěšování vozidel	250
Zařazování vozů naložených zásilkami nebezpečného zboží	252
Doprava mimořádných zásilek	252
Řadění vlaku s postrkem, dvěma postrky nebo s vloženým hnacím vozidlem	256

<i>Kapitola IV</i>	
Doprovod vlaku	258
A. POKYNY PRO OBSAZOVÁNÍ VLAKŮ ČLENY DOPROVODU	
VLAKU	258
Obsazování hnacích vozidel	258
Obsazování vlaků členy obsluhy vlaku	259
Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku	
z výchozí stanice	260
Povinnosti členů doprovodu vlaku za odjezdu vlaku (všeobecně)	261
Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku	262
B. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU ZA POBYTU	
VLAKU NA ŠIRÉ TRATI	264
Pravidelné zastavení vlaku na širé trati	264
Mimořádné zastavení vlaku na širé trati	265
C. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PŘED	
ZASTAVENÍM A ZA POBYTU VLAKU VE STANICI	268
D. NEPŘEDVÍDANÝ NÁVRAT VLAKU ZE ŠIRÉ TRATI	269
E. JÍZDA VLAKU PO ČÁSTECH	271
F. SELHÁNÍ PRŮBĚŽNÉ BRZDY A ZAŘÍZENÍ KONTROLY	
BDĚLOSTI	273
G. SUNUTÉ VLAKY	274
H. TECHNOLOGICKÉ POSTUPY ÚKONŮ STANICE	275
I. VLAKOVÁ DOKUMENTACE	276
Zpráva o vlaku a výkaz vozidel	276
Vlakopis pro lokomotivní vlak	277
J. SLUŽEBNÍ VLAKY A NUTNÉ POMOCNÉ VLAKY	278
K. NESCHOPNOST ČLENA DOPROVODU VLAKU	279
ČÁST ČTVRTÁ	
SPOLEČNÁ, PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	280
<i>Kapitola I</i>	
Mimořádné události	280
Mimořádné povětrnostní podmínky	284
<i>Kapitola II</i>	
Přechodná ustanovení pro organizování a provozování drážní dopravy	285
A. POUŽITÍ VOZIDEL NEZARUČUJÍCÍCH SOUČINNOST	
S KOLEJOVÝMI OBVODY NEBO POČÍTAČI NÁPRAV	285
B. DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ PRO STANICE	
BEZ ODJEZDOVÝCH NÁVĚSTIDEL	286
C. ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ PŘI VJEZDU VLAKU	
DO STANICE	287
<i>Kapitola III</i>	
Povolování výjimek	288
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY	289

PŘÍLOHY

Příloha 1	Seznam předpisů a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti)	293
Příloha 2	Seznam předpisů potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosta provozního obvodu, náměstka přednosta provozního obvodu, dozorcího provozu a na pracovišti výpravčího (dirigujícího dispečera)	297
Příloha 3	Pomůcky a vývěsky potřebné pro výkon dopravní služby	299
Příloha 4	Vzor dálnopisné zprávy pro dopravu speciálního vozidla	303
Příloha 5	Seznam vlaků pro staniční zaměstnance (<i>normativní</i>)	305
Příloha 6	Seznam vlaků pro traťové zaměstnance (<i>normativní</i>)	307
Příloha 7	Zápisník předvídaných odjezdů (<i>normativní</i>)	309
Příloha 8	Zápisník odhlásek a předvídaných odjezdů (<i>normativní</i>)	311
Příloha 9	Dopravní deník (<i>normativní</i>)	313
Příloha 10	Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty (<i>normativní</i>)	315
Příloha 11	Vlakopis pro lokomotivní vlak (<i>normativní</i>)	317
Příloha 12	Vlaková hláška pro nákladní vlak (<i>normativní</i>)	319
Příloha 13	Zpráva o vlaku (<i>normativní</i>)	321
Příloha 14	Zmocnění, stanovující odbornou způsobilost zaměstnance (<i>normativní</i>)	323
Příloha 15	Povolenka - barva bílá (<i>normativní</i>)	325
Příloha 16	Povolenka - barva červená (<i>normativní</i>)	327
Příloha 17	Povolenka - barva modrá (<i>normativní</i>)	329
Příloha 18	Všeobecný rozkaz (<i>normativní</i>)	331
Příloha 19	Rozkaz k opatrné jízdě (<i>normativní</i>)	333
Příloha 20	Rozkaz Z (<i>normativní</i>)	335
Příloha 21	Příkaz vlaku (<i>normativní</i>)	337
Příloha 22	Výkaz vozidel pro vlaky osobní dopravy (<i>normativní</i>)	339
Příloha 23	Přehled podmínek dovoleného řazení dopravovaných hnacích vozidel	341
Příloha 24	Všeobecný rozkaz pro PMD (<i>normativní</i>)	343
Příloha 25	Doprava dlouhodobě odstavených vozidel (<i>normativní</i>)	345
Příloha 26	Evidence dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy (pomalých jízd a nepředpokládaných napětíových výluk trakčního vedení) a pracovních míst (<i>normativní</i>)	347
Příloha 27	Přechod na nový jízdní řád, přechod na letní nebo středoevropský čas, pomůcky jízdního řádu (<i>normativní</i>)	349
Příloha 28	Povinnosti zaměstnanců vzhledem k přepravě cestujících, přeprava zaměstnanců ČD na širokou trať (<i>normativní</i>)	351
Příloha 29	Obsah Tabulek traťových poměrů, Smluv o styku vzájemně zaústěných drah, Smluv o provozování drážní dopravy a Přípojových provozních řádů (<i>normativní</i>)	353

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH ^{x)}

[illegible]

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

ROZSAH ZNALOSTÍ

Pracovní zařazení:	Znalost:
- zaměstnanci, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby nebo provádí školení	podle rozsahu znalosti zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí
- zaměstnanci, kteří se podílejí na předpisové činnosti pro organizování a provozování drážní dopravy nebo stanovují odbornou způsobilost	úplná: celý předpis a přílohy 13, 14, 23, 25-29; informativní: přílohy 1-12, 15-22, 24.
- zaměstnanci, kteří pro výkon své funkce musí mít zkoušku dopravního minima	úplná: články 1-4, 7-14, 19, 20, 24, 27-35, 38, 41, 42, 51, 52, 58-60, 65-67, 70, 72, 73, 84, 110, 126, 142, 143, 149, 184, 185, 190, 192, 524, 584, 621, 624, 807, 849, 911, 928, 976, 1004, 1005, 1016, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427, 1439; informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 318, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530, 570, 585, 604, 622, 632, 633, 933,
- zaměstnanci s odbornou zkouškou výpravčí	úplná: celý předpis a přílohy 13, 23, 25-28; informativní: přílohy 1-12, 14-22, 24, 29.
- zaměstnanci s odbornou zkouškou D-09	úplná: celý předpis a přílohy 13, 14, 23, 25-29; informativní: přílohy 1-12, 15-22, 24.
- zaměstnanci se zkouškou odbavení vlaku Výňatek v Katalogu 1 (D)	úplná: články 1-21, 23-143, 149-155, 160, 162, 164, 165, 184-193, 524, 584, 586, 591, 592, 604, 621, 622, 624, 685, 688-692, 776-782, 784-787, 807, 849, 911, 915, 928, 976, 1004-1007, 1016, 1063, 1064, 1070, 1093-1099, 1107, 1108, 1110, 1164, 1205-1210, 1213-1215, 1219, 1221, 1226, 1232-1237, 1241, 1242, 1258-1264, 1268, 1270, 1382, 1385-1387, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427-1429, 1431, 1435-1440 a přílohy 13, 23, 25; informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 318, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530, 570, 632, 633, 933 a přílohy 1, 12, 22
- zaměstnanci s odbornou zkouškou posunová četa Výňatek v Katalogu 1 (D)	úplná: články 1-143, 149-155, 160, 162, 164, 165, 184-193, 499, 524, 570-573, 577, 584-586, 591-593, 604, 621-665, 667-713, 717-724, 729-751, 753, 758, 766, 767, 771-817, 831-844, 849-865, 872-875, 882-884, 890-893, 902-907, 911-915, 919-927, 928, 933-970, 976, 1004-1016, 1063, 1064, 1070, 1092, 1093, 1095-1099, 1104, 1105, 1107, 1108, 1110, 1164, 1204-1210, 1213-1215, 1226, 1232-1237, 1241, 1242, 1258-1259, 1263, 1264, 1270, 1308, 1317, 1319, 1334, 1350-1354, 1372-1376, 1382, 1385-1387, 1398, 1403, 1406, 1409, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427-1429, 1431, 1435-1440 a přílohy 23, 25; informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 318, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530 a přílohy 1, 3, 5, 18, 19, 22, 24.

Pracovní zařazení:	Znalost:
<p>- zaměstnanci s odbornou zkouškou posunová četa, vykonávající činnosti pro provozovatele dráhy</p> <p>Výňatek v Katalogu 1 (D)</p>	<p>stejná jako zaměstnanci s odbornou zkouškou posunová četa, doplněná o úplnou znalost článků 1161, 1163, 1165-1188, 1211, 1212, 1225, 1238-1240, 1243-1248, 1252, 1253, 1273, 1278, 1279, 1282, 1284, 1285, 1291-1294</p>
<p>- zaměstnanci s odbornou zkouškou vlaková četa</p> <p>Výňatek v Katalogu 1 (D)</p>	<p>úplná: články 1-21, 23-143, 149-160, 163-205, 210-212, 318, 347, 353, 354, 356, 357, 359, 364, 392, 397, 445, 496- 500, 502, 503, 505, 508, 509, 513, 515-521, 524, 541, 545, 546, 548, 551, 570, 572, 574, 584-587, 589, 591-595, 599, 602-604, 606, 607, 617, 618, 621-743, 749-759, 761-763, 765-768, 771-800, 802, 806-817, 831-844, 849-865, 872-875, 882-884, 907, 911, 928, 976, 1004, 1005, 1016, 1088-1092, 1094-1112, 1123, 1126, 1205, 1206, 1210, 1213 -1215,-1221-1224, 1232-1234, 1241, 1242, 1258, 1295, 1302-1306, 1308-1312, 1317-1362, 1367, 1372-1382, 1385-1387, 1398, 1402, 1403, 1409, 1412-1418, 1420-1422, 1425-1429, 1431, 1434-1435, 1439-1440, 1451 a přílohy 13, 23, 27, 28.</p> <p>informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 320, 401, 529, 530, 933 a přílohy 1, 12, 18, 22, 24.</p>
<p>- zaměstnanci s odbornou zkouškou výhybkář</p> <p>Výňatek v Katalogu 2 (D)</p>	<p>úplná: články 1-21, 23-143, 149-155, 159, 160, 162, 165, 184-193, 212-224, 226, 232, 236, 237, 255, 271, 279, 280, 281, 286, 304, 318, 333, 337, 344, 347, 352, 359, 361, 362, 392, 395, 396, 440, 445-484, 508, 509, 513, 516, 517, 522-524, 529-532, 534-538, 552, 561, 570-573, 575, 577-579, 584-588, 591, 592, 599, 602-604, 607, 610, 621-626, 631-634, 636-639, 645, 646, 649-651, 657, 661-668, 676, 678, 685-688, 693, 697-701, 707-753, 758, 759, 761-765, 768-782, 784-793, 797, 806, 807, 812, 814-817, 820, 826, 828, 832, 849, 853-855, 864-871, 874-883, 911, 915, 921, 926-928, 944, 946-948, 963, 969, 975-981, 984, 990, 1004, 1005, 1007, 1009, 1010, 1016, 1063, 1064, 1068, 1070, 1092, 1094-1097, 1101, 1140, 1232-1234, 1241, 1242, 1310, 1312, 1318, 1333, 1339, 1340, 1357, 1359, 1361, 1362, 1382, 1391, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427-1429, 1434, 1435, 1439, 1446, 1448, 1462 a přílohy 25, 27;</p> <p>informativní: články 238, 252, 265, 320, 401, 933 a přílohy 1, 3, 5, 10, 11, 18, 19, 20, 24.</p>
<p>- zaměstnanci s odbornou zkouškou strážník oddílu</p> <p>Výňatek v Katalogu 3 (D)</p>	<p>úplná: články 1-14, 19, 20, 23-84, 110, 126, 128-130, 132-143, 149-155, 159, 161, 162, 164, 165, 184-197, 199-200, 212-280, 284, 286, 318-322, 329-333, 341, 344, 347, 353, 359, 392-396, 401-407, 409-413, 439, 524, 561, 570-582, 584-587, 591, 592, 599, 602-604, 607-610, 621, 624, 806-808, 815, 827, 828, 838-840, 843, 849, 850, 853, 875, 890, 891, 897-911, 920, 921, 926-928, 933-935, 946, 963, 976, 980-983, 985-991, 1004, 1005, 1016, 1063, 1064, 1075-1078, 1080, 1092, 1094-1097, 1101, 1103, 1194, 1195, 1199-1200, 1310, 1318, 1320, 1324, 1339, 1340, 1343, 1348, 1350, 1357-1362, 1375, 1398, 1402, 1403, 1412-1422, 1425-1428, 1430, 1432, 1434, 1435, 1439, 1445-1448 a přílohy 25, 27, 28;</p> <p>informativní: články 304, 445, 513, 529, 530, 622, 632, 633 a přílohy 1, 3, 6, 7, 8, 15, 16, 17, 18, 19.</p>

Pracovní zařazení:	Znalost:
- zaměstnanci s odbornou zkouškou závorář Výňatek v Katalogu 3 (D)	úplná: články 1-14, 19, 20, 23-38, 41-84, 110, 126, 128-130, 132-143, 149-155, 159, 161, 162, 164, 165, 184-197, 200, 220-224, 226-230, 232-236, 243, 245-248, 265-267, 318, 336, 350, 396, 439, 524, 570-574, 577-580, 584-587, 599, 609, 610, 621, 623, 806, 807, 827, 828, 838-840, 849-907, 911, 921, 926-928, 946, 976, 980, 981-983, 986, 990, 991, 1004, 1005, 1016, 1063, 1064, 1075-1078, 1080, 1092, 1094-1097, 1101, 1103, 1195, 1200, 1343, 1357, 1360, 1403, 1412-1422, 1425-1428, 1430, 1432, 1434, 1435, 1439, 1445-1448 a příloha 25, 27, 28; informativní: články 238, 252, 271, 286, 304, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530, 604, 622, 632, 633, 933, 1278 a přílohy: 1, 3, 6, 7, 18, 19.
- zaměstnanci s odbornou zkouškou operátor železniční dopravy Výňatek v Katalogu 3 (D)	úplná: články 1-4, 7-14, 17-20, 23-25, 27-35, 38, 41, 42, 51, 52, 58-60, 65-67, 70, 72, 73, 80, 84, 110, 122, 126, 142, 143, 149, 153-155, 164, 165, 184, 185, 190, 192, 197, 210, 213, 220-234, 236-238, 240, 243, 244, 248, 252, 253, 265-267, 271, 284, 286, 304, 318, 320, 322, 339, 344, 347, 359, 392, 401, 406, 434-440, 445, 496, 513, 516-518, 524, 529-531, 537, 541, 542, 563, 570-572, 574, 577-580, 582, 584, 585, 604, 607, 621-624, 707, 711-714, 776-782, 786, 787, 806-808, 824, 825, 827, 828, 843, 849, 853, 911, 921, 922, 926-928, 933, 939, 946, 963, 974, 976, 995, 1004, 1005, 1016, 1040, 1042, 1043, 1063, 1066-1068, 1075, 1077-1079, 1092-1094, 1205, 1206, 1210, 1232-1234, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427, 1439, 1462 a přílohy 27, 28. informativní: článek 632, 633, 1278 a přílohy 1, 5, 9, 12, 29.
- zaměstnanci s odbornou zkouškou V-01	úplná: články 1-4, 7-21, 24, 27-35, 38, 41, 42, 51, 52, 58-60, 65-67, 70-75, 80, 84-88, 102-107, 110, 126, 127, 142, 143, 149, 153, 184, 185, 190, 192, 524, 584, 621-624, 627-634, 636, 639-651, 656, 665-692, 694-709, 717, 729-737, 758, 776-800, 802, 807, 849, 911, 928, 976, 1004, 1005, 1016, 1092, 1094-1097, 1104, 1241, 1242, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427, 1439 a příloha 25. informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 318, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530, 570, 585, 604, 632, 633, 933, 1278.
- strojvedoucí	úplná: články 1-43, 51, 52, 58-60, 65-67, 70-75, 80, 84, 86, 110, 111, 122, 126-128, 142-149, 153, 154, 156, 157, 164, 165, 175-177, 184-186, 189-192, 197, 198, 201, 212, 213, 255, 261, 271, 281, 286-292, 301, 302, 304, 307-310, 312, 318, 320, 322, 328, 330, 333-335, 338, 342, 343, 347, 354-356, 359-361, 365, 392, 395, 397, 445-449, 496-500, 502, 503, 505-511, 516-518, 520, 521, 524, 525, 529-533, 541-546, 548-551, 561, 562, 564-567, 570, 574, 575, 580, 581, 584-593, 599, 602, 604-608, 610-618, 621-665, 667-713, 717-724, 729-742, 744-751, 753, 758-791, 806-808, 811-817, 831, 832, 836, 838, 840, 842-844, 849, 850, 855, 856, 859, 864-866, 872-875, 882-885, 907, 911, 928, 933-936, 940, 941, 944, 947-949, 952-962, 970, 976, 980, 997-1006, 1008, 1016-1020, 1065, 1088, 1089, 1091-1113, 1194, 1197, 1204-1206, 1210, 1213-1215, 1219, 1221, 1232-1234, 1241, 1242, 1265, 1266, 1270, 1295, 1302-1306, 1308-1312, 1317-1360, 1367, 1372, 1373, 1375, 1382, 1385-1387, 1390-1394, 1398, 1399, 1402, 1403, 1406, 1409, 1412-1422, 1425-1428, 1430-1433, 1439, 1445-1448, 1451, 1455, 1456 a přílohy 13, 23, 25, 27, 28. informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 401, 513 a přílohy 1, 11-12, 15-22, 24.
- strojvedoucí speciálního hnacího vozidla	stejná jako strojvedoucí, doplněná o úplnou znalost článků 1123-1160.

Pracovní zařazení:	Znalost:
- vozmistr	<p>úplná: články 1-21, 23, 24, 27-38, 41, 42, 51, 52, 58-60, 65-67, 70-80, 84, 110, 126, 142, 143, 149, 153, 154, 159, 160, 162, 164, 165, 175, 176, 184-192, 524, 584, 621-624, 685, 688-692, 694, 704, 705, 807, 849, 911, 928, 976, 1004-1007, 1016, 1089, 1090, 1092, 1094-1097, 1099, 1103, 1107-1113, 1123, 1124, 1146-1148, 1162-1164, 1205, 1206, 1210, 1213-1215, 1219, 1221, 1226, 1232-1234, 1241, 1242, 1258-1264, 1267-1270, 1398, 1403, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427, 1439 a příloha 25.</p> <p>informativní: články 220, 236, 238, 252, 265, 271, 286, 304, 318, 320, 347, 401, 445, 513, 529, 530, 570, 585, 604, 632, 633, 933.</p>
- zaměstnanec, udržující zabezpečovací zařízení	<p>úplná: články 1-4, 7-14, 16-24, 27-35, 38-44, 51, 52, 58-60, 65-67, 70-75, 80, 84-88, 92-98, 102-107, 110-112, 114, 118, 122, 126-134, 142-147, 149, 184, 185, 190, 192, 220, 221, 236-238, 252, 265, 267, 271, 273, 274, 277-279, 284, 286-288, 290, 298-300, 302, 304, 307, 309-312, 318-320, 326, 333, 347-350, 359-362, 365-372, 392-395, 401-404, 408-428, 440, 445-448, 455, 459-466, 472, 473, 497, 502, 508, 510, 514, 523, 524, 529, 530, 557, 561-563, 570-573, 575, 576, 584-589, 594, 605, 608-613, 621-627, 650, 714, 719, 726, 806-808, 838-840, 849, 853, 864-866, 868, 872, 873, 875, 882, 883, 885, 890-893, 902-907, 911-914, 925, 926, 928, 937-939, 976, 1004, 1005, 1016, 1100, 1137, 1310, 1323-1325, 1367, 1403, 1413, 1412-1418, 1420-1422, 1425, 1427, 1439, 1445-1448, 1456, 1462 a příloha 25.</p> <p>informativní: články 513, 604, 622, 632, 633, 933, 1278.</p>
- zaměstnanci, kteří organizují údržbu zabezpečovacího zařízení a zajišťují a kontrolují jeho technické parametry	<p>stejná jako zaměstnanci, udržující zabezpečovací zařízení, doplněná o úplnou znalost článků 254, 255, 261, 321, 322, 342, 449, 456, 458, 496, 637-639, 656, 661, 711-713, 720, 724, 725, 735-739, 742, 743, 745-754, 758, 761, 762, 764, 765, 768, 769, 772, 809, 810, 812, 814-817, 820, 831, 832, 844, 845, 855, 1088-1090, 1098, 1124-1126, 1194-1198, 1320, 1321, 1339, 1340, 1343, 1358-1360, 1434 a přílohy 29, a o informativní znalost příloh 15-21, 24.</p>
<p>Znalost článků 501, 504, 596-598, 1025-1028, 1041, 1049-1051, 1161-1163, 1165-1188, 1211, 1212, 1216-1218, 1220, 1225, 1227-1231, 1238-1240, 1243-1248, 1252, 1253, 1273, 1274, 1277-1285, 1291-1294, 1296, 1301, 1307, 1315, 1366, 1368 je určena pouze pro dopravce, který pro příslušná pracovní zařazení určí rozsah jejich znalosti. Zaměstnancům s odbornou zkouškou výpravčí a s odbornou zkouškou D-09 je rozsah znalostí uvedených článků určen tímto předpisem. Ostatním zaměstnancům provozovatele dráhy může být rozsah znalostí těchto článků určen pouze v případě, že tito zaměstnanci vykonávají pro dopravce činnosti na základě smluvního vztahu; tento rozsah znalosti musí být uveden v ZDD.</p>	
<p>Pro zaměstnance v pracovních zařazeních zde neuvedených může rozsah znalosti stanovit předpis SŽDC Zam1.</p>	

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	= České dráhy, státní organizace
DAP	= dokumenty a předpisy, tj. dokumenty vnitropodnikové legislativy SŽDC (řídící akty, strategické dokumenty, technicko-normativní dokumenty a vnitřní předpisy)
DDC	= Divize dopravní cesty
DKV	= Depo kolejových vozidel
DOP	= Divize obchodně provozní
DŘD	= dopravní řád drah
GVD	= grafikon vlakové dopravy
HZS	= Hasičská záchranná služba
ND	= Plán řadění nákladních vlaků
OJ	= organizační jednotka
OOR	= opravárenská organizace
OS	= organizační složka
OZOV	= odpovědný zástupce objednavatele výluky
PČR	= Policie České republiky
PMD	= posun mezi dopravami
PN	= Přivolávací návěst
PZM	= přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým
PZS	= přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným
PZZ	= přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením
RCP	= Regionální centrum řízení provozu a organizování drážní dopravy
ROV	= rozkaz o výluce
ROVZZ	= rozkaz o vypnutí a zapnutí zabezpečovacího zařízení
RPN	= Ruční přivolávací návěst
SDC	= Správa dopravní cesty, popř. SŽDC pověřená organizace, zabývající se údržbou zařízení železniční dopravní cesty
SHV	= speciální hnací vozidlo
SJŘ	= sešitový jízdní řád
SROV	= souhrnný rozkaz o výluce
SŘ	= staniční řád
STP	= stanice technických prohlídek
SŽDC	= Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TPÚ	= technologické postupy úkonů
TTP	= Tabulky traťových poměrů
URMIZA	= Ústřední registr mimořádných zásilek
VJ	= výkonná jednotka
VR	= výlukový rozkaz (souhrnný název pro ROV, SROV, ROVZZ, Rozkaz přednosty VJ o výluce)
ZDD	= základní dopravní dokumentace
ŽST	= železniční stanice

ČÁST PRVNÍ

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1.

Tento předpis obsahuje základní ustanovení pro výkon dopravní služby na dráhách, které jsou v provozu SŽDC. Jednotlivá ustanovení jsou odvozena od pravidel pro provozování dráhy podle Dopravního řádu drah¹⁾ a doplněna o další vnitřní pokyny k zajištění činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy.

Předpis SŽDC (ČD) D2 je základním vnitřním předpisem pro provozování dráhy a drážní dopravy na SŽDC, s nímž musí být všechny ostatní vnitřní předpisy a normy SŽDC, které se dotýkají organizování drážní dopravy, v souladu.

2.

Pro tratě se zvláštními provozními poměry (např. s dálkově obsluhovaným zabezpečovacím zařízením) se podle potřeby mohou vydávat předpisy nebo prováděcí nařízení s upřesňujícími ustanoveními.

Předpis SŽDC (ČD) D2 je závazný pro:

- všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování, řízení nebo provozování drážní dopravy,
- všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování drážní dopravy,
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC využívají jimi provozovanou dopravní cestu a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány (dále jen externí dopravci),
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC vykonávají pro SŽDC práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy nebo drážní dopravy, kterou zajišťuje SŽDC a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

Pokud ustanovení tohoto předpisu nařizují při organizování a provozování drážní dopravy dodržovat ustanovení jiných vnitřních předpisů SŽDC (provozovatele dráhy) [viz Související předpisy a normy], musí tato ustanovení plnit i externí dopravci.

Pokud ustanovení tohoto předpisu nařizují při organizování a provozování drážní dopravy dodržovat ustanovení vnitřních předpisů SŽDC (dopravce) [viz Související předpisy a normy], musí externí dopravci dodržovat ustanovení svých obdobných vnitřních předpisů.

¹⁾ Vyhláška MD č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění.

3.

Výjimky z tohoto předpisu povoluje a jeho změny nebo doplňky schvaluje generální ředitel SŽDC, není-li u příslušných ustanovení uvedeno jinak, kromě ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů.

4.

Závazná slovní znění pokynů, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti železniční dopravy, jsou v tomto předpisu vytištěna *kurzívou* a nesmějí být měněna. Výjimkou jsou názvy dopraven, příjmení osob, čísel vlaků, kolejí, kilometrických a časových údajů, pořadí vjezdů (na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy), a to i s příslušnými předložkovými vazbami.

Pod pojmem **pokyn** se rozumí i rozkaz, příkaz, hlášení, informace, popř. sdělení.

Kromě základních pojmů, uvedených v úvodní části tohoto předpisu, jsou další pojmy a jejich vysvětlení uvedeny v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu.

5.

Dnem účinnosti tohoto předpisu se ruší:

- a) předpis ČD D2 (platnost od 29.12.1987),
- b) předpis ČD D2a, ČD D2b, ČD D2c, ČD D2d, ČD D2e (platnost od 29.12.1987),
- c) předpis ČD D2/8 (platnost od 1.10.1982),
- d) předpis ČD D8 (platnost od 2.6.1996),
- e) předpis malého rozsahu PMR 3/94,
- f) všechny vztažné výnosy a nařízení vydané útvary generálního ředitelství ČD, ředitelstvími divizí, OPR a předchozích řídicích útvarů včetně všech vydaných výjimek.

6.

Neobsazeno.

Kapitola II

Základní pojmy

7.

Základní pojmy jsou převzaté z Dopravního řádu drah a pro účely tohoto předpisu jsou použity další pojmy uvedené v následujících člancích. Ve vzájemném styku zaměstnanců a při uplatňování tohoto předpisu při výkonu dopravní služby je bezpodmínečně nutné zamezit omylům a nedorozuměním. Proto jsou v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu vymezeny a dále používány odborné pojmy, které se musí důsledně dodržovat. Záměna určeného významu těchto pojmů není v souvislosti s výkonem dopravní služby dovolena.

8.

Železniční kolejové vozidlo, dále jen vozidlo, je společný název pro drážní vozidla vedená a nesená železniční kolejí. Je to společný název pro hnací i tažená vozidla.

Hnací vozidlo je vozidlo schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění vlastní a zpravidla i jiných vozidel. Za hnací vozidla označujeme lokomotivy, elektrické a motorové vozy a elektrické a motorové jednotky.

Tažené vozidlo (vůz) je vozidlo, které není hnací nebo speciální, bez ohledu na to, zda je uváděno do pohybu tažením nebo sunutím. Je to společný název pro vozy osobní dopravy, nákladní vozy a vozy speciálního určení.

Vůz osobní dopravy je vůz, zařízení pro přepravu cestujících, zavazadel, pošty nebo pro poskytování služeb cestujícím (osobní, zavazadlové, poštovní, restaurační, lůžkové, lehátkové nebo salonní vozy, popř. kombinované vozy).

Řídicí vůz je vozidlo bez vlastního pohonu, které je vybaveno technickým zařízením k dálkovému ovládání určených typů hnacích vozidel. Je-li jízda vlaku ovládána z řídicího vozu, vztahují se na jeho strojvedoucího povinnosti, uložené strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Vlak s řídicím vozem v čele není pro účely předpisů pro organizování a provozování drážní dopravy považován za sunutý.

Přípojný vůz je osobní vůz, určený zpravidla pro vozbu elektrickým nebo motorovým vozem.

Speciální vozidlo je vozidlo konstruované pro stavbu, údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy, odstraňování následků mimořádných událostí.

Speciální hnací vozidlo je speciální vozidlo vybavené vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím vozidlu rychlost vyšší než 10 km/h bez ohledu na hmotnost vozidla. Pro účely tohoto předpisu pro ně platí stejná ustanovení jako pro hnací vozidlo, není-li v konkrétních ustanoveních stanoveno jinak.

9.

Vlak je sestavená a kromě nezavěšeného postrku svěšená skupina vozidel (i speciálních), tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým vozidlem, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu. Vlakem se rozumí také samostatné hnací vozidlo (i speciální) nebo svěšená hnací vozidla (i speciální), označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynu odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu.

10.

Železniční síť SŽDC je souhrn jednotlivých železničních tratí provozovaných SŽDC na územním celku ČR.

Trať je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, zpravidla rozdělená na traťové úseky mezi dopravnami s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravnách.

11.

Dopravna je místo na dráze, které slouží k řízení jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami.

Dopravny s kolejovým rozvětvením jsou železniční stanice, výhybny a odbočky. Dopravny bez kolejového rozvětvení jsou hradla, hlásky, oddílová návěstidla automatického bloku a automatického hradla nebo neproměnná návěstidla, označující hranice prostorového oddílu.

12.

Železniční stanice (dále jen stanice) je dopravna s kolejovým rozvětvením a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.

Výhybna je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňujícím křížování a předjíždění vlaků.

Ustanovení platná pro stanice se vztahují vždy i na výhybny, pokud není v jednotlivých případech stanoveno jinak.

Odbočka je dopravna s kolejovým rozvětvením na širé trati umožňující přechod vlaků z jedné trati na druhou. Je obsluhována buď výpravčím, nebo staničním dozorcem s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a strážníka oddílu.

Odbočkou mohou být i kolejové spojky umožňující přechod vlaků z jedné traťové koleje na druhou na dvou a více kolejné trati. Dle VR může být zřízena i dočasná odbočka.

Hlásky je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení a bez závislosti traťového zabezpečovacího zařízení. Je obsazena hláskářem.

Hradlo je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení s poloautomatickým zabezpečovacím zařízením, které obsluhuje hradlář.

Oddílové návěstidlo automatického bloku a automatického hradla je neobsazená dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení se samočinnou obsluhou závislou na obsazení a uvolnění traťového oddílu.

Traťové stanoviště je společný název pro stanoviště závorářů, strážníků oddílů a strážníků trati.

13.

Širá trať je traťový úsek mezi dvěma sousedními stanicemi nebo mezi stanicí a zakončením trati na zastávce nebo nákladišti. Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje.

Prostorový oddíl je část trati mezi dvěma sousedními dopravnami nebo mezi dopravnou a zakončením trati na zastávce nebo nákladišti.

Mezistaniční oddíl je prostorový oddíl ohraničený z obou stran stanicemi.

Traťový oddíl je prostorový oddíl ohraničený alespoň z jedné strany oddílovým návěstidlem nebo vjezdovým návěstidlem odbočky.

Mezistaniční úsek je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly.

14.

Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze kolejových splítek, kolejových křižovatek, vleček, nákladišť, zastávek a přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Kolejová splítka jsou dvě souběžné koleje, jejichž osy mají takovou vzdálenost, při které se průjezdné průřezy navzájem překrývají.

Kolejová křižovatka je místo křižování dvou kolejí v úrovni bez možnosti přechodu vozidel z jedné koleje na druhou.

Dráha - vlečka (dále jen vlečka) je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do dráhy celostátní, dráhy regionální nebo do jiné vlečky. Vlečky na širé trati se mohou obsluhovat buď za současného uvolnění traťové koleje, anebo bez jejího uvolnění.

Nákladiště je místo na širé trati s odbočnou kolejí.

Zastávka je označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.

15.

Doplňek s technickými údaji k předpisu SŽDC (ČD) D2 - předpis SŽDC (ČD) D2/1 (dále jen Doplněk) je předpis obsahující technické údaje o hnacích vozidlech, řídicích vozech a některých dalších vozidlech, údaje o používání a regulaci tažných sil hnacích vozidel ve vztahu k řadění vlaku a tabulky normativů hmotnosti jednotlivých hnacích vozidel.

16.

Tabulky traťových poměrů (TTP) jsou tabulky, ve kterých jsou uvedeny seznamy a označení částí dráhy (traťové úseky) a technickoprovozní údaje, rozhodné pro bezpečné provozování dráhy.

Údaje, které musí TTP obsahovat, jsou uvedeny v příloze 29.

17.

Základní dopravní dokumentace (ZDD) je souhrnný název pro SŘ, technologické postupy úkonů stanice, přípojové provozní řády, obsluhovací řády a prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3.

Staniční řád (SŘ) je souhrn místních opatření pro výkon dopravní služby ve stanici včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. SŘ upravuje podmínky pro výkon služby.

18.

Obsluhovací řád je souhrn opatření, obsahující místní ustanovení o technologických postupech činností na odbočce, nákladišti, hradle, hlásce, závorářském stanovišti, kolejové splítce nebo pracovní koleji včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. Obsluhovací řád upravuje podmínky pro výkon dopravní služby a musí tvořit přílohu SŘ sousedních stanic.

19.

Styk drah je zaúst'ování, souběh a křížení drah a z toho vyplývající vztahy.

Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah je smlouva o vztahu mezi dvěma provozovateli drah. Ustanovení, týkající se provozování a organizování drážní dopravy ze smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah musí být zapracována buď v SŘ stanic, ze kterých tato dráha odbočuje, nebo v SŘ stanic sousedících s místem odbočení dráhy na širé trati.

Smlouva o provozování drážní dopravy je smlouva, obsahující potřebné údaje pro organizování a provozování drážní dopravy, uzavřená buď mezi SŽDC (dopravcem) a provozovatelem jiné dráhy, na které bude SŽDC provozovat drážní dopravu, nebo mezi SŽDC (provozovatelem dráhy) a jiným dopravcem, který bude provozovat drážní dopravu na tratích SŽDC.

Přípojový provozní řád obsahuje údaje o dráze – vlečce, které jsou potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku drah. Přípojový provozní řád je přílohou SŘ přípojové stanice.

Údaje, které musí Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, Smlouvy o provozování drážní dopravy a Přípojové provozní řády obsahovat, jsou uvedeny v příloze 29.

20.

Odborně způsobilou osobou (zaměstnancem) se rozumí osoba určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, která je odborně způsobilá podle právního předpisu²⁾ a vnitřního předpisu provozovatele dráhy pro činnosti při provozování dráhy nebo podle právního předpisu a vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy.

²⁾ Vyhláška MD č.101/1995 Sb., kterou se vydává řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

Výpravčí je společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k řízení drážní dopravy.

Strojvedoucí je v tomto předpise společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k řízení hnacího (speciálního hnacího) vozidla bez zřetele na jeho typ.

Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek.

Strážník oddílu je společný název pro hláskaře, hradláře, staničního dozorce na odbočce a pro účely tohoto předpisu i pro výpravčího na odbočce.

Závorář je společný název pro všechny zaměstnance, kterým přísluší obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení (i místní nouzová), nebo kteří vyhodnocují na svém stanovišti jeho kontrolní zařízení. Závorářem není zaměstnanec určený ke střežení přejezdu.

Lokomotivní čet tvoří zpravidla jen strojvedoucí, popř. ještě další odborně způsobilý zaměstnanec.

Posunovou čet tvoří zaměstnanci určené k vykonávání posunu, popř. k obsluze vlaku, vyjma strojvedoucího řídicího posun.

Obsluha vlaku je stanovené obsazení vlaku vlakovou četou, posunovou četou nebo jinými odborně způsobilými osobami, vyjma lokomotivní čet. Obsluhu vlaku osobní dopravy s přepravou cestujících tvoří vlaková četa nebo i jiné odborně způsobilé osoby. Obsluhu vlaku nákladní dopravy tvoří posunová četa nebo i jiné odborně způsobilé osoby; u nákladního vlaku s přepravou cestujících musí mít příslušní členové posunové čety navíc odbornou způsobilost vlakové čety a vztahují se na ně i veškeré povinnosti jako na členy vlakové čety.

Doprovod vlaku je stanovené obsazení vlaku určenými osobami. Jedná se o společný název pro obsluhu vlaku a lokomotivní čet, u vlaku bez obsluhy vlaku i jen pro lokomotivní čet. Je-li doprovod vlaku tvořen více osobami, po dopravní stránce řídí ostatní osoby doprovodu vlaku strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla.

Vlakovými náležitostmi se rozumějí hnací vozidla a členové doprovodu vlaku.

Vlakovou čet tvoří vlakvedoucí osobní přepravy, průvodčí osobní přepravy a vlakový manipulant; při provádění posunu mají její členové veškeré povinnosti členů posunové čety, kromě svěšování a rozvěšování vozidel. Vedoucím vlakové čety je vlakvedoucí osobní přepravy. Pokud je ve vlakové četě více vlakvedoucích, určí Rozkaz o doprovodu vlaků vlakovými četami, který z nich je vedoucím vlakové čety.

Staniční dozorce je odborně způsobilý zaměstnanec, který může vykonávat více pracovních činností při organizování a provozování drážní dopravy podle náplně vykonané odborné zkoušky.

Strážník trati je odborně způsobilý zaměstnanec, který střeží trať v určeném obvodu z důvodu stavební činnosti nebo zajištění bezpečnosti železničního provozu.

Každý pracovní kolektiv (četa), který je sestaven minimálně ze dvou zaměstnanců, musí mít svého vedoucího.

Pokud je vlaková nebo posunová četa, popř. obsluha vlaku sestavena jen z jednoho zaměstnance, přecházejí na něho veškeré povinnosti vedoucího této čety (obsluhy vlaku), stanovené předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy.

21.

Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdě cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu (včetně protijedoucích vozidel), přičemž nejvyšší dovolená rychlost nesmí být překročena.

V dopravních s kolejovým rozvětvením nesmí být překročena v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlost 40 km/h; u dopraven, které jsou v tabelárním jízděm řádu označeny značkou „3>“, nesmí být překročena rychlost 30 km/h.

Při jízdě podle rozhledových poměrů nesmí být překročena rychlost 40 km/h přes výhybky na širé trati, pokud nejsou tyto výhybky kryty krycím návěstidlem s návěstí dovolující jízdu vlaku (kromě PN).

Je-li návěstidlem návěstěna návěst prikazující jízdu podle rozhledových poměrů, jedná se v dopravně s kolejovým rozvětvením o úsek koleje od tohoto návěstidla až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, k návěstí **Konec vlakové cesty** nebo k návěstí **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**. V případě hlavního návěstidla, plnícího funkci odjezdového návěstidla, se jedná o úsek koleje k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy; za odjezdu na trať s automatickým blokem (kromě automatického bloku bez oddílových návěstidel) se jedná o úsek koleje k prvnímu oddílovému návěstidlu automatického bloku.

Návěstidla hradel a hlásek jízdu podle rozhledových poměrů nenařizují.

Jízda se zvýšenou opatrností je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem dávat opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku nemine přejezd. V úseku alespoň 60 m před přejezdem až do okamžiku, kdy čelo vlaku mine přejezd, smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h. Pokud byl strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností ve vzdálenosti menší než 250 m, popř. než 60 m před přejezdem, jedná takto až od místa zpravení. Před náhle vzniklou překážkou musí strojvedoucí využít všech dostupných prostředků (rychlobrzda, pískování, dynamická brzda apod.) pro zastavení vlaku.

22.

Je-li jízda vlaku kolem odjezdového nebo oddílového návěstidla dovolena PN nebo RPN, popř. je-li uskutečněna jízda vlaku kolem oddílového návěstidla automatického bloku nebo automatického hradla s návěstí **Stůj**, s pochybnou

návěstí nebo zhaslého, nesmí strojvedoucí překročit rychlost 40 km/h přes výhybky na širé trati v následujícím prostorovém oddílu, nejsou-li kryty tyto výhybky krycím návěstidlem s návěstí dovolující jízdu vlaku (kromě **PN**).

Je-li výhybka na širé trati závislá na jiném než bezprostředně předcházejícím hlavním návěstidle, musí být strojvedoucí při jízdě na **PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla, na kterém je výhybka závislá, zpraven o snížení rychlosti přes tuto výhybku písemným rozkazem. V ZDD musí být uvedeno, kterých návěstidel se toto opatření týká.

Je-li jízda vlaku kolem neobsluhovaného (neplatného) oddílového nebo odjezdového návěstidla dovolena písemným rozkazem, musí být strojvedoucí o snížení rychlosti přes tyto výhybky zpraven písemným rozkazem.

23.

Odklonová trasa - je úsek trati, potřebný pro jízdu vlaku po jiné trati, než stanoví jeho jízdní řád. Vlak musí při jízdě po odklonové trase jet podle jízdního řádu (včetně čísla vlaku), který je pro tuto trasu sestaven.

Objízdná trasa - je úsek trati, potřebný pro jízdu vlaku po jiné trati nebo do jiného obvodu stanice (nádraží), než stanoví jeho tabelární jízdní řád. Vlak jede po objízdné trase pod svým původním číslem podle podmínek, stanovených tabulkou 3 SJŘ (jízdní doby, stanovená rychlost, předepsaná brzdící procenta apod.).

Variantní cesta - jízdní cesta v dopravně s kolejovým rozvětvením, která má stejný začátek a konec jako základní cesta (závěrovou tabulkou určená z dopravního hlediska jako nejvýhodnější), od které se odlišuje polohou a případně i počtem pojížděných výhybek.

24.

Telekomunikačním zařízením se pro účely tohoto předpisu rozumí telefon, rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu) a v obvodu stanice staniční rozhlas. Pro spojení výpravčích mezi sebou je to i fax nebo počítač s příslušným vybavením. Staniční rozhlas lze použít k udělení pokynů, u kterých je nutná oboustranná komunikace, jen pokud je vybaven zpětným dotazem.

Dálnopisná zpráva je pro účely tohoto předpisu pojem pro zprávu doručenou elektronickou poštou.

25.

Tabelární jízdní řád je jízdní řád jednoho nebo více vlaků, uspořádaný do tabulky.

Sešitový jízdní řád je pomůcka, obsahující souhrn tabelárních jízdních řádů a dalších nutných pokynů pro jízdu vlaků na jedné nebo několika tratích.

26.

Neobsazeno.

Kapitola III

Obecná ustanovení o dopravní službě

A. PŘEDPOKLADY ZAMĚSTNANCŮ K VÝKONU DOPRAVNÍ SLUŽBY

27.

Dopravní služba je souhrn činností vykonávaných podle vnitřních předpisů SŽDC, popř. dalších řídicích aktů pro zabezpečení jízd vlaků, posunu v obvodu dopraven s kolejovým rozvětvením, posunu mezi dopravními a jízd vozidel na vyloučenou a z vyloučené koleje, včetně organizace a kontroly této činnosti.

Při výkonu dopravní služby je zaměstnanec povinen zabývat se jen činnostmi, kterými plní pracovní úkoly nebo které jsou v přímé souvislosti s plněním pracovních povinností.

28.

Bezpečnost železniční dopravy spočívá v její pravidelnosti, ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami. Tyto si musí být vždy vědomy, že i zdánlivě nepatrné porušení ustanovení těchto předpisů nebo vydaných opatření může ohrozit bezpečnost lidí a provozu a způsobit značné hmotné škody, a musí proto vždy dbát na jejich přesné a svědomité dodržování.

29.

Ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.

30.

Předpis SŽDC Zam1 předepisuje pro jednotlivé funkce (činnosti) související s provozováním dráhy a drážní dopravy organizační pokyny a náplně pro odborné zkoušky, které jsou předepsány pro dosažení požadovaného stupně odborné způsobilosti jednotlivých pracovních činností (funkcí). Požadavky na odbornou způsobilost osob řídících vozidla ve vztahu k jejich řízení jsou stanoveny vyhláškou Ministerstva dopravy.

31.

Všichni zaměstnanci musí trvale ovládat ustanovení předepsaná pro jejich službu. Musí si proto obnovovat a doplňovat znalosti předpisů a souvisejících opatření, seznamovat se s jejich změnami, zúčastňovat se školení a podrobovat se nařízeným zkouškám v rozsahu nezbytném pro předepsanou odbornou způsobilost.

Zjistí-li se u zaměstnance takové porušení předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti dopravy, nebo že stav zaměstnance nezaručuje předpoklady pro bezpečný výkon práce, postupuje se podle příslušných ustanovení pracovního řádu, popř. podle předpisu SŽDC Zam1.

32.

Samostatně mohou vykonávat dopravní službu nebo dozor nad ní jenom odborně způsobilí zaměstnanci, kteří byli k výkonu své činnosti (profese) zmocněni a jsou ve službě.

Za správný výkon vykonávané činnosti odpovídá každý zaměstnanec osobně. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.

Je zakázáno, aby zaměstnanci ve službě přenechávali jim určené úkony zaměstnancům, kteří k tomu nejsou oprávněni.

33.

Každý zaměstnanec podílející se na výkonu dopravní služby musí mít přiděleny na svém pracovišti předpisy a pomůcky uvedené v příloze 1, 2 a 3 předpisu SŽDC (ČD) D2.

34.

Do dopravní služby mohou být zařazeni také zaměstnanci nesplňující podmínky odborné způsobilosti.

Tito zaměstnanci mohou vykonávat dopravní úkony pouze za přítomnosti a pod dozorem zaměstnance, jemuž byli svěřeni, nebo předsedy zkušební komise při odborné zkoušce D-08.

Podmínky pro získání odborné způsobilosti k výkonu dopravní služby vzhledem k teoretické a praktické průpravě zaměstnance stanoví předpis SŽDC Zam1.

Zaměstnanci, kteří jsou ve výcviku (připravují se ke složení odborné zkoušky nebo ke zkoušce způsobilosti), musí v hlášeních a zápisech používat příjmení zaměstnance, pod jehož dozorem pracují.

Zaměstnanci, kteří jsou v zácviku (splňují příslušnou odbornou způsobilost, ale připravují se ke složení zkoušky praktické způsobilosti) nebo zaměstnanci, kteří vykonávají odbornou zkoušku D-08, musí v hlášeních a zápisech používat svoje příjmení a mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své odborné způsobilosti.

Zaměstnanci, kteří jsou pověřeni dozorem nad zaměstnancem v zácviku nebo ve výcviku, a předsedové zkušebních komisí při odborných zkouškách D-08 mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby.

35.

Každý zaměstnanec, kromě zaměstnanců, provádějících organizaci a kontrolu dopravní služby, se musí před zařazením k samostatnému výkonu dopravní služby seznámit s ustanoveními ZDD (provozního řádu VJ, OJ), která se týkají jeho pracovního zařazení, jakož i ze znalostí místních, popř. i traťových poměrů, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení. Znalost ZDD (provozního řádu VJ, OJ), místních (případně i traťových) poměrů a obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení potvrdí vlastní zaměstnanec podpisem v příloze ZDD (provozního řádu VJ, OJ); zaměstnanec jiné ŽST, VJ nebo OJ potvrdí znalost ZDD (provozního řádu VJ, OJ) podpisem na místě, určeném přednostou provozního obvodu (vedoucím zaměstnancem VJ, OJ). Stejným způsobem potvrdí i znalost úprav ustanovení ZDD (provozního řádu VJ, OJ) nebo podstatné změny obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení, které se týkají jeho pracovní činnosti.

ZDD (provozní řád VJ, OJ), popř. interní předpis SŽDC stanoví způsob a nejkratší dobu poznávacího procesu.

Před zahájením pracovní činnosti je zaměstnanec, který je pověřen organizováním nebo kontrolou dopravní služby, povinen se seznámit s ustanoveními ZDD (provozního řádu VJ, OJ), s místními a traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení v rozsahu potřebném pro výkon své dopravní služby.

S ustanoveními ZDD (provozního řádu VJ, OJ) se musí seznámit i ostatní osoby, určené přednostou provozního obvodu (vedoucím zaměstnancem VJ, OJ), vykonávající pracovní činnosti ve stanici (ve VJ, OJ), což potvrdí svým podpisem v příloze ZDD (v příloze provozního řádu VJ, OJ). Přednosta provozního obvodu (vedoucí zaměstnanec VJ, OJ) stanoví rozsah znalostí podle charakteru vykonávané činnosti.

Zaměstnanec, který nevykonával dopravní službu déle než 13 měsíců na pracovišti, na němž má službu vykonávat, se musí znovu seznámit s ustanoveními ZDD (provozního řádu VJ, OJ), která se týkají jeho pracovního zařazení, jakož i s místními, popř. i traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení.

36.

Součástí odborné způsobilosti k výkonu pracovní činnosti je znalost traťových a místních poměrů. Znalostí **traťových** poměrů se rozumí poznání charakteru tratě, technologie jízdy vozidel a souvisejících dopravních povinností v přiměřeném rozsahu pro požadovanou pracovní činnost (včetně v úvahu přicházejících objízdných tras). Souhrn těchto informací je obsahem TTP. Znalost traťových poměrů je podmínkou pro výkon pracovních činností všech zaměstnanců, jimž přísluší řízení vozidla a výkon dopravních činností pro jízdu na trati a dopravních kolejích v dopravních s kolejovým rozvětvením.

Součástí znalosti traťových poměrů u strojvedoucího je i znalost tabulek 3 příslušných SJŘ. Součástí znalosti traťových poměrů vlakových čet je i znalost možnosti jízdy po objízdných trasách.

Znalost traťových poměrů v přilehlých mezistaničních úsecích musí prokázat i výpravčí v rozsahu nezbytném pro řízení dopravní služby a řešení mimořádných provozních situací.

Znalostí **místních** poměrů se rozumí poznání charakteru stanic, nákladišť a jiných obslužných pracovišť, jejich vybavení a zabezpečení včetně způsobu obsluhy (posunu) na manipulačních kolejích.

Souhrn těchto informací je obsažen v ZDD.

Zaměstnanci, kteří provádí manipulace v dopravnách s kolejovým rozvětvením, musí znát místní poměry vždy.

Znalost traťových a místních poměrů je součástí odborné způsobilosti všech zaměstnanců, kteří vykonávají na trati a v dopravnách s kolejovým rozvětvením jakékoliv činnosti související s výkonem dopravní služby.

37.

Způsob poznání traťových a místních poměrů strojvedoucích v denní, popř. noční době stanoví, kromě tohoto předpisu, předpisy ČD V1, ČD V2, SŽDC (ČD) S8. Evidenci provedeného poznání vedou příslušné výkonné jednotky, příp. externí dopravci dle vlastních organizačních opatření v souladu s těmito předpisy. Znalost traťových a místních poměrů se musí obnovovat u těch zaměstnanců, kteří nevykonávali na příslušné trati (ve stanici) dopravní službu déle než 13 měsíců.

Musí-li jet strojvedoucí výjimečně na trať, kterou nezná, musí mu být přidělen druhý strojvedoucí znalý traťových poměrů (dále jen pilot), který před jízdou a během jízdy upozorňuje strojvedoucího na údaje, potřebné pro řízení hnacího vozidla na pojížděné trati. U elektrických hnacích vozidel musí být však pilot oprávněn řídit elektrická hnací vozidla. Není-li pilot v nepředpokládaných případech přidělen, musí si jej strojvedoucí vyžádat.

Mají-li vykonávat členové doprovodu vlaku, kteří nejsou znalí místních poměrů, mimořádný posun v dopravně s kolejovým rozvětvením, musí být řízen odborně způsobilým zaměstnancem znalým místních poměrů. Pokud v dopravně není takový zaměstnanec (kromě výpravčího) k dispozici, seznámí strojvedoucího a zaměstnance, který bude posun řídit, s místními poměry výpravčí. Seznámení zmocňuje jednorázově členy doprovodu vlaku k provedení posunu a musí obsahovat nejméně:

- a) způsob udělení souhlasu k posunu;
- b) místo změny směru jízdy (případá-li v úvahu);
- c) způsob zajištění odstavovaných vozidel (případá-li v úvahu).

Způsob poznání traťových a místních poměrů ostatních zaměstnanců určí vedoucí příslušné OJ.

38.

Zaměstnanci musí při výkonu dopravní služby používat stejnokroj nebo pracovní (ochranný) oděv, pokud je jim přidělen. Podrobnosti pro zaměstnance ČD stanoví předpis ČD Ok3.

Zaměstnanci, kteří mimořádně vykonávají dopravní službu bez stejnokroje nebo bez pracovního (ochranného) oděvu, nosí na levém rukávu červenou služební pásku.

Služebním označením výpravčího, který je určen k výpravě vlaků návěstí **Odjezd**, je červená stejnokrojová čepice a to i v případě, že vykonává službu mimořádně bez stejnokroje.

Výpravčí musí mít na hlavě stejnokrojovou čepici vždy při opuštění služební místnosti, pokud:

- vypravuje vlak návěstí **Odjezd**;
 - sleduje jízdu vlaku;
 - je ve styku s veřejností nebo s jiným zaměstnancem SŽDC, operátora obsluhy dráhy nebo může-li tento styk během opuštění služební místnosti předpokládat.
- Zaměstnanec dávající ruční jízdní návěsti, popř. ruční návěsti **Výstraha** nebo **Stůj** musí mít na hlavě stejnokrojovou (pracovní) čepici nebo ochrannou přilbu, a to i v případě, že návěsti dává z okna stavědla.

Zaměstnanec střežící přejezd buď musí mít na hlavě stejnokrojovou (pracovní) čepici, popř. ochrannou přilbu, nebo musí být označen identifikačním štítkem. Má-li tento zaměstnanec k dispozici výstražné oblečení (popř. vestu), musí je použít.

Všichni zaměstnanci operátora obsluhy dráhy, kteří jsou ve stejnokroji nebo v předepsaném pracovním oděvu a mohou být ve styku s cestujícími, musí být označeni identifikačním štítkem. Vzor štítku stanoví operátor obsluhy dráhy.

Zaměstnanci, kteří nejsou odborně způsobilí k samostatnému výkonu dopravní služby, i když mají stejnokroj nebo pracovní oděv, nosí na levém rukávu žlutou služební pásku.

39.

Uvádí-li se v tomto předpisu povinnost použití varovného štítku, rozumí se jím pro účely tohoto předpisu i jiná upamatovávací pomůcka podle ustanovení ZDD.

40.

Neobsazeno.

B. POKYNY A DOPRAVNÍ DOKUMENTACE

41.

Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy a musí být v souladu s pracovní smlouvou a odbornou způsobilostí zaměstnance, který má pokyn vykonat. Pokyny dávané zaměstnancům v souvislosti s mimořádnými událostmi však nemusí být s pracovní smlouvou v souladu.

Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat. Kdyby provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, musí zaměstnanec, který má pokyn vykonat, ihned vznést námitky. Trvá-li nadřízený na provedení pokynu a pochybnost zaměstnance není vyvrácena, vyžádá si zaměstnanec písemný rozkaz. Kdyby však pokyn zřejmě ohrožoval bezpečnost dopravy, nesmí jej zaměstnanec splnit a případ ohlásí vyššímu nadřízenému i bez zachování nařízeného služebního postupu.

Pokyn s pominutím bezprostředně nadřízeného se smí dát jen k odvrácení hrozícího nebezpečí.

Je-li těmito předpisy nařízeno dát pokyn **osobně**, musí se tak stát při osobním styku zúčastněných zaměstnanců.

Je-li nařízeno dát pokyn **přímo**, může se tak stát osobně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením nebo technickým zařízením, ale vždy bez prostředníka.

Při vydávání pokynů při výkonu dopravní služby prostřednictvím telekomunikačního zařízení musí být zřejmé, kdo je vydává a kdo je přijímá. Rozkaz nelze spojovat s jinými sděleními.

Kdo přijímá pokyn týkající se dopravních opatření daný telekomunikačním zařízením, musí jej opakovat, není-li uvedeno jinak, na důkaz, že jej správně pochopil.

Žádný zahájený dopravní úkon nesmí být přerušen jinou činností, s výjimkou případů odvrácení hrozícího nebezpečí. Dopravním úkonem se rozumí činnost, prováděná zaměstnancem při plnění pokynu, daného předpisem pro organizování a provozování drážní dopravy nebo jiným zaměstnancem.

Jakýkoliv pokyn, dáváný ústně, písemně nebo telekomunikačním zařízením, může být nahrazen návěstí, pokud je tato návěst předpisem SŽDC (ČD) D1 stanovena.

42.

Za správný chod veškeré služby ve stanici odpovídá přednosta provozního obvodu, popř. jeho zástupce. Jeho pokynů musí proto uposlechnout všichni zaměstnanci zúčastnění na provozování dráhy a drážní dopravy pracující ve stanici a v přiděleném služebním obvodě.

Pokyny, týkající se výkonu dopravní služby, dává výpravčí.

Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, musí uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, jakož i ostatní osoby pracující ve stanici a přiděleném služebním obvodě.

ZDD může nařídit výkon některých činností (vlakotvornou činnost, organizaci posunu, atp.) i jinému odborně způsobilému zaměstnanci. Výkon dopravní služby však řídí a za něj odpovídá výpravčí.

43.

O průběhu organizování a provozování drážní dopravy se musí vést písemný záznam v dopravní dokumentaci. Za dopravní dokumentaci jsou považovány písemné doklady, nařízené předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy.

Záznam pořízený technickým zařízením na jiných médiích nahrazuje zápisy hovorů v Telefonním zápisníku. V jiné dopravní dokumentaci musí být písemné záznamy prováděny, není-li v některých případech předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy stanoveno jinak. Na záznamu musí být registrováno datum a čas zaznamenávaných informací.

Všechny hovory a zápisy, týkající se dopravní služby (včetně sepisování písemných rozkazů), musí být vedeny v jazyce českém. Zápisy a písemné rozkazy musí být psány čitelně inkoustem nebo kuličkovým perem s modrou nebo černou náplní vyjma případů stanovených dalšími ustanoveními tohoto předpisu. Zápisy kontrolních orgánů v dopravní dokumentaci se provádí červeně. Zápisy do dopravní dokumentace (kromě podpisů) mohou být prováděny i razítkem nebo tiskem v příslušné barvě.

V dopravní dokumentaci je dovoleno používat zkrácených názvů stanic a zkratk, které byly schváleny schvalovatelem ZDD a jsou v ZDD uvedeny. Tyto se nesmí používat v písemných rozkazech, vyjma zkratk, které mají obecnou platnost (např. ŽST, km, h, min).

44.

Dopravní dokumentace se uschovává u příslušné organizační složky po dobu jednoho roku, nestanoví-li skartační řád jinak.

Záznam pořízený technickým zařízením musí být uchován alespoň po dobu 12 hodin, není-li stanovena zvláštním opatřením delší doba.

45.-50.

Neobsazeno.

C. ODEVZDÁVKA A PŘEVZETÍ DOPRAVNÍ SLUŽBY

51.

Dobu pravidelného nástupu a ukončení služby určuje rozvrh služby (turnus). Nemůže-li zaměstnanec nastoupit službu včas nebo vůbec, musí to oznámit bez zbytečného odkladu a pokud možno předem svému nadřízenému a uvést důvod své nepřítomnosti. Je-li to v obecném zájmu nutné, jsou zaměstnanci povinni setrvat ve službě nebo dostavit se do ní i mimo stanovený rozvrh a konat práci, která jim bude přidělena a která odpovídá pracovní smlouvě a odborné způsobilosti. V takovém případě je třeba se co nejrychleji postarat o obnovení pravidelného rozvrhu služby.

52.

ZDD stanovuje způsob předání dopravní služby (osobně, písemně, ústně) pro jednotlivé zaměstnance a stanoví i vzory písemných odevzdávek.

Výpravčí, výhybkáři, strážníci oddílů a závoráři odevzdávají dopravní službu vždy písemně. Umožňuje-li to rozvrh služby, odevzdávají tito zaměstnanci dopravní službu též osobně a ústně.

Zaměstnanec, který má odevzdat dopravní službu osobně, nesmí službu opustit, dokud ji nepřevzme jiný oprávněný zaměstnanec. V tomto případě je odevzdávka dopravní služby platná jen tehdy, je-li podepsána odevzdávajícím i nastupujícím zaměstnancem.

53.

Při odevzdávce dopravní služby se uvedou všechny podstatné okolnosti a důležité údaje týkající se výkonu dopravní služby. Písemně se dopravní služba odevzdá ve zvláštní knize (zápisníku) odevzdávek dopravní služby. ZDD může povolit i jiný prokazatelný způsob odevzdávky dopravní služby (např. digitálním záznamem, výpočetní technikou).

Při použití výpočetní techniky je možné odevzdávku dopravní služby podepsat po jejím vytištění, nebo je možné ji rozdělit do dvou částí. V písemné části odevzdávky služby se kromě podpisů odevzdávajícího a nastupujícího zaměstnance a časových údajů uvede pouze odkaz na počítačový záznam s jeho označením. V počítačovém záznamu se uvedou veškeré body odevzdávky služby, předepsané ZDD.

Zaměstnanec přejímající dopravní službu je povinen se přesvědčit o správnosti těch údajů, které jsou určeny vzorem odevzdávky dopravní služby podle ustanovení ZDD.

54.

Dopravní služba se smí odevzdat jen oprávněnému nástupci, nedojde-li tímto úkonem k narušení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

ZDD stanoví způsob odevzdávky služby pro stanice s velkým objemem provozní práce a zjednodušené odevzdávky služby při střídání zaměstnanců v průběhu jedné směny (např. z důvodů pracovního vytížení zaměstnance pověřeného obsluhou zabezpečovacího zařízení).

55.-57.

Neobsazeno.

D. OPUŠTĚNÍ PRACOVIŠTĚ

58.

Nevyžaduje-li situace okamžitého zákroku, smějí zaměstnanci během služby opustit své pracoviště jen se svolením bezprostředního nadřízeného. Ten smí dát svolení jen tehdy, nebude-li nepřítomností zaměstnance narušena bezpečnost a pravidelnost dopravy. Neobsazená služební místnost se při odchodu uzamkne, pokud není pod dozorem příslušného zaměstnance. Úlevy povoluje schvalovatel ZDD.

Strojvedoucí se smí ve stanici vzdálit od hnacího vozidla jen na pokyn nebo se svolením výpravčího (dispečera), u posunovacích lokomotiv se souhlasem zaměstnance řídícího posun.

Podmínky a povinnosti při vzdálení se z kabiny strojvedoucího nebo od hnacího vozidla a jeho opuštění jsou stanoveny předpisem ČD V2 a SŽDC (ČD) S8.

Vedoucí obsluhy vlaku se smí ve stanici od vlaku vzdálit jen se souhlasem výpravčího a po předchozím upozornění strojvedoucího vzhledem na způsob výpravy a odjezdu vlaku ze stanice. Návrat ohlásí jak výpravčímu, tak strojvedoucímu.

Ostatní členové obsluhy vlaku se mohou vzdálit pouze po předchozím svolení vedoucího obsluhy vlaku (s ohledem na způsob výpravy a odjezdu vlaku ze stanice), kterému ohlásí i návrat.

E. VSTUP DO SLUŽEBNÍCH MÍSTNOSTÍ A STYK S VEŘEJNOSTÍ

59.

Vstup do služebních místností je dovolen pouze těm zaměstnancům SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří tam vykonávají službu nebo dozor, a těm zaměstnancům SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří do nich vstupují ze služebních důvodů, popř. cizím osobám, které se prokáží dokladem opravňujícím ke vstupu do prostor SŽDC veřejnosti nepřístupných [viz předpis SŽDC (ČD) O2 - Předpis pro vydávání služebních průkazů a povolení ke vstupu do prostor Českých drah, státní organizace, veřejnosti nepřístupných].

Vstup a vjezd do prostor SŽDC veřejnosti nepřístupných je cizím osobám zakázán. Pohybovat se v kolejišti, resp. po provozované dopravní cestě mohou

jen zaměstnanci SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří jsou držiteli Služebního průkazu, který je k tomu opravňuje, a osoby, které se prokáží příslušným oprávněním.

Prostory SŽDC veřejnosti přístupné jsou:

- a) dráha v místě jejího křížení s pozemní komunikací;
- b) prostory určené pro veřejnost, nástupiště a přístupové cesty k nim a prostory v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou;
- c) veřejně přístupné účelové komunikace v obvodu dráhy;
- d) volné plochy, vzdálené nejméně 2,5 m od osy krajní koleje.

Pro rodinné příslušníky zaměstnanců SŽDC a operátora obsluhy dráhy a osoby, bydlící na pozemku SŽDC, může vedoucí zaměstnanec VJ/OJ, přes jejíž obvod budou procházet, vydat Průkaz pro vstup do prostor SŽDC, veřejnosti nepřístupných, ale jen tehdy, pokud nemají jiný přístup ke svému bydlišti. V průkazu musí být uvedeno omezení "Vstup povolen pouze po vykázaných cestách". Tyto osoby se musí pohybovat jen po těchto cestách, pokud na nich nestojí nebo se nepohybují kolejová vozidla, která mohou tvořit překážku pro bezpečný přechod.

60.

Ve stanicích, kde má přístupová cesta k nástupištím charakter přejezdu, musí být tato cesta označena výstražnými tabulkami a cestující musí být před jízdou vozidel přes tuto přístupovou cestu varováni rozhlasem nebo ZDD určeným zaměstnancem.

V ostatních stanicích, kde je přístup k nástupištím přes koleje, musí být na viditelném místě umístěna tabulka (vývěska) se zákazem vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku (popř. před jeho přistavením). Stejnou informaci musí obsahovat hlášení staničního rozhlasu pro cestující, uskutečňovaná před příjezdem vlaku nebo před jeho přistavením.

Přístupové cesty přes kolejiště k nástupištím s podchody nebo lávkami, vyhrazené pouze pro zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, musí být označeny tabulkami se zákazem vstupu cestujících. V ZDD musí být uvedena odpovědnost zaměstnanců za zajištění bezpečnosti na těchto přístupových cestách pro cestující, kteří nemohou použít podchody nebo lávky (osoby se sníženou pohyblivostí apod.).

Hlášení staničního rozhlasu podle druhého odstavce musí obsahovat buď informaci o zákazu vstupu cestujících do kolejiště před zastavením (přistavením) vlaku, nebo informaci o nutnosti zvýšené pozornosti při pohybu v kolejišti.

Vzory hlášení před příjezdem vlaku:

- "Žádáme cestující, aby nevstupovali do kolejí před zastavením vlaku" nebo
- "Žádáme cestující, aby při pohybu v kolejišti dbali své osobní bezpečnosti".

Hlášení nemusí být provedeno v případě, že při nástupu do vlaku cestující nepřecházejí jinou kolej (např. pokud vlak pojede na kolej nejbližší k staniční budově).

Vzory hlášení (popř. s ohledem na dopravní situaci u konkrétních vlaků) stanoví ZDD.

61.-64.

Neobsazeno.

Kapitola IV

Staniční a traťová zařízení

A. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

65.

Prostorové uspořádání vymezuje rozměrové parametry pro průchodnost vozidel.

Volný schůdný a manipulační prostor pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem musí být zachován mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej.

Volný schůdný a manipulační prostor je vymezen šířkou, tj. vzdáleností od osy koleje a výškou nad temenem kolejnice a musí být dodržen do šířky 3 000 mm a výšky 3 050 mm.

Na širé trati, kde se nepředpokládá pravidelný posun, je přípustná šířka volného schůdného a manipulačního prostoru 2 500 mm. Tato šířka může být též kdekoliv na dráze, pokud délka překážky podél koleje je nejvýše 3 000 mm. Na druhé straně koleje však musí být zachován volný schůdný a manipulační prostor podle předchozího odstavce nebo osa další koleje musí být vzdálena nejméně 4 750 mm. V tomto prostoru nesmí být kolejová spojka nebo výhybka.

66.

Pro nerušený průjezd vozidel na trati i ve stanici musí být zachován stanovený volný prostor - **průjezdný průřez**. Podrobnosti stanoví stavební a technický řád drah.

Předměty (zboží, materiál) vyložené nebo připravené k nakládání musí být podél kolejí uloženy a zajištěny tak, aby nebyl průjezdný průřez porušen.

Hromady šterku, uhlí a jiného sypkého materiálu složeného vedle kolejí musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 80 cm a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45 stupňů.

V koleji mezi kolejnicemi musí být při jejich vnitřních hranách volný prostor o šířce 20 cm a šterk nesmí přesahovat temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm. Na tratích ozubnicových a úzkorozchodných však musí být celý prostor mezi kolejnicemi volný.

Jiné předměty musí být od vnitřní hrany kolejnice uloženy a zajištěny tak, aby zůstal zachován průjezdný průřez.

67.

Každý zaměstnanec na trati nebo v kolejišti musí dbát, aby neporušil průjezdný průřez. Poruší-li jej, musí se postarat o odstranění překážky. Nemůže-li průjezdný průřez uvolnit, anebo zjistí-li jeho porušení, musí jednat tak, aby se předešlo mimořádné události nebo aby se její následky zmírnily. Vedoucí pracovní skupiny odpovídá při práci skupiny za uvolnění průjezdného průřezu nebo za krytí místa.

Místa, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor, se označí způsobem stanoveným předpisem SŽDC (ČD) Op16.

68.-69.

Neobsazeno.

B. KOLEJE

Staniční koleje

70.

Záhlaví je kolej mezi vjezdovým návěstidlem (jeho úrovní) nebo lichoběžníkovou tabulkou a krajní výhybkou. ZDD může v odůvodněných případech stanovit, která výhybka se považuje za krajní. Na jednokolejné trati se záhlaví označuje názvem sousední nebo jiné vhodné stanice, např. „záhlaví ze směru Liberec“. Na dvou a více kolejných tratích se kromě toho označí ještě číslem navazující traťové koleje, např. „záhlaví 1. traťové koleje ze směru Přerov“.

Zhlaví je část kolejiště s výhybkami navazující bezprostředně na záhlaví stanice (vjezdové, odjezdové zhlaví) nebo rozdělující staniční kolejiště na části (střední zhlaví).

Každá kolej ve stanici se nazývá **staniční kolej**. Staniční koleje se rozdělují na koleje dopravní, manipulační a pro zvláštní určení (např. záchytné, odvrátané). Staniční koleje mohou být průběžné i kusé.

Dopravní koleje jsou koleje vjezdové, odjezdové, průjezdné, předjízdné a čekací.

Koleje určené pro jízdu vlaků je společný název pro dopravní koleje, pro tu část zhlaví, po které se uskutečňují jízdy vlaků a pro záhlaví.

Manipulační koleje jsou koleje určené pro manipulaci s vozidly, případně koleje pro jiné účely. Podrobnosti stanoví ZDD.

Záchytná kolej je kusá kolej zamezující nebo zmenšující následky ujetí vozidel.

71.

Dopravní koleje, které jsou přímým pokračováním průběžných traťových kolejí alespoň na jednom zhlaví, se nazývají hlavní koleje.

Není-li možno určit tímto způsobem hlavní kolej, rozhodne schvalovatel ZDD, která dopravní kolej se označí jako hlavní kolej.

Odvratná kolej je kolej zabráňující nežádoucímu vjetí vozidel do vlakové, popřípadě posunové cesty. Odvratná kolej může být i kusá.

72.

Pro označení polohy **vpravo** nebo **vlevo** je rozhodující směr od začátku ke konci trati. Začátek a konec trati je uveden v TTP.

Pro označení vpravo nebo vlevo za jízdy vlaku, PMD nebo posunujícího dílu, je rozhodující směr jeho jízdy nebo pohybu.

73.

Koleje ve stanici se označují číslicí, popřípadě se číslice doplní i písmenem nebo názvem koleje. V jedné dopravně se stejné označení nesmí opakovat.

Hlavní kolej ve stanici na jednokolejné trati se označí číslem 1. Ve stanicích na dvoukolejné nebo více kolejné trati se hlavní koleje číslovají jako koleje traťové. Ostatní staniční koleje se očíslovují zpravidla postupně od hlavních kolejí a to **vlevo čísla lichými a vpravo čísla sudými**. Výjimečně mohou

být číslovány postupně od krajní (určené) koleje čísly 1, 2, 3 atd. Číslo kolejí v obvodech jiných jednotek a v jednotlivých staničních obvodech se navzájem mohou odlišovat stovkovými sériemi. Číslování kolejí určí ZDD.
V odbočných stanicích se koleje číslovají podle nejdůležitější trati.

74.

Spojovací kolej je kolej spojující jednotlivé části nebo nádraží stanice, popřípadě na ně navazující kolejová zařízení jiných služebních odvětví, popřípadě spojující stanice v železničním uzlu nebo stanice s tratěmi (nejedná-li se o traťovou kolej) anebo stanice s vlečkou.

Spojovací koleje se ve stanici označují číslicemi 90-99 (odlišnými od označení ostatních staničních kolejí nebo jejich částí). Podle potřeby lze číslici doplnit velkým písmenem, které vyjadřuje začáteční písmeno názvu spojovací koleje (například: spojovací dílenskou kolej lze označit - 90 D).

Části staničních kolejí oddělené hlavními návěstidly, seřadovacími návěstidly nebo spojovacími kolejemi a kusé koleje se rozlišují, je-li to třeba, písmenným indexem. Takto označená část koleje se považuje za samostatnou kolej.

75.

Kolejová spojka je spojení dvou sousedních kolejí pomocí výhybek.

76.-79.

Neobsazeno.

Traťové koleje

80.

Kolej na širé trati (průběžná, odvratná, manipulační) se nazývá **traťová kolej**. Traťová kolej, která spojuje dvě sousední dopravní kolejiště, se nazývá **průběžná traťová kolej**.

Koleje na širé trati se číslovají takto:

- a) na jednokolejné trati se číslem neoznačuje, je-li to však zapotřebí (např. při použití výpočetní techniky), může se pro její označení použít číslo 1;
- b) na dvoukolejné a vícekolejné trati se označí:
 - střední traťová kolej číslem 0;
 - levá traťová kolej číslem 1;
 - pravá traťová kolej číslem 2.

Označení traťových kolejí na vícekolejných tratích se uvede v **Dodatku**.

Traťové koleje v obvodu nákladíště se číslovají stejným způsobem jako koleje ve stanici.

81.-83.

Neobsazeno.

C. VÝHYBKY A KOLEJOVÉ KŘÍŽOVATKY

Všeobecná ustanovení

84.

Výhybkou se rozumí kolejové zařízení umožňující přechod vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy. Pro účely tohoto předpisu je vymezena úsekem koleje od hrotů jazyků (u křižovatkové výhybky od námezníku) na straně jedné k námezníku na straně druhé.

Opatření uváděná v tomto předpise se vztahují i na kolejové křižovatky s přestavitelnými srdcovkami, pokud není dále uvedeno jinak.

Odvratná výhybka je výhybka, která tvoří boční ochranu jízdní cesty tím, že je přestavena na jinou kolej, než po které je postavena jízdní cesta.

Část výhybky s pohyblivými jazyky se nazývá **výměna**.

Část výhybky nebo kolejové křižovatky s pohyblivými hroty srdcovky se nazývá **přestavitelná srdcovka**.

85.

S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:

- a) přestavovat výměny nebo přestavitelné srdcovky těsně před pohybujícími se vozidly;
- b) přestavovat výměny nebo přestavitelné srdcovky výhybek a kolejových křižovatek, obsazených vozidly;
- c) pojíždět výhybky nebo kolejové křižovatky s přestavitelnými srdcovkami, které nejsou přestaveny pro požadovaný směr jízdy, nejsou-li pro to konstruovány a takový způsob jejich pojíždění je dovolen.

Přestavovat výměny těsně před pohybujícími se vozidly nebo výměny výhybek, obsazených vozidly (kromě výhybek, u kterých je vozidly obsazena i výměna), je však možno při posunu na spádovišti nebo při posunu trhnutím.

86.

ZDD stanoví, u kterých výhybek (výkolejek) se návěsti za snížené viditelnosti prosvětlují.

Každá výhybka a kolejová křižovatka (kromě střední části dvojité kolejové spojky) má své číslo.

Výhybky se číslují arabskými číslicemi postupně od začátku trati, a to zvlášť v každé stanici, nákladišti a na odbočce počínaje číslem 1.

U křižovatkových výhybek a kolejových křižovatek je rozhodující pro určení jejich polohy střed výhybky nebo kolejové křižovatky. U výhybek a kolejových křižovatek ve stejné úrovni se označí nižším číslem výhybka nebo kolejová křižovatka v koleji s nižším číslem.

U jednoduché výhybky vybavené přestavitelnou srdcovkou je k číslu výhybky přiřazen index „e“ s dalším číselným indexem „1, 2“, přičemž index „1“ platí pro výměnu a index „2“ platí pro přestavitelnou srdcovku.

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

V případě, že křižovatková výhybka je vybavena přestavitelnými srdcovkami, je k indexům „a, b“ přiřazován ještě index „1, 2“, přičemž index „1“ platí pro výměnu a číselný index „2“ platí pro přestavitelnou srdcovku.

Část kolejové křižovatky směřující k začátku trati se označí indexem „c“ a část směřující ke konci trati indexem „d“.

Je-li křižovatka vybavena přestavitelnými srdcovkami, je k indexům „c, d“ přiřazován index „2“.

Výhybka se samovratným přestavníkem se označí číslem a zkratkou „sv“.

Výhybky v obvodech jiných jednotek se číslují postupně počínaje první výhybkou na spojovací koleji, a to podle stejných zásad jako výhybky ve stanici. Čísla výhybek a kolejových křižovatek v obvodech jiných jednotek a v jednotlivých staničních obvodech se navzájem odlišují stovkovými sériemi.

Před čísla odbočných výhybek vleček odbočujících na širé trati se přidá velké písmeno (zpravidla začáteční písmeno názvu vlečky).

Výhybky různého rozchodu v jedné stanici se rozlišují indexem „u“, jde-li o úzkorozchodnou výhybku. Zvětší-li se dodatečně počet výhybek a kolejových křižovatek, mohou se tyto označit číslem sousední výhybky, k němuž se připojí index „X“ a velké písmeno (např. „4 XA“, „4 XB“ atd.).

87.

Pro jízdy vlaků, PMD a pro posun obsluhují výhybky a za jejich správné postavení na určenou kolej odpovídají výhybkáři. Je-li na výhybkářském stanovišti nebo stavědle několik výhybkářů, určí ZDD každému z nich přesně povinnosti a odpovědnost za bezpečnost vlakové cesty a posunu.

88.

Pro jízdy vlaků a PMD jedoucího na/z nevyložené koleje se výhybky přestavují jen na přímý rozkaz výpravčího daný zabezpečovacím zařízením, telekomunikačním zařízením nebo ústně.

Při posunu se výhybky přestavují podle pokynů zaměstnance řídícího posun; při posunu bez posunové čety (kromě posunu SHV) výpravčího.

Pro jízdy na/z vyloučené koleje se výhybky přestavují podle pokynů zaměstnance pro řízení sledu.

89.-91.

Neobsazeno.

Klíče od zámků výhybek

92.

Každý mechanický zámek pro zajištění výhybek musí mít hlavní a náhradní klíč. Typy, použití a označení klíčů stanoví předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

93.

Hlavní klíče od zámků výhybek uzamčených pro vlakovou cestu, které nejsou zapojeny do zabezpečovacího zařízení, má v úschově výpravčí nebo výhybkář. Podrobnosti stanoví ZDD. Jsou-li uzamčené výhybky zapojeny do zabezpečovacího zařízení, musí být klíče od zámků výhybek uzamčeny a drženy zabezpečovacím zařízením.

V ZDD se uvede, které výhybky musí být uzamčeny i mimo vlakovou dopravu a kdo od nich uschovává klíče. Hlavní klíče od trvale uzamčených výhybek má vždy v úschově přednosta provozního obvodu.

Úschova hlavních klíčů od zámků výhybek a vleček na širé trati (popř. klíčů od stavědla), nákladišť a odboček je určena SŘ sousedních stanic a obsluhovacím, popř. přípojovým provozním řádem. V nich je také uveden postup při nemožném dorozumění. Převzetí a odevzdání těchto klíčů potvrzuje určený zaměstnanec výpravčímu ve zvláštním zápisníku.

94.

Klíče od zámků výhybek, které uschovává určený zaměstnanec, musí být zavěšeny v uzamykatelné zasklené skřínce nebo na tabuli k zavěšování hlavních klíčů od zámků výhybek a výkolejek. Uzamykatelných skříněk se používá tam, kde určený zaměstnanec smí opustit místnost, aniž je povinen ji uzamknout (dopravní kancelář, stanoviště).

Tabule se smí používat tam, kde určený zaměstnanec smí opustit místnost, ale jen tehdy, když ji uzamkne. Dále se používá například při vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Skříňka musí být uzamčena i mimo vlakovou dopravu a určený zaměstnanec musí mít klíče od ní vždy u sebe.

V ZDD se uvede, kdo a kde uschová hlavní a náhradní klíče od zámků výhybek (které nemohou být uschovány podle ustanovení prvního odstavce, např. klíče od výhybek uzamčených podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D1 při krytí nesjízdných míst ve stanici, při krytí vozidel na staničních kolejích nebo správkových kolejích apod.).

95.

Náhradní klíče musí být jednotlivě zapečetěny a uloženy odděleně od hlavních klíčů ve zvláštní skřínce v místnosti výpravčího. Klíče od této skřínky má v úschově výpravčí. ZDD může určit k úschově náhradních klíčů a klíčů od skřínky s náhradními klíči jiného zaměstnance, který je o použití náhradních klíčů prokazatelně poučen.

Přednosta provozního obvodu musí mít v úschově náhradní klíče těch výhybek, od nichž má v úschově klíče hlavní, tj. od výhybek uzamčených trvale v základní poloze nebo od výhybek, u nichž to bylo nařízeno při mimořádných opatřeních (při vypnutí zabezpečovacího zařízení, výlukách apod.).

Bylo-li by třeba při mimořádných opatřeních podle předchozího odstavce pečetit více než jeden náhradní klíč, zapečetí se klíče společně v jednom svazku, a to buď pro celé zhlaví nebo podle jednotlivých výhybkářských obvodů.

96.

Náhradní klíče pečetí přednosta provozního obvodu; odchylky může stanovit ZDD.

K pečetění jednotlivých klíčů, popř. klíčů ve svazku, se použije tvrdé lepenky; klíč (klíče) se k ní připojí a konec provázku se opatří pečetním voskem a otiskem kovového pečetiidla výkonné jednotky tak, aby klíč nemohl být vyjmut bez poškození pečetě.

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení se náhradní klíče jednotlivě nepečetí. Pečetí se opatří pouze svazek klíčů od jednotlivých zhlaví stanice případně jednotlivých výhybkářských obvodů.

97.

Náhradní klíče smí vydat jen výpravčí (jiný uschovatel jen s jeho svolením) a jen tehdy, jestliže se hlavní klíč ztratil, poškodil nebo byl zapomenut, anebo je-li třeba ze služebních důvodů odemknout zámek náhradním klíčem (např. při prohlídce oprávněným zaměstnancem SDC.)

Použití náhradního klíče se zaznamenává ve zvláštním záznamníku s uvedením označení klíče, příčiny, času, kdy byl náhradní klíč vydán, komu byl vydán a kdy byl vrácen. Záznamník je uložen ve skříňce s náhradními klíči. Přednosta provozního obvodu (pověřený zaměstnanec), který klíče pečetí, zapíše do záznamníku datum a čas, kdy byly klíče pečetěny, a své jméno.

Zaměstnanec, který použije náhradního klíče, odpovídá za to, že jej uschovateli vrátí ve stanoveném čase. Uschovatel je povinen zajistit, aby klíč, popřípadě svazek klíčů, byl opět zapečetěn.

Použije-li náhradního klíče oprávněný zaměstnanec SDC, opatří jej po vrácení bezpečnostním uzávěrem než bude klíč, popř. svazek klíčů, zapečetěn. Každý jiný zaměstnanec zajistí náhradní klíč tak, aby nemohl být použit po dobu, než bude zapečetěn (např. v zalepené obálce opatřené razítkem a podpisem zaměstnance).

98.

Ztratí-li se hlavní nebo náhradní klíč, musí se co nejdříve změnit typ zámku. Dokud ztracený klíč není nalezen nebo typ zámku změněn, musí se ztráta uvádět v odevzdávce služby výpravčích a výhybkářů. Výhybka, od které byl ztracen hlavní nebo náhradní klíč, se musí za jízdy vlaku vždy střežit.

Je-li však výhybka zajištěna navíc přenosným uzamykatelným výměnovým zámkem (nebo jiným funkčně obdobným zámkem), nemusí být střežena ve smyslu předchozího odstavce.

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

99.-101.

Neobsazeno.

Ošetřování výhybek

102.

Zaměstnanci určení ZDD jsou povinni udržovat výhybky, kolejové křižovatky a jejich zabezpečovací zařízení v čistotě, čistit a mazat jejich posuvné a pohyblivé části, čistit prostory u spojovacích tyčí, žlábků srdcovek a přídržnic a udržovat výhybková návěstidla v použitelném stavu a případně je i osvětlovat.

103.

Neobsazeno.

104.

Výhybkáři jsou povinni před převzetím služby se přesvědčit, že inventář, potřebný materiál a předepsaná návěstidla jsou v plném počtu a na určeném místě.

Výhybky a kolejové křižovatky prohlédnou zaměstnanci při čištění a mazání.

105.

Při prohlídce výhybek a kolejových křižovatek se obsluhující zaměstnanci a zaměstnanci provádějící čištění a mazání přesvědčí:

- a) zda zjevně viditelné součásti jsou všechny a upotřebitelné;
- b) zda posuvné a pohyblivé části mají lehký chod a zda tyto části a kluzné stoličky jsou správně čištěny a mazány;
- c) zda prostor mezi jazyky a opornicemi, mezi hroty srdcovky a křídlovými nebo kolenovými kolejnicemi, žlábký v srdcovce a u přídržnic a prostory mezi spojovacími tyčemi jsou zbaveny bláta, písku, kamení, vody, sněhu, ledu, jinovatky apod.;
- d) zda jazyky těsně přiléhají k opornicím a pohyblivé hroty srdcovek ke křídlovým a kolenovým kolejnicím; toho se musí u ručně přestavovaných výhybek dosáhnout již pouhým přeložením závaží;
- e) zda výhybková návěstidla jsou správně nasazena a náležitě upevněna; tato návěstidla smějí změnit polohu jen současně se změnou polohy výměny a srdcovek s přestavitelnými částmi;
- f) zda svítilny a osvětlovací zařízení jsou v upotřebitelném stavu a zabezpečovací zařízení není zjevně poškozené;
- g) zda je uzavřen výhybkový závěr, pokud není zakryt.

106.

Každou poruchu výhybky a kolejové křižovatky je nutné ihned ohlásit obsluhujícímu zaměstnanci a výpravčímu. Ohrožuje-li porucha bezpečnost dopravy, nedovolí se pohyb vozidel přes výhybku nebo kolejovou křižovatku a místo se kryje podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D1.

Při opravě výhybky nebo kolejové křižovatky odpovídá za případné krytí vedoucí opravářských prací. Krytí musí nejpozději při udělení souhlasu k zahájení prací ohlásit výpravčímu.

107.

Po prohlídce obsluhujícím zaměstnancem, případně jiným zaměstnancem operátora obsluhy dráhy, provádějícím čištění a mazání výhybek a kolejových křižovatek, zapíše zaměstnanec, který prohlídku provedl, výsledek prohlídky do telefonního zápisníku toho zaměstnance, do jehož obvodu výhybka nebo kolejová křižovatka podle ZDD patří. Odchylné místo zápisu může stanovit ZDD.

108.-109.

Neobsazeno.

D. VÝKOLEJKY

Všeobecná ustanovení

110.

Výkolejka je zařízení boční ochrany jízdních cest sloužící k vykolejení vozidel při jejich nežádoucím pohybu.

111.

Výkolejky se očíslovají podle týchž zásad jako výhybky. U výkolejek se před číslo přidá označení „Vk“.

Na vlastním zařízení výkolejky se označení „Vk“ neuvádí.

Ustanovení o klíčích od zámků výhybek platí obdobně i pro výkolejky.

112.

Pro jízdy vlaků, PMD a pro posun obsluhují výkolejky a za jejich správné postavení odpovídají výhybkáři podle zásad, které platí pro přestavování výhybek.

113.

Neobsazeno.

Klíče od zámků výkolejek

114.

Uzamykatelné výkolejky musí mít hlavní a náhradní klíč. Typy, použití a označení klíčů stanoví předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Uzamykatelné výkolejky nezávislé na výhybkách a ústředně přestavované nebo závorované výkolejky nezávislé na návěstidle se opatří návěstidly ukazujícími polohu výkolejky.

Pro uložení hlavních a náhradních klíčů platí stejné zásady jako u výhybek.

115.-117.

Neobsazeno.

Ošetřování výkolejek

118.

Při prohlídce výkolejek je nutno se přesvědčit:

- a) zda nejsou na výkolejce zjevné závady, zejména zda závěrná tyč není prohnutá nebo zkrácená a zda zámek výkolejky se lehce odemyká;

- b) zda místo pro sklopení výkolejky není zaneseno blátem, kamením, ledem apod. a zda je řádně odvodněno;
- c) zda návěstidla jsou správně nasazena a náležitě upevněna a zda mění svou polohu jen při změně polohy výkolejky;
- d) zda svítlny jsou v upotřebitelném stavu.

Pro čištění, mazání, osvětlování, prohlídky, poruchy a opravy výkolejek platí stejné zásady jako při údržbě výhybek.

119.-121.

Neobsazeno.

E. JINÁ ZAŘÍZENÍ

122.

Přenosný výměnový zámek uzamykatelný a kovová podložka uzamykatelná musí mít hlavní a náhradní klíč. Klíč musí být označen obdélníkovým štítkem, na kterém je zkratka dopravní, pořadové číslo a jedná-li se o přenosný výměnový zámek písmeno V, jedná-li se o kovovou podložku písmeno P. Uložení klíčů stanoví ZDD.

123.-125.

Neobsazeno.

F. STAVĚDLA, VÝHYBKÁŘSKÁ A JINÁ STANOVISTĚ A ZAŘÍZENÍ

126.

Stavědla (pracoviště obsazená signalistou, popř. i výpravčím), výhybkářská a závorářská stanoviště ve stanicích se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pro vnější označení se stavědla označí zkratkou „St“ a arabským číslem, výhybkářská stanoviště zkratkou „St“ a římským číslem, závorářská stanoviště zkratkou „Zv“ a římským číslem.

Jsou-li dvě stavědla nebo stanoviště ve stejné úrovni, označí se nižším číslem stavědlo nebo stanoviště, které leží vlevo.

Ve stanici rozdělené na obvody se mohou stavědla nebo stanoviště očíslovat odděleně v každém obvodu. Samostatná závorářská stanoviště na širé trati se označují arabskou číslicí vyjadřující kilometrickou polohu stanoviště.

127.

Pro orientaci se mohou podle podobných zásad očíslovat i jiná staniční stanoviště a zařízení (např. kolejové váhy apod.) Místo číslování se může použít vžitých místních názvů.

128.

Na širé trati mohou být stanoviště:

- a) strážníků oddílů (hradla, hlásky);
- b) závorářů;
- c) strážníků trati zřízená podle VR (dále strážníků trati).

129.

Zaměstnanci těchto stanovišť jsou povinni ohlásit výpravčím všech sousedních dopraven nástup služby ihned po jejím převzetí a není-li služba na stanovišti vykonávána nepřetržitě i její ukončení. V případě nebezpečí musí dát návesti a účelně podle předpisu zakročit nebo zpravit zaměstnance dalších stanovišť a výpravčí.

130.

Stanoviště strážníků trati se zřizují, je-li to nařízeno VR na základě požadavku SDC. Rozkazem musí být určen jejich účel, název, kilometrická poloha, zapojení do telekomunikačního zařízení a volací značky na tomto zařízení. Stanoviště musí být vybaveno potřebnými předpisy, pomůckami, návěstidly, seznamem vlaků pro traťové zaměstnance a dopravní dokumentací. Za vybavení stanoviště a jeho personální obsazení odpovídá vedoucí výkonné (organizační) jednotky dráhy, která o jeho zřízení požádala.

Vybavení stanovišť strážníků oddílů a závorářů je řešeno přílohou č. 1 tohoto předpisu.

131.

O zřízení stanovišť strážníků trati se musí písemně zpravit všechny vlaky a PMD. Za zpravení vlaků odpovídá výpravčí dispoziční (výchozí) stanice, za zpravení PMD odpovídá výpravčí stanice, odkud je posun dovolován. PMD na vyloučené koleji zpraví zaměstnanec pro řízení sledu.

132.

Stanoviště strážníků trati se považují za aktivovaná tím okamžikem, jakmile strážník trati ohlásí nástup služby výpravčím všech sousedních stanic, a za zrušená, jakmile jim ohlásí ukončení služby.

Při nástupu služby zpraví výpravčí sousedních stanic strážníky trati o vlcích a PMD, která jsou na cestě v mezistaničním úseku, v němž jsou tato stanoviště zřízena.

133.

Výpravčí, který ohlašuje změny ve vlakové dopravě, ohlásí strážníkům trati zavedené a odřeknuté vlaky, vlaky nedojeté a vlaky, které odjely s náskokem. Tento výpravčí ohlásí také čas aktivování i zrušení stanovišť strážníků trati všem zaměstnancům ostatních stanovišť.

134.

Strážníci oddílů a závoráři jsou povinni:

- a) podle možnosti a výhledu ze svého stanoviště sledovat, jede-li nějaké vozidlo, po ohlášení předvídaného odjezdu nebo došlé předhláše očekávat včas vlak nebo posun mezi dopravami;
- b) včas obsluhovat přejezdová zabezpečovací zařízení. Pokud po potvrzení předvídaného odjezdu nebo po oznámení sjednaného času odjezdu PMD zjistí poruchu PZZ, musí učinit všechna dostupná opatření ke zpravení strojvedoucího (při sunutí i členy vlakové nebo posunové čety) o poruše PZZ. Nedovolují-li již podmínky zajistit toto zpravení, musí závorář zajistit, je-li to z časových důvodů možné, střežení přejezdu;
- c) sledovat návěsti na vlcích a na PMD, jakož i případné jiné dávané návěsti;
- d) sledovat jízdu vlaků (PMD) a vše, co by mohlo jejich jízdu ohrozit;
- e) přesvědčit se, dříve než dovolí jízdu vlaku do dalšího prostorového oddílu, že další prostorový oddíl je volný.

135.-141.

Neobsazeno.

G. ČAS, HODINY, ROZHLAS A TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ

142.

Dopravní služba se řídí středoevropským časem (SEČ) a ve stanoveném období letním časem (LČ) s rozdělením od 0.00 do 24.00 hodin. Datum a způsob přechodu na LČ a zpět na SEČ stanoví příslušné vládní usnesení.

Všichni zaměstnanci dopravní služby, pokud to výkon jejich služby vyžaduje, musí mít ve službě správně jdoucí hodinky.

Ve služebních místnostech staničních a traťových zaměstnanců dopravní služby musí být umístěny hodiny. Pro stanovení časových údajů při výkonu dopravní služby jsou pak tyto hodiny rozhodující. Dojde-li k poruše těchto hodin, jsou rozhodující hodinky výpravčího, který si časové údaje porovná s výpravčími obou sousedních stanic. Po celé železniční síti musí hodiny ukazovat správný a přesný čas. Hodiny se denně seřizují buď samočinně z časové ústředny, anebo ručně podle časových znamení veřejných sdělovacích prostředků.

143.

Ke služebním hovorům a sdělování služebních pokynů se používá telekomunikačního zařízení. Staniční rozhlas se kromě toho používá i k informování cestujících.

144.

Neobsazeno.

H. TABULKY TRAŤOVÝCH POMĚRŮ

145.

Zaměstnanci pověřeni zpracováním a vydáním jednotlivých tabulek TTP jsou povinni zajistit, aby každá změna TTP byla zveřejněna nejméně 21 dní před dnem její účinnosti. Podrobnosti stanoví příslušný dokument DAP.

Vedoucí OS dopravce musí zajistit, aby byli strojvedoucí (členové obsluhy vlaků, týká-li se jich změna) o těchto změnách TTP prokazatelně zpraveni, a to nejpozději před první jízdou v dotčeném úseku dráhy.

146.

Pokud nebude dodržen termín účinnosti změny TTP, musí zaměstnanec pověřený zpracováním jednotlivých tabulek TTP zajistit zpravování strojvedoucích vlaků a posunových dílů a případně i členů obsluhy vlaků stejným způsobem, jako by se jednalo o dočasnou změnu, a to po celou dobu, po kterou se bude skutečnost lišit od údajů, uvedených v TTP.

Ustanovení předchozího odstavce se týká i strojvedoucích vlaků a posunových dílů a členů obsluhy vlaků, jedoucích v den účinnosti změny TTP před uvedením změn stavebně technických parametrů do užívání.

Došlo-li k trvalé změně údajů, uvedených v TTP, aniž jejich změna byla vydána, musí o této změně být stejným způsobem zpravování strojvedoucích a případně i členové obsluhy vlaků do dne účinnosti příslušné změny TTP, nejméně však po dobu 21 dní.

147.

Při náhle vzniklých dočasných změnách údajů, uvedených v TTP, musí pověřený zaměstnanec SDC stanovit, za jakých podmínek je možno provádět provozování drážní dopravy. Tyto podmínky je povinen oznámit příslušným dispozičním stanicím a všem stanicím v příslušném dispozičním úseku. Zaměstnanci, odpovědní za sepisování písemných rozkazů v těchto stanicích, pak odpovídají do odvolání těchto změn za zpravování všech strojvedoucích vlaků nebo PMD a případně i členů obsluhy vlaků, které po dotčené trati pojedou, písemnými rozkazy.

Pokyny pro zavádění, odstraňování a evidenci dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy jsou uvedeny v příloze 26.

148. O trvalé změně těch stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, které ale nejsou v TTP uváděny (např. aktivace odjezdového návěstidla, nepřenosného návěstidla s návěstí **Místo zastavení**), musí být doprovod vlaku zpravován písemným rozkazem po dobu 21 dnů.

Část druhá

ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Kapitola I

Grafikon vlakové dopravy

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

149.

Grafikon vlakové dopravy (dále jen GVD) je souhrn opatření a pomůcek, které souvisí s vlakovou dopravou, vypracovávají se a vydávají pro období stanovené v souladu s mezinárodními železničními dohodami a úmluvami. Zavádí se v celé síti současně.

Zásady pro organizování vlakové dopravy na síti SŽDC stanoví směrnice SŽDC (ČD) D4.

150.-152.

Neobsazeno.

B. JÍZDNÍ ŘÁDY

153.

Každý vlak musí jet podle jízdního řádu a musí mít své označení, které se skládá z druhové zkratky a čísla vlaku.

Číslo vlaku může být v GVD použito na síti SŽDC pouze jednou. V příhraniční dopravě se může vyskytovat číslo již použité, musí však být v sešitovém jízdním řádu doplněno o zkratku sousední železniční správy (DB, ÖBB, PKP, ŽSR).

Přechází-li pravidelně posun v jízdu vlaku (např. přestavování vlaku na odjezdovou kolej) nebo naopak, uvádí se u vlaků s přepravou cestujících v tabulárním jízdním řádu i časové údaje pro jízdu posunového dílu.

154.

Pro služební potřebu se vydávají:

- a) nákresné jízdní řády,
- b) sešitové jízdní řády,
- c) jízdní řády zvláštních vlaků,
- d) seznamy vlaků pro staniční zaměstnance,
- e) seznamy vlaků pro traťové zaměstnance.

155.

Pro potřebu cestujících se vydávají:

- a) vývěsné jízdní řády,
- b) knižní jízdní řád,

- c) seznamy „Příjezdy a odjezdy vlaků“, které mohou být rozděleny do samostatných seznamů „Příjezdy vlaků“ a „Odjezdy vlaků“.

156.

V jednotlivých nákresných jízdních řádech jsou zakresleny trasy všech vlaků pravidelných, vlaků podle potřeby a vlaků rušících, kromě lokomotivních vlaků uvedených v tabulce 5 SJŘ.

Zvláštní vlaky nejsou v nákresných jízdních řádech obsaženy.

Jízdní řády vlaků jedné trati nebo několika tratí jsou obsaženy v sešitovém jízdním řádu.

157.

Obsah, úpravu a zpracování nákresných jízdních řádů, sešitových jízdních řádů a jízdních řádů zvláštních vlaků stanoví směrnice SŽDC (ČD) D4.

Význam používaných zkratk a značek je vysvětlen v každém výtisku.

158.

Pravidelné křižování a předjíždění vlaků je určeno nákresným jízdním řádem.

159.

V případě potřeby se může vydat pro některé tratě alternativní grafikon vlakové dopravy, jehož pomůcky je však nutno výrazně označit, např.: „*Platí jen pro dny pracovního klidu*“ apod.

160.

Na pracovištích výpravčích a ostatních zaměstnanců ve stanici zúčastněných na dopravě se vyloží nebo vyvěsí seznam vlaků pro staniční zaměstnance. Tento seznam musí obsahovat všechny vlaky, které podle jízdního řádu jedou v přilehlých mezistaničních úsecích.

Vlaky se zapíše v časovém pořadí příjezdů do stanice a odjezdů z ní. Úprava seznamů vlaků pro staniční zaměstnance je patrná ze vzoru uvedeného v příloze 5 tohoto předpisu. Seznam vlaků pro staniční zaměstnance zpracovaný výpočetní technikou může mít odlišnou úpravu, musí však obsahovat veškeré údaje. Nevyplňované sloupce není nutno uvádět.

Ve sloupci 3 se uvádí čas odjezdu ze sousední stanice bez ohledu na případnou výlukou služby výpravčího.

Do sloupce 4 se zapisuje čas odjezdu, začíná-li jízda vlaku v některém z uvedených míst. U vlaků, které se vracejí z trati zpět do stanice, zapíše se odjezd ze stanice do sloupce 10 a v následujícím řádku se zapíše do sloupce 4 čas odjezdu z trati.

Ve sloupci 11 se uvede: omezení v dopravě, pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem u vlaků osobní dopravy), nezavěšený postrk, sunutí vlaku, pravidelný vjezd vlaku na obsazenou kolej, místo ukončení jízdy na trati nebo místo začátku jízdy na trati, podmínky pro jízdy rušících

vlaků, v odbočných stanicích směr jízdy vlaku apod. Údaj o pravidelném vjezdu na obsazenou kolej se červeně podtrhne.

U lokomotivních vlaků, uvedených v tabulce 5 SJŘ, se vyplňují jen sloupce 1, 2, 6 a 11.

Ve stanicích, kde to poměry vyžadují, může se seznam vlaků upravit jako sešit a doplnit jinými praktickými pokyny pro výkon dopravní služby.

Seznam vlaků podepíše přednosta provozního obvodu. Ten také odpovídá za jeho správnost a čitelnost a za jeho změny.

Odbočné stanice se složitějšími poměry si mohou pro usnadnění služby výpravčích sestavit pomocný nákresný jízdní řád a zakreslit do něho vlaky všech přílehlých tratí. Za jeho správnost odpovídá přednosta provozního obvodu.

161.

Ve služebních místnostech závorářů, strážníků oddílů, popřípadě na jiných obsazených stanovištích na trati se vyloží nebo vyvěsí seznam vlaků pro traťové zaměstnance. Seznam musí obsahovat všechny vlaky, které jezdí podle jízdního řádu v příslušném mezistaničním úseku. Na jednokolejných tratích se tento seznam uspořádá v časovém pořadí odjezdů vlaků ze sousedních stanic, na dvou a víceokolejných tratích se sestaví pro každou traťovou kolej zvlášť.

Úprava seznamu vlaků pro traťové zaměstnance je patrná ze vzoru uvedeného v příloze 6 tohoto předpisu. Seznam vlaků pro traťové zaměstnance zpracovaný výpočetní technikou může mít odlišnou úpravu, musí však obsahovat veškeré údaje. Nevyplňované sloupce není nutno uvádět.

Ve sloupci 4 se uvádí čas odjezdu ze sousední stanice bez ohledu na případnou výlukou služby výpravčího.

Sloupec 6 a 7 se vyplňuje tehdy, začíná-li vlak jízdu na trati nebo manipuluje-li vlak v nákladišti nebo na vlečce, jež leží v úseku trati přilehlém k hlásce, hradlu nebo ke stanovišti závoráře.

Ve sloupci 11 se zapisují omezení v dopravě, pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem u vlaků osobní dopravy), nezavěšený postrk, pravidelná jízda po nesprávné koleji, ukončení nebo počátek jízdy vlaků na širé trati apod.

V seznamu vlaků určeném pro stanoviště závorářů se nevyplňují sloupce 8 a 9.

U lokomotivních vlaků uvedených v tabulce 5 SJŘ se vyplňují jen sloupce 1, 2, 3 a 11.

Za správnost, čitelnost a za opravy seznamů vlaků pro traťové zaměstnance odpovídá přednosta té výkonné jednotky, které jsou tyto zaměstnanci přiděleni.

162.

V nákresných jízdních řádech a v seznamech vlaků pro staniční a traťové zaměstnance se vyznačí zvýrazněním zelenou čarou vlak podle potřeby, v jehož trase je veden pravidelně lokomotivní vlak.

163.

Výkonné jednotky musí dostat včas jízdní řády zvláštních vlaků, jízdní řády zpracované k ROV a jiné pomůcky GVD, které se jich týkají.

Před zavedením nového GVD se musí všechny jeho pomůcky dodat výkonným jednotkám alespoň týden před začátkem platnosti.

164.

Nařízené změny pomůcek GVD, vývěsných jízdních řádů, jízdních řádů a seznamů příjezdů a odjezdů vlaků se musí provést včas. Vývěsný jízdní řád a seznam "Příjezdy a odjezdy vlaků" včetně jejich změn se zveřejňují nejmeně 24 hodin před jejich platností, jízdní řád a jeho změny musí být zveřejněny nejmeně 15 dnů před počátkem jejich platnosti.

V sešitových jízdních řádech a v jízdních řádech provedou změny zaměstnanci, jimž jsou přiděleny. Provedení změn ostatních jízdních řádů, seznamů vlaků, vývěsných jízdních řádů a seznamů příjezdů a odjezdů vlaků zajistí přednosta výkonné jednotky.

Změny pomůcek grafikonu vlakové dopravy musí výkonné jednotky obdržet alespoň týden před jejich platností.

O změnách sešitového jízdního řádu trvalé nebo dlouhodobé platnosti, vydané mimo pravidelné změny a jejichž neznalost by mohla ovlivnit bezpečnost dopravy (např. značka snížení rychlosti, nově stanovené pravidelné zastavování apod.), musí dispoziční (výchozí) stanice zpravovat vlaky rozkazem V po dobu 21 dnů ode dne platnosti změny.

165.

Zavedením nového GVD pozbývá platnosti dosavadní GVD i pomůcky, jízdní řády a rozkazy platné pro období dosavadního GVD, kromě Dodatků k předpisu SŽDC (ČD) D2 a Tabulek dopravních údajů, které mají trvalou platnost, pokud rozkaz o zavedení GVD nestanoví jinak.

166.

Ve stanicích musí být na místech veřejně přístupných a v použitelném stavu vyvěšeny platné vývěsné jízdní řády tratě, na které se stanice nachází, navazujících tratí a seznam "Příjezdy a odjezdy vlaků".

Ve stanicích a zastávkách, kde nejsou cestující odbavováni, postačí na veřejně přístupném místě umístit pouze platný seznam "Příjezdy a odjezdy vlaků".

167.

Rozkaz o zavedení GVD musí obsahovat pokyny pro vlakové čety vlaků, u kterých nelze vzhledem k plánovanému řazení vlaku zajistit zastavení vlaku tak, aby všechny vozy s cestujícími byly u nástupiště. Nelze-li toto zajistit v mimořádných případech, musí pokyny pro vlakovou četou vydat ten zaměstnanec, který odchylku od pravidelného řazení nařídil.

168.-174.

Neobsazeno.

C. RYCHLOSTI VLAKŮ

175.

Rozeznáváme tyto pojmy rychlostí:

- a) základní rychlost vlaku - rychlost určená jednotlivým druhům vlaků tímto předpisem a směnicí SŽDC (ČD) D4;
- b) traťová rychlost - rychlost, kterou smí být pojížděno určené místo na trati (úsek trati); je uvedena v TTP a v místech, kde dochází k její změně, je vyznačena rychlostníky;
- c) stanovená rychlost - rychlost předepsaná jednotlivým vlakům jejich tabelárním jízdním řádem. Nevyžaduje-li to sestava vlaku nebo je-li to účelné vzhledem k brzdění, uvádí se v tabelárním jízdním řádu pouze nejvyšší hodnota stanovené rychlosti a nejvyšší hodnota potřebných brzdících procent ze všech traťových úseků, uvedených v příslušném tabelárním jízdním řádu;
- d) nejvyšší dovolená rychlost - je stanovená rychlost vlaku omezená v daném místě na trati:
 - traťovou rychlostí,
 - přechodným omezením traťové rychlosti,
 - hlavními návěstidly,
 - konstrukční rychlostí, technickým stavem nebo personálním obsazením vedoucího hnacího vozidla,
 - zpravením strojvedoucího vlaku o omezení rychlosti;
- e) konstrukční rychlost - nejvyšší rychlost, kterou smí jet hnací nebo speciální vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci; konstrukční rychlosti hnacích vozidel jsou uvedeny v Doplnku a rychlosti speciálních vozidel v předpisu SŽDC (ČD) D 2/81.

176.

Základní rychlosti vlaků, které nesmějí být překročeny při sestavě jízdního řádu ani při jejich jízdě, jsou:

- a) u expresních vlaků, rychlíků, spěšných, osobních a soupravek vlaků 160 km/h;
- b) u vlaků Nex pro přepravu pošty, brzděných I. způsobem brzdění 160 km/h;
u ostatních vlaků nákladní dopravy, brzděných I. způsobem brzdění 120 km/h;
- c) u vlaků Nex pro přepravu kamionů, brzděných II. způsobem brzdění 120 km/h;
- d) u vlaků osobní dopravy s postrkovým nebo vloženým hnacím vozidlem, které není dálkově řízeno z vedoucího nebo vlakového hnacího vozidla 100 km/h;
- e) u ostatních vlaků nákladní dopravy, brzděných II. způsobem brzdění a u vlaků nákladní dopravy s vloženou nebo postrkovou lokomotivou (lokomotivami), zapojenou na průběžnou brzdu 100 km/h;
- f) u lokomotivních vlaků (vyjma zkušebních jízd), není-li v Doplnku pro některé řady hnacích vozidel uvedena rychlost nižší 80 km/h;
- g) u vlaků s postrkem nezapojeným na průběžnou brzdu (nezavěšený postrk) 80 km/h;

- h) u vlaků s pojízdnými jeřáby, s koncově naloženými vozidly,
u vlaků nákladní dopravy s nečinným hnacím vozidlem
nezapojeným na průběžnou brzdu 70 km/h;
- i) u vlaků, v nichž jsou zařazeny nákladní vozy o rozchodu
1520 mm, převázané na rozchod 1435 mm 65 km/h;
- j) u vlaků se zásilkami mimořádné délky naloženými na dvou
vozech spojených nákladem nebo tuhou spojkou 50 km/h;
- k) u sunutých vlaků 30 km/h;
- l) u sunutých vlaků, v nichž jsou zařazeny vozy se středními
nárazníky (neplatí pro spřáhla Scharfenberg a SA 3) 15 km/h.

177.

Je-li při jízdě jiným než přímým směrem nutno trvale pojíždět výhybky v dopravních kolejích rychlostí 30 km/h, uvede se tato rychlost v ZDD, v TTP a v tabelárním jízdním řádu.

Manipulační koleje, jakož i výhybky v manipulačních kolejích smějí být pojížděny rychlostí nejvýše 40 km/h. Je-li nutno, aby byly pojížděny rychlostí nižší, uvede se tato rychlost v ZDD (v provozním řádu, ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah nebo ve smlouvě o provozování drážní dopravy).

Seznam výhybek, kterých se týká toto ustanovení, dodá přednostovi příslušného provozního obvodu SDC.

178.-183.

Neobsazeno.

D. DRUHY VLAKŮ A JEJICH DRUHOVÉ ZKRATKY

184.

Podle určení rozeznáváme:

- a) vlaky s přepravou cestujících;
- b) vlaky bez přepravy cestujících.

185.

Podle druhu dopravy rozeznáváme:

- a) vlaky **osobní dopravy** - zajišťují dopravu cestujících, zavazadel, případně další služby pro cestující:

- **Expresní vlaky:**

- = **EuroCity (EC):**

- vlaky nejvyšší kvality, které spojují zpravidla hlavní města států a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem, krátkou cestovní dobou, nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami podle směrnic UIC;

- = **InterCity (IC):**

- vlaky vysoké kvality, které spojují největší města a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem, krátkou cestovní dobou, nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami;

= **EuroNight (EN):**

noční vlaky vysoké kvality, které spojují největší města a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem s omezeným zastavováním od 0.00 do 6.00 h. s nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami podle směrnic UIC;

= **Expresy (Ex):**

nejdůležitější vlaky spojující významná místa země, které se rychlostí, počtem zastavení a kvalitou přepravy odlišují od rychlíků na stejné trati.

U těchto vlaků může být použito kromě druhu vlaku ještě další označení, které však není součástí druhu vlaku (např. SuperCity - SC);

- **Rychlíky (R):** vlaky pro rychlou přepravu na velké vzdálenosti, zastavují jen v důležitých stanicích, popř. zastávkách;
- **Spěšné vlaky (Sp):** vlaky pro přepravu na střední vzdálenosti, zastavují zpravidla jen v důležitých stanicích, popř. zastávkách;
- **Osobní vlaky (Os):** vlaky, které zajišťují přepravu do většiny stanic a zastávek pojížděné trati;
- **Soupravové vlaky (Sv):** vlaky zajišťující přemístění souprav vozů osobní dopravy, elektrických a motorových vozů a jednotek do výchozí nebo z konečné stanice ostatních druhů vlaků osobní dopravy, popř. na/z technické (hygienické) údržby;

b) vlaky **nákladní dopravy** - vlaky určené pro dopravu ložených nebo prázdných nákladních vozů, popř. jiných vozidel:

- **Expresní nákladní vlaky (Nex):** vlaky určené pro přepravu přednostních zásilek mezistátní přepravy, v kombinované dopravě a v nadřazeném systému přepravy přednostní zátěže;
- **Rychlé nákladní vlaky (Rn):** vlaky pro přepravu důležitých nebo přednostních zásilek a spěšninových vozů;
- **Vyrovňávkové nákladní vlaky (Vn):** vlaky určené jen pro dopravu prázdných nákladních vozů do míst nakládky;
- **Průběžné nákladní vlaky (Pn):** vlaky určené pro přepravu zátěže mezi vlakotvornými stanicemi a vlaky odesílatelské;
- **Manipulační nákladní vlaky (Mn):** vlaky určené k rozvozu zátěže do sousedních nebo mezilehlých stanic, ke svozu ze sousedních nebo mezilehlých stanic a k provedení dalších manipulací;
- **Vlečkové vlaky (Vleč):** vlaky určené pro jízdu na vlečku, odbočující ze širé trati, nebo na nákladiště s návratem do stanice, ze které byly vypraveny, a jejichž jízda je zajištěna obsluhou traťového zabezpečovacího zařízení. Vlečkové vlaky mohou být určeny i pro jízdu ze stanice na vlečku, odbočující ze stanice, nebo opačně, jestliže je jejich jízda zajištěna obsluhou traťového zabezpečovacího zařízení. V takovém případě jejich jízdní řád sestavuje a vydává provozovatel vlečky.

Vlečkové vlaky mohou být určeny pro jízdy na vlečky (odbočující ze širé tratě nebo ze stanice), i když není jejich jízda zajištěna obsluhou traťového zabezpečovacího zařízení - rozhodující je ustanovení Smlouvy o styku drah;

- **Služební vlaky (Služ):** vlaky zaváděné pro potřeby dráhy, mezi něž patří i nutné pomocné vlaky, které se označí zkratkou Pom;
- c) **Lokomotivní vlaky (Lv):** hnací vozidlo nebo skupina hnacích vozidel (činných, pohotových k službě i nečinných) a případně k nim přivěšených přípojných nebo řídicích vozů, jedoucí jako vlak bez přepravy cestujících, nejde-li o soupravný vlak, nebo speciální hnací vozidlo (vozidla) a případně k němu přivěšená příslušející vozidla (např. ubytovací vozy) tvořící s ním provozní jednotku.

186.

Vlaky **vojenské** jsou vlaky určené k přepravě vojsk, vojenské techniky a nákladu. Nemají své vlastní druhové označení, protože mohou být vedeny jako vlaky kteréhokoli z uvedených druhů.

Zásady organizace a provádění vojenské přepravy stanoví předpis SŽDC (ČD) D33.

187.

Pořadí důležitosti vlaků je v zásadě dáno jejich určením v čl.185. Při sestavě jízdního řádu je rozhodující pořadí druhů vlaků podle důležitosti stanovené dopravním řádem drah.

V případě mimořádností v drážní dopravě (zpoždění vlaků, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost traťových úseků, zavedení mimořádných vlaků, odstranění následků mimořádných událostí apod.) zajišťuje operativní řízení drážní dopravy, aby přednost v jízdě měly vlaky podle pořadí:

- a) nutné pomocné vlaky;
- b) mimořádné vlaky v obecném zájmu;
- c) mezistátní vlaky EuroCity;
- d) mezistátní vlaky InterCity a vnitrostátní vlaky InterCity s označením SuperCity;
- e) vnitrostátní vlaky InterCity;
- f) ostatní mezistátní expresní vlaky;
- g) ostatní vnitrostátní expresní vlaky;
- h) mezistátní rychlíky;
- i) vnitrostátní rychlíky;
- j) mezistátní spěšné vlaky;
- k) mezistátní nákladní expresní vlaky;
- l) vnitrostátní nákladní expresní vlaky pro přepravu pošty;
- m) vnitrostátní spěšné vlaky;
- n) mezistátní osobní vlaky;
- o) vnitrostátní osobní vlaky;
- p) soupravné vlaky;
- q) vlaky nákladní dopravy v pořadí:
 1. vnitrostátní expresní (kromě vlaků pro přepravu pošty);
 2. mezistátní ostatní;
 3. rychlé;

4. průběžné;
5. vyrovnávkové;
6. manipulační;
7. vlečkové;
8. služební;

r) lokomotivní.

Ve vzájemném vztahu je nutno pokládat za důležitější ten vlak, který má vyšší stanovenou rychlost, při stejné kategorii a rychlosti ten, který má větší zpoždění.

Pokud by dodržením důležitosti lokomotivních a soupravových vlaků podle tohoto článku mohlo dojít ke zpoždění vlaku, pro který lokomotiva nebo souprava jede, mají tyto lokomotivní a soupravové vlaky stejnou důležitost jako vlaky, pro které jedou.

188.

Vojenské vlaky, pokud mají druhové označení nákladního vlaku, mají přednost před všemi nákladními vlaky kromě expresních nákladních vlaků.

Nákladní vlaky s přepravou cestujících mají přednost před ostatními nákladními vlaky.

189.

Druh vlaku se v sešitových jízdních řádech a jiných pomůckách vyznačuje druhovými zkratkami, které jsou uvedeny v čl.185.

Jsou-li přepravováni cestující nákladním vlakem, musí to být v tabelárním jízdním řádu tohoto vlaku uvedeno. Druh nákladního vlaku se tím však nemění.

Při vlastním výkonu dopravní služby (např. při nabídce, přijetí, odhláске, hlášení o přípravě vlakové cesty apod.) se druhové označení nepoužívá.

190.

Podle pravidelnosti se vlaky dělí na:

- a) **vlaky pravidelné**, tj. vlaky jedoucí podle grafikonu vlakové dopravy alespoň jednou týdně v určený den včetně vlaků jedoucích jen v určitém období, kromě vlaků rušících. Tyto vlaky jsou zavedeny a ohlášeny vydáním nového GVD pro celou dobu jeho platnosti.
- b) **vlaky mimořádné**, tj. vlaky, které nesplňují podmínku pravidelného vlaku a jejichž jízda se musí zavést a ohlásit dříve než se uskuteční.

K mimořádným vlakům patří:

- **vlaky v obecném zájmu**: vlaky, jejichž jízda je nařízena podle zvláštního nařízení (např. vládní vlaky),
- **vlaky podle potřeby**: vlaky s jízdním řádem obsaženým v GVD, jezdící jen případ od případu. V sešitových jízdních řádech se označují zkratkou "pp" uvedenou za číslem vlaku, která však není součástí označení vlaku.
- **rušící vlaky**: vlaky s jízdním řádem obsaženým v GVD, jejichž jízda vylučuje nebo narušuje pravidelnou jízdu jiného vlaku. V sešitových jízdních řádech se před druhovou zkratkou označují slovem "rušící", které není sice

součástí označení, ale při zavádění a ohlašování vlaků a v dopravním deníku se musí vždy uvádět.

- **zvláštní vlaky:** vlaky, jejichž jízdní řád není obsažen v GVD. Jejich účelem je uspokojení požadavků na přepravu, která nebyla zpravidla známa při tvorbě GVD.
- **následy:** vlaky, které se řídí vždy jízdním řádem určeného (kmenového) vlaku.

Pravidelný vlak, který nejezdí denně, je ve dnech, kdy podle GVD nejede, považován za vlak podle potřeby.

Lokomotivní vlaky podle tabulky 5 SJŘ jsou vlaky pravidelnými. Nevyčerpané trasy vlaků se neodřikají. Konkrétní číslo lokomotivního vlaku podle tabulky 5 SJŘ je možno použít v téže stanici a v témž dni jen jedenkrát. Výpravčí výchozí stanice lokomotivního vlaku podle tabulky 5 musí vždy požádat provozního dispečera (výpravčího dispoziční stanice na tratích, kde provozní dispečer vlakovou dopravu stanicím neohlašuje) o přidělení čísla vlaku. Provozní dispečer nebo výpravčí dispoziční stanice pak oznámí technologické určení lokomotivy výpravčímu cílové stanice Lv vlaku.

191.

Číslování vlaků stanoví směrnice SŽDC (ČD) D4.

Následy se ohlašují tak, že se před číslem vlaku uvede pořadové číslo následu a pak slovo "násled" (např. "první násled vlaku 86620, druhý násled vlaku 86620" atd.).

192.

Následy se smějí zavádět jen v případech, kdy není k dispozici vhodná trasa, nebo kdy není možno vypracovat jízdní řád zvláštního vlaku. Použije se vždy časově nejvýhodnější trasy odpovídajícího druhu vlaku z jízdního řádu, přičemž každý vlak smí mít nejvíce tři následy.

Při zapisování do dopravní dokumentace se u následu zapíše před nebo nad číslo vlaku zkratka *nsl*.

Každý násled se označí pořadovým číslem (počínaje číslem 1) a zkratkou *nsl* (např. Pn 1.nsl 65220, EC 2.nsl 7, Os 3.nsl 9312).

Při použití výpočetní techniky je možné následy označovat šestimístným číslem, kdy první číslice znamená pořadové číslo následu a dalších pět číslic je číslo vlaku (číslo vlaku s nižším počtem číslic se od leva doplní nulami - např. Pn 165220, EC 200007, Os 309312).

193.

Pro jízdu služebních vlaků až do stanice, z níž jede vlak na pracovní místo, a pro jízdu z této stanice se použije vhodné trasy. U nutných pomocných vlaků se vždy ještě použije slovního označení "*nutný pomocný vlak*".

194.-196.

Neobsazeno.

E. NÁSKOK A ZPOŽDĚNÍ

197.

Vyžaduje-li to hospodárnost provozu nebo dopravní situace, může se vlak ze stanice vypravit s náskokem, tj. před dobou stanovenou jízdním řádem. Pod pojmem náskok se rozumí sjednaný, nařízený nebo dříve dosažený příjezd, průjezd nebo odjezd vlaku, než stanoví jeho jízdní řád. S náskokem nesmí být vypraven žádný vlak, jehož doba odjezdu byla závazně oznámena veřejnosti.

198.

K odjezdu vojenského vlaku s náskokem je vždy zapotřebí souhlasu velitele vojenského vlaku.

Náskoku může dosáhnout projíždějící vlak, který odjel včas z výchozí stanice nebo ze stanice, kde naposledy zastavil i tím, že krátí pravidelné jízdní doby při respektování nejvyšší dovolené rychlosti.

199.

Jízda vlaku s náskokem není dovolena :

- a) zpozdil-li by se důležitější vlak nebo vlak osobní dopravy jedoucí ve své pravidelné době, ledaže provozní (vlakový) dispečer rozhodne jinak vzhledem k dopravní situaci,
- b) jestliže by jízda vlaku s náskokem rušila práce na trati a vedoucí prací k tomu nedal souhlas,
- c) jde-li o vlak, který přepravuje železniční zaměstnance podle rozvrhu služby.

200.

V případě, kdy se vlaky nabízejí a přijímají, je přijetí vlaku současně i souhlasem k jízdě vlaku s náskokem, odmítnutí přijetí současně odmítnutím jízdy vlaku s náskokem. Na tratích, kde se vlaky nenabízejí a nepřijímají, se výpravčí obou stanic dohodnou o jízdě vlaku s náskokem před ohlášením předvídaného odjezdu.

Dohodnutí náskoku se zvlášť nezapisuje.

201.

Jsou-li vlaky zpožděny, musí všechny odborně způsobilé osoby odpovědné za řízení vlakové dopravy organizovat a řídit jízdy vlaků tak, aby byla zachována bezpečnost provozu a zpoždění vlaků se snižovalo a nepřenášelo na jiné vlaky. Výpravčí, zejména ti, pro něž ze změněné dopravní situace vyplývá povinnost učinit včasná opatření pro nejvhodnější křížování, předjíždění, výměnu vlakových náležitostí apod., nesmějí spoléhat jen na ohlášená zpoždění, ale musí se sami včas dotazovat na jízdu vlaků. V případě zpoždění dají včas příkaz k zadržení těch vlaků nižšího pořadí důležitosti, jejichž jízda by nepříznivě ovlivnila jízdu zpožděného vlaku (např. když ve stanici není možné křížování, popř. předjíždění vlaků apod.).

202.

Ve stanicích vypraví výpravčí vlaky podle ustanovení pomůcky k jízdnímu řádu „Čekací doby a opatření při zpoždění vlaků osobní dopravy“.

203.

Výpravčí zajistí, aby o zpoždění vlaku s přepravou cestujících byla informována pracoviště, zajišťující komerční odbavení a informace cestujícím. Tato povinnost nastává v případech, kdy zpoždění dosáhne 10 minut a více. Totéž platí pro změny velikosti zpoždění o 5 minut a více.

204.

Při výpravě vlaků musí výpravčí dodržovat mezi odjezdy vlaků stanovená následná mezidobí. Způsob stanovení následných mezidobí určuje předpis SŽDC (ČD) D23.

Následné mezidobí je nejmenší čas potřebný pro zajištění plynulé a bezpečné jízdy vlaků do nejbližší stanice, v níž je možné předjíždění, nebo do nejbližší odbočky, kde jeden z vlaků jede na odbočnou trať mezi odjezdem či průjezdem jednoho vlaku ze stanice a odjezdem či průjezdem následného vlaku z téže stanice po téže traťové koleji do téhož prostorového oddílu.

205.

Jízda následných vlaků stejné rychlosti je v GVD upravena tak, aby se dodrželo nejnepríznivější následné mezidobí dané trati.

206.-209.

Neobsazeno.

Kapitola II

Řízení drážní dopravy

A. JÍZDY VLAKŮ

Všeobecná ustanovení

210.

Před očekávanou jízdou vlaku musí výpravčí učinit taková opatření, aby byla zachována pravidelnost a bezpečnost dopravy.

Je proto povinen:

- a) dbát, aby vlakové náležitosti byly připraveny včas a na určeném místě;
- b) zpravit doprovod vlaku již v předchozí stanici, kde vlak naposledy zastavuje, o rozsáhlejším posunu nebo jiných činnostech ve vlastní stanici;

c)

d)

e) dohlížet, aby byli cestující včas informováni o zpoždění, o ztrátě přípoje apod.;

f) plnit ostatní povinnosti uložené ZDD, popř. přednostou provozního obvodu. Všechna opatření se musí učinit tak včas, aby nebyla narušena pravidelnost vlakové dopravy.

211.

Předpokládá-li výpravčí u vlaku zdržení z dopravních důvodů, upozorní na to členy doprovodu vlaku.

Musí také dohlédnout, aby byl urychlen výstup a nástup cestujících a nakládání a vykládání zásilek, není-li k tomu určen ZDD jiný zaměstnanec.

Kromě toho musí výpravčí dbát, aby potřebný posun byl proveden co nejrychleji a nejúčelněji.

212.

Zabezpečení jízdy vlaku je souhrn dopravních úkonů k zabezpečení jízdy vlaku do nebo ze sousední dopravní s kolejovým rozvětvením, popř. do určeného místa na širé trati a zpět.

Pro zabezpečení jízd vlaků se používá různých kategorií a druhů zabezpečovacích zařízení. Pro jejich obsluhu jsou vydávány předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení, kde je uveden popis, obsluha za normálních i mimořádných okolností a při poruchách zařízení.

Způsob zabezpečení jízd vlaků a PMD přes odbočky stanoví obsluhovací řád odbočky. V obsluhovacím řádu odbočky musí být stanoveno, který výpravčí řídí jízdu vlaků přes odbočku a který výpravčí vydává příkaz k přípravě vlakové cesty na odbočce obsazené staničním dozorcem. V obsluhovacím řádu odbočky se též uvedou případná doplnění závazných slovních znění, stanovených předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy.

213.

Jízdy vlaků se zabezpečují:

a) jízdou bez zabezpečovacího zařízení, organizovanou jedním výpravčím;

b) telefonickým dorozumíváním;

c) poloautomatickým blokem;

d) automatickým hradlem;

e) automatickým blokem;

f) jízdou podle rozhledových poměrů za nemožného dorozumění.

214.-219.

Neobsazeno.

Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu

220.

Předvídaný odjezd je čas předpokládaného odjezdu (průjezdu) vlaku z dopravního úseku, která jej ohlašuje. Jeho hlášení se uskutečňuje buď nabídkou a přijetím nebo samostatným hlášením. Samostatné hlášení předvídaného odjezdu se může ohlásit bez zřetele na to, došla-li odhláška nebo dojel-li křižující vlak nebo PMD.

221.

Předvídaný odjezd musí být ohlášen závorářům, strážníkům trati, strážníkům oddílů a výpravčímu sousední stanice.

Předvídaný odjezd se ohlašuje telekomunikačním zařízením nebo ústně.

222.

Hlášením předvídaného odjezdu se nařizuje:

- a) závorářům včasná obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení, a těm, kteří mají na stanovišti kontrolní zařízení světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení, aby se přesvědčili, zda PZS není v poruše;
- b) strážníkům tratí, aby včas upozornili pracující na trati na jízdu vlaku.

Hlášením předvídaného odjezdu se též zpravují zaměstnanci o náskoku, zpoždění a o nezavěšeném postrku nebo o postrku, který se vrací z trati, popř. se jím nahrazuje hlášení skutečného odjezdu vlaku.

223.

Hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu) se provádí v časovém rozmezí 1 - 5 minut před časem předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Schvalovatel ZDD s ohledem na místní poměry může tento čas upravit.

224.

Samostatné hlášení předvídaného odjezdu může kromě výpravčího dávat a přijímat i jiný zaměstnanec určený ZDD. Tento zaměstnanec hlásí předvídaný odjezd jen na příkaz výpravčího daný zvlášť pro každý jednotlivý případ. Je však vždy povinen ihned ohlásit výpravčímu, kdo nepotvrdil příjem hlášení předvídaného odjezdu.

Výpravčí (zaměstnanec určený ZDD), který převzal samostatné hlášení předvídaného odjezdu ze sousední stanice, je povinen ohlásit ihned čas předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují přejezdová zabezpečovací zařízení na širé trati, popř. kteří mají povinnost sledovat činnost světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení na širé trati a nejsou zapojeni do telefonního spojení pro hlášení předvídaného odjezdu. Dokud tyto zaměstnance

nezpraví, nepotvrdí příjem hlášení. Je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, výpravčí hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice nezapisuje.

Je-li hlášení předvídaného odjezdu uskutečněno nabídkou a přijetím, postupuje výpravčí podle ustanovení předchozího odstavce a dokud zaměstnanec nezpraví, nepřijme vlak.

Potvrzuje-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec určený ZDD, je povinen ihned po potvrzení oznámit výpravčímu čas předvídaného odjezdu.

225.

Výpravčí vypočítá předpokládaný čas předvídaného odjezdu (průjezdu) podle:

- a) časového údaje předvídaného odjezdu (průjezdu) v nabídce a přijetí,
- b) samostatného hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu),
- c) hlášení skutečného odjezdu (průjezdu).

U zpožděných vlaků nebo u vlaků, u nichž byl sjednán náskok krácením jízdních dob, počítá přitom s krácením jízdních dob.

Výpravčí smí dovolit odjezd nebo průjezd vlaku nejdříve 3 minuty před časem ohlášeného předvídaného odjezdu nebo průjezdu (v nabídce a přijetí nebo v samostatném hlášení). Nejsou-li v přilehlém mezistaničním úseku ručně ovládaná PZZ ani stanoviště strážníků tratě, smí průjezd vlaku dovolit i dříve.

226.

Pro samostatné hlášení předvídaného odjezdu se používá následujících znění, ve kterých musí být vždy uveden název vlastní dopravní, číslo vlaku a zda vlak z dopravní odjede nebo projede s časovým údajem v hodinových a minutových hodnotách: „*Vlak 680 odjede z Chocně v 7.30*“, popř. „*Vlak 107 projede v Chocni v 15.20*“.

Jede-li vlak s nezavěšeným postrkem do sousední stanice nebo s nezavěšeným postrkem do km, odkud se postrk vrátí, a jede-li vlak po jiné než pravidelné traťové koleji, musí i tato informace doplňovat základní znění předvídaného odjezdu.

K hlášení předvídaného odjezdu na traťovém telefonním okruhu se přivolají všichni zúčastnění zaměstnanci. Hlášení opakuje a potvrdí zaměstnanec nejvzdálenějšího traťového stanoviště, popř. zaměstnanec traťového stanoviště, které určí výpravčí: „*Vlak 680 odjede z Chocně v 7.30. Rozumí Dobříkov*“. Zaměstnanci ostatních stanovišť potvrdí příjem hlášení takto: „*Rozumí Sruby*“, nebo „*Rozumí 280*“ (číslo závorářského stanoviště), nebo „*Rozumí Most II*“ (název dočasného stanoviště pro ochranu pracujících při práci na trati). Jako poslední potvrdí převzetí hlášení předvídaného odjezdu odpovědný zaměstnanec sousední stanice (odbočky), pokud s jízdou vlaku souhlasí. Není-li v příslušném mezistaničním úseku žádné traťové stanoviště, opakuje hlášení odpovědný zaměstnanec sousední stanice (odbočky).

Při hlášení předvídaného odjezdu jiným telekomunikačním spojením než po traťovém telefonním okruhu opakuje hlášení zaměstnanec, kterému je předvídaný odjezd ohlašován.

Způsob ohlašování předvídaného odjezdu a skutečného odjezdu výpočetní technikou nebo zabezpečovacím zařízením musí být uveden v ZDD. Pokud je předvídaný odjezd dáván zabezpečovacím zařízením, nemusí se jeho příjem potvrzovat.

227.

Je-li předvídaný odjezd součástí nabídky a přijetí, zjistí nabízející výpravčí, zda se po oběžníkové výzvě ohlásili všichni zaměstnanci všech stanovišť a pak vlak nabídne. Po přijetí vlaku výpravčím sousední stanice potvrdí postupně zaměstnanci všech stanovišť příjem hlášení od nejvzdálenějšího: *"Rozumí Dobříkov"*. Výpravčí vlak nabídne, i když se neohlásil na oběžníkovou výzvu zaměstnanec některého stanoviště.

228.

Nepotvrdí-li příjem hlášení předvídaného odjezdu závorář, zpraví výpravčí vlak rozkazem Op, část A. Nepotvrdí-li příjem tohoto hlášení strážník trati, zpraví výpravčí vlak rozkazem V, kde uvede kilometrickou polohu pracovního místa, s příkazem pro strojvedoucího dávat návěst **Pozor**: *"V km 15,2-16,2 práce v sousední koleji. Při jízdě kolem pracovního místa dávejte návěst "Pozor"*.

Nepotvrdí-li příjem tohoto hlášení strážník oddílu, nečiní výpravčí žádná zvláštní opatření. Strážník oddílu, který zpozoruje blížící se vlak, dovolí jeho další jízdu, jen je-li následující prostorový oddíl volný.

Rozkazem Op část A, zpraví výpravčí vlak i v tom případě, nepotvrdí-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu výpravčí stanice, jejíž zaměstnanec, který není zapojen do traťového telefonu, obsluhuje přejezdové zabezpečovací zařízení na širé trati nebo má na svém stanovišti kontrolní zařízení světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení na širé trati.

Výpravčí stanice, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu, je povinen dříve než dovolí vjezd vlaku, zjistit dotazem (u výpravčího sousední stanice nebo u strojvedoucího rádiovým zařízením), o jaký vlak se jedná. Nemůže-li výpravčí zjistit, o jaký vlak se jedná, nesmí být dovolen jeho vjezd na obsazenou nebo kusou kolej. Postupuje se ve smyslu ustanovení předpisu pro vjezd vlaku za nemožného dorozumění.

Vlak nesmí odjet s nezavěšeným postrkem, nebyl-li všem zaměstnancům, kterých se jízda vlaků s nezavěšeným postrkem, popř. návrat nezavěšeného postrku týká, oznámen předvídaný odjezd.

229.

Nemůže-li se některý ze zaměstnanců na traťových stanovištích (závorář, strážník oddílu nebo strážník trati) nebo výpravčí sousední stanice (odbočky) zúčastnit ze závažných důvodů hlášení předvídaného odjezdu, je povinen se co nejdříve dotázat sousední stanice (odbočky) na obsah zprávy. I když byl vlak mezitím zpraven rozkazem Op, je závorář povinen obsloužit přejezdové zabezpečovací zařízení.

230.

Vyzve-li výpravčí při poruše traťového telefonu výpravčího sousední stanice (odbočky), aby za něj ohlásil předvídaný odjezd, smí potom dovolit odjezd vlaku až po obdržení zprávy, že předvídaný odjezd byl ohlášen všem zaměstnancům, jichž se hlášení předvídaného odjezdu týká. Nepotvrdí-li některý ze zaměstnanců hlášení předvídaného odjezdu, postupuje se ve smyslu předchozích článků.

231.

Neodjede-li vlak v době předvídaného odjezdu a ví-li výpravčí bezpečně, že lze přejezdové zabezpečovací zařízení uvést do základního stavu, musí ohlášený předvídaný odjezd zrušit a pak jej znovu ohlásit.

232.

Hlášení předvídaného odjezdu nabídkou a přijetím i samostatným hlášením zapisuje ten, kdo je dává, i ten, kdo je přijímá, a to oznámeným časovým údajem. Výpravčí je zapisují do dopravního deníku, výhybkáři do zápisníků volnosti a správného postavení vlakové cesty, závoráři a strážníci trati do zápisníku předvídaných odjezdů, strážníci oddílů do zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

V zápisníku předvídaných odjezdů nebo zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů se ukončení a nástup dopravní služby zapíše časovým údajem a podpisy zaměstnanců. Datum nového dne se zaznamená na nejbližší volný řádek.

233.

Neodjel-li z jakékoli příčiny vlak, jehož předvídaný odjezd byl ohlášen zúčastněným zaměstnancům, musí výpravčí předvídaný odjezd zrušit, a to ještě dříve, než dovolí odjezd dalšího vlaku.

Zrušení samostatného hlášení předvídaného odjezdu zní: *"Ruším předvídaný odjezd vlaku 680, vlak 680 z Chocně neodjede. Korbel."*

Zaměstnanci, jichž se zrušení předvídaného odjezdu týká, škrtnou v příslušné dokumentaci záznamy týkající se předvídaného odjezdu u příslušného vlaku tak, aby zůstaly čitelné. Pro údaje o další jízdě vlaku použijí další řádek nebo dvouřádek příslušné dokumentace.

234.

Po odjezdu nebo průjezdu vlaku ohlásí výpravčí (zaměstnanec určený ZDD) sousední stanici skutečný odjezd vlaku, tj. číslo vlaku a čas odjezdu (průjezdu), a podle potřeby doplní hlášení i jinými potřebnými údaji (např. o určení a sestavě vlaku apod.). Skutečný odjezd se hlásí:

- při jízdě vlaku na obousměrně pojížděné traťové koleji v mezistaničním oddílu, je-li jeho jízda zabezpečena telefonickým dorozumíváním;
- nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu;
- nesouhlasí-li čas skutečného odjezdu s ohlášeným předvídaným odjezdem.

235.

Neobsazeno.

Jízda bez zabezpečovacího zařízení**236.**

V mezistaničním úseku, který je trvale nebo dočasně ohraničen jen jednou dopravnou, řízenou výpravčím, musí výpravčí před dovolením jízdy vlaku do prostorového oddílu zjistit, je-li volný.

Mezi dvěma dopravnami s kolejovým rozvětvením, které jsou řízeny jedním výpravčím, musí výpravčí v případech, kdy je tímto předpisem nařízeno zavedení telefonického dorozumívání, před dovolením jízdy vlaku do prostorového oddílu zjistit, je-li volný a zda do něho nebyla dovolena jízda jiného vlaku nebo PMD. Pokud není způsob zjištění volnosti uveden v předpise pro organizování a provozování drážní dopravy, platném pro tratě s dálkově ovládanými dopravnami s kolejovým rozvětvením, uvede se v ZDD. Telefonické dorozumívání se v tomto případě nezavádí.

Obdobně se postupuje, je-li předpisem SŽDC (ČD) D2 nařízeno sjednání nebo oznámení jízdy, zahájení nebo ukončení výluk apod.

Telefonické dorozumívání**237.**

Při **telefonickém dorozumívání** na tratích, na nichž jezdí vlaky po téže koleji obousměrně, se zabezpečuje jízda všech vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou. Správce sdělovacího zařízení může telefonické spojení nahradit jiným telekomunikačním zařízením.

Na tratích (některých nebo všech kolejích dvoukolejných a vícekolejných tratí), kde je traťová kolej pojížděna obousměrně, se zabezpečuje jízda vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou.

Na tratích, na nichž jezdí vlaky po téže koleji jen jednosměrně, se zabezpečuje jízda následných vlaků telefonickou odhláškou. Vlaky se nabízejí a přijímají jen tehdy, je-li to nařízeno.

Při poruše telefonního spojení nebo spojení, které je nahrazuje, stanoví ZDD, jaké další telekomunikační zařízení je k dispozici pro spojení se sousedními dopravnami a technologický postup jeho použití.

U stanic s dlouhým názvem, popř. složeným názvem (např. Brno-Královo Pole, Jihlava město apod.), může schvalovatel ZDD povolit, aby se při dopravních hovorech, hlášeních a zprávách používalo zkrácených názvů stanic (např. Královo Pole, Město apod.). Povolený zkrácený název musí být vždy uveden i v ZDD sousedních stanic.

Pokud výpravčí řídí dvě nebo více dopraven s kolejovým rozvětvením, a je nutné zabezpečit jízdu vlaků telefonickým dorozumíváním, zavádí se toto pouze mezi poslední dopravnou s kolejovým rozvětvením řízeného úseku a následující dopravnou s kolejovým rozvětvením, řízenou jiným výpravčím.

a) Nabídka a přijetí

238.

Nabídka je žádost výpravčího o souhlas k jízdě. **Přijetí** je souhlas výpravčího k jízdě vlaku.

239.

Vlaky se nabízejí od dopravny s kolejovým rozvětvením obsazené výpravčím k dopravně s kolejovým rozvětvením obsazené výpravčím.

Žádný vlak, pro který je nařízeno zabezpečit jízdu vlaku nabídkou a přijetím, se nesmí ze stanice (odbočky) vypravit, dokud není výpravčím sousední stanice (odbočky) přijat.

Telefonicky smí nabízet vlaky jen výpravčí na traťovém spojení. Je-li toto spojení poroucháno, stanoví ZDD spojení, kterého je výpravčí povinen použít. Přednostně se používá spojení drážní, v nevyhnutelných případech i spojení mimodrážní.

Použije-li se jiného spojení než traťového telefonního, musí se oba výpravčí ohlásit plným názvem stanice a svým příjmením takto: „*Zde stanice Popelín, výpravčí Richter*“.

Není-li možno vlak nabídnout a přijmout přímo, je nutno to považovat za nemožné dorozumění.

Je nepřípustné spojovat nabídku nebo přijetí s jiným dopravním příkazem nebo hlášením.

240.

Nabídku výpravčí nezapisují.

Přijetí zaznamenají oba výpravčí (nabízející i přijímající) časovým údajem do dopravního deníku do určeného sloupce. Odmítnutí nabídky zaznamená nabízející výpravčí do sloupce „Poznámky“ s uvedením časového údaje odmítnutí a s připojením slova „čekat“.

Nabízením a přijímáním vlaku na dálnopisu může výpravčí pověřit též operátora dálnopisu, musí mu však dát rozkaz pro každý případ zvlášť. Dálnopisnou zprávu musí podepsat výpravčí přijímající vlak ještě před jejím odesláním, a výpravčí, který vlak nabízel, ještě před dovolením jeho jízdy.

241.

Výpravčí nesmí nabídnout vlak :

- a) dokud nedostane odhlášku za předchozím vlakem,
- b) dokud nepřijede na jednokolejně trati nebo při obousměrném provozu na téže koleji vícekolejně trati posledně přijatý vlak opačného směru a dokud za ním nedá odhlášku,
- c) dokud nedostane zprávu o dojezdu PMD od výpravčího sousední stanice, příp. zprávu ze širé trati, že PMD uvolnil traťovou kolej,
- d) dokud nepřijede na jednokolejně trati nebo při obousměrném provozu na téže koleji vícekolejně trati posledně sjednaný PMD a dokud za ním nedá zprávu o dojezdu PMD,
- e) dokud se nevrátil postrk vracející se z tratě,

f) dokud nedošla zpráva z nákladiště, příp. vlečky, že vlak uvolnil traťovou kolej.

242.

Vlaky se nabízí v časovém období 1 - 5 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Je-li nutné vzhledem k místním poměrům toto časové období upravit, uvede se to v ZDD.

243.

Nabídka a přijetí na traťovém telefonním okruhu je současně i hlášením předvídaného odjezdu závorářům, strážníkům trati, strážníkům oddílů a výpravčímu sousední stanice. Zúčastnění zaměstnanci se proto vždy zavolají oběžníkovou výzvou. Přijetí předvídaného odjezdu zúčastnění zaměstnanci potvrdí výpravčímu, který vlak nabídl.

V nabídce se vždy uvádí název vlastní stanice, zda vlak ze stanice odjede nebo ve stanici projede, časový údaj předpokládaného odjezdu (průjezdu) v hodinových a minutových hodnotách a příjmení výpravčího. Půlminutové časové údaje se neuvádějí.

Nabídka zní: „*Přijmete vlak 662 s průjezdem v Rantířově v 16.25? Pachr.*“

Při jízdě vlaku v traťových oddílech zní nabídka pro následný vlak: „*Vlak 5903 v Kamenné (název hlásky nebo hradla, odkud došla odhláška za předchozím vlakem). Přijmete vlak 44 133 s odjezdem ze Šlapánova ve 13.55? Michalová.*“

Pro vlak, který má při jízdě v traťových oddílech odjet po příjezdu vlaku opačného směru, zní nabídka: „*Vlak 1519 dojel. Přijmete vlak 1614 s odjezdem z Dobronína v 16.07? Kovařík.*“

Při nabídce vlaku v mezistaničním úseku s odbočkou obsazenou staničním dozorcem je za předchozí vlak nebo za vlak opačného směru podle předcházejících dvou odstavců považován předchozí vlak nebo vlak opačného směru příslušné tratě.

Pro vlak, který má při jízdě v traťových oddílech odjet po ukončení jízdy PMD (bez ohledu na směr jízdy), zní nabídka: „*Posun mezi dopravami ukončen. Přijmete vlak 85 601 s odjezdem ze Stochova v 5.12? Beránková.*“

Pro vlak, který má při jízdě v traťových oddílech odjet po ukončení výluky traťové koleje, zní nabídka: „*Výluka druhé traťové koleje ukončena. Přijmete vlak 4204 s odjezdem z Krahulova ve 13.59? Volavka.*“

Není-li při křižování rozdíl mezi příjezdem (průjezdem) jednoho a odjezdem (průjezdem) druhého vlaku větší než 5 minut, může výpravčí při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu spojit odhlášku s nabídkou: „*Vlak 8309 v Jarošově. Přijmete vlak 8308 s odjezdem z Jarošova v 17.35? Novák.*“

244.

Nemá-li výpravčí sousední stanice námitek, přijme vlak slovy: „*Ano, přijímám vlak 661 s odjezdem z Okříšek v 19.57. Sobotka.*“, popř. „*Ano, přijímám vlak 88 011 s průjezdem v Jihlávce v 9.34. Novák.*“

Nemůže-li výpravčí vlak přijmout, odmítne jej slovy: „*Nikoliv, čekejte. Benč.*“

Zároveň zpraví nabízejícího výpravčího o příčině odmítnutí a o předpokládané době trvání zákazu. Pomine-li příčina odmítnutí, vyzve nabízejícího výpravčího k opakování nabídky.

Nemůže-li výpravčí vlak přijmout pouze z důvodu nutnosti ohlášení předvídaného odjezdu zaměstnanci stanice, nemusí sousední stanici oznamovat příčinu odmítnutí a po potvrzení předvídaného odjezdu zaměstnancem stanice může vlak přijmout bez nutnosti opakování nabídky. Výpravčí, který vlak nabízel, nemusí v tomto případě odmítnutí nabídky zapisovat.

245.

U vlaku s nezavěšeným postrkem, vracejícím se z trati, zní nabídka a přijetí: *„Přijmete vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem do km 145,7, odkud se postrk vrátí jako vlak 78 121, s odjezdem z Města v 0.58? Matysová.“*. *„Ano, přijímám vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem do km 145,7, odkud se postrk vrátí jako vlak 78 121, s odjezdem z Města v 0.58. Zlámal.“*.

U vlaku, u kterého se na širé trati odvěsí část, vracející se zpět, zní nabídka a přijetí: *„Přijmete vlak 27 808 se soupravou pro vlak 27 825, která se z km 6,5 vrátí zpět do Rokycan, s odjezdem z Rokycan ve 14.36? Vondráček.“*. *„Ano, přijímám vlak 27 808 se soupravou pro vlak 27 825, která se z km 6,5, vrátí zpět do Rokycan s odjezdem z Rokycan ve 14.36. Patera.“*.

Jede-li nezavěšený postrk až do sousední stanice, zní nabídka a přijetí: *„Přijmete vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem s odjezdem z Města v 0.58? Matysová.“*. *„Ano, přijímám vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem s odjezdem z Města v 0.58. Zlámal.“*

246.

Pro jízdu vlaku po nesprávné koleji na dvoukolejných tratích zní nabídka a přijetí: *„Přijmete po nesprávné koleji vlak 1923 s odjezdem z Kyjova ve 12.55? Grufík.“*. *„Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 1923 s odjezdem z Kyjova ve 12.55. Novák.“*.

Na vícekolejných tratích se pro jízdu vlaku po jiné traťové koleji, než po které vlak jede pravidelně, doplní nabídka za slovem „přijmete“ a přijetí za slovem „přijímám“ číslem příslušné traťové koleje, např. *„po nulté koleji“*, apod. Obdobným způsobem je nutné doplnit nabídku a přijetí ve stanicích, kde mohou vlaky jet mezi jednotlivými částmi stanice (nádražími) po různých spojovacích kolejích, např. *„po 91. koleji“*.

247.

U vlaku, který se vrátí z trati, zní nabídka: *„Přijmete vlak 87 381 s odjezdem z Města v 10.57 do km 42,5 a zpět do Města? Řezníček.“*, popř. *„Přijmete vlak 19 765 s odjezdem z Podlešína ve 4.20 do km 38,7 a zpět jako vlak 19 766 do Podlešína? Benč.“*.

Přijetí zní: *„Ano, přijímám vlak 87 381 s odjezdem z Města v 10.57 do km 42,5 a zpět do Města. Novák.“*, popř. *„Ano, přijímám vlak 19 765 s odjezdem z Podlešína ve 4.20 do km 38,7 a zpět jako vlak 19 766 do Podlešína. Jurčovský.“*

248.

Nemůže-li z jakékoli příčiny odjet vlak, který již byl přijat, je třeba to oznámit výpravčímu, který vlak přijal, a všem strážníkům oddílů, strážníkům trati a závorářům takto: „*Ruším přijetí a předvídaný odjezd vlaku 68 352. Vlak 68 352 z Kostelce neodjede, protože (uveďte se příčina). Habr.*“

Výpravčí škrtnou v dopravním deníku záznamy týkající se této jízdy vlaku tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně: „*V 15 h 30 min přijetí zrušeno. Habr.*“

Do poznámky napíše zkráceně příčinu (např. porucha lok. apod.). Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku se pak použije nového dvouřádku.

Strážníci oddílů a závoráři škrtnou v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů záznamy týkající se této jízdy tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně: „*V 15 h 30 min zrušeno. Habr.*“

Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku se použije nového řádku.

249.

Výpravčí jsou povinni zachovávat a vyžadovat důsledně dodržování předepsaných slovních znění.

Není-li v nabídce použito předepsaného znění, nesmí se vlak přijmout. Není-li použito předepsaného znění při přijetí, nesmí se dovolit jízda vlaku.

250.-251.

Neobsazeno.

b) Odhláška

252.

Odhláška je zpráva zadní dopravně daná předepsaným způsobem, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl. Telefonickou odhlášku smí ve stanici dávat a přijímat jen výpravčí, na hlásce hláškař.

Odhláška musí být dána bez prodlení.

253.

Čas došlé i dané odhlášky zapíše výpravčí do určeného sloupce v dopravním deníku, hláškař v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

Zprostředkuje-li dálkopisnou (prostřednictvím faxu, počítače) odhlášku ve stanici jiný, zaměstnanec určený ZDD, musí se její znění napřed zapsat do zápisníku dálkopisných zpráv (telegrafního zápisníku - číselníku, telefonního zápisníku) a výpravčí je musí podepsat.

Dálkopisný operátor je povinen došlou odhlášku ihned doručit výpravčímu. Výpravčí smí takto došlý údaj odhlášky zapsat do dopravního deníku až po potvrzení jeho přijetí.

254.

Výpravčí a strážník oddílu se musí před dovolením jízdy vlaku přesvědčit, že za předchozím vlakem jedoucím po stejné traťové koleji došla odhláška.

Odhláška se smí dát, až vlak mine vjezdové, cestové nebo oddílové návěstidlo, je nepochybně zjištěno, že vlak je celý, a návěstidlo za vlakem je postaveno na návěst **Stůj**. Vjezdové nebo cestové návěstidlo, které neobsahuje výpravčí sám, musí být kromě toho také uzavřeno činností zabezpečovacího zařízení.

Výpravčí nebo hláškař dává odhlášku slovy: „*Vlak 8309 v Popelíně* (název stanice nebo hlásky). *Lněnička*.“

Příjem odhlášky se potvrdí takto: „*Vlak 8309 v Popelíně. Rozuměl Jirků*.“

255.

Zjištění, že vlak dojel celý, je možno provést:

- a) pohledem na návěst **Konec vlaku**;
- b) podle indikací nebo stavu zabezpečovacího zařízení, dovoluje-li to ZDD na základě podkladů od SDC;
- c) technickým zařízením podle schváleného zaváděcího listu;
- d) pokynem, daným zaměstnancem určeným ZDD, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v odst. a), b), c) nebo f);
- e) pokynem, daným členem obsluhy vlaku podle ustanovení TTP;
- f) dotazem u strojvedoucího, pokud to může strojvedoucí zjistit;
- g) z vlakové dokumentace nebo z rozkazu Pv.

Hlášení podle odstavců d), e) a f) dokumentuje pouze výpravčí v dopravním deníku. ZDD může nařídit dokumentaci hlášení podle odstavce d) i určeným zaměstnancem a způsob této dokumentace.

256.

Nedojde-li odhláška v čase, kdy měl vlak již prostorový oddíl opustit, dotáže se výpravčí (hláškař) zaměstnance přední dopravní ve směru jízdy vlaku takto: „*Dojel vlak 611 do Dobronína?*“ Je-li prostorový oddíl volný, dá tázaný zaměstnanec odhlášku; není-li prostorový oddíl ještě volný, odpoví: „*Tať obsazena. Novák*.“

257.

Telefonické odhlášky se dávají na hláskovém telefonu. Tam, kde není, nebo při jízdách v mezistaničním oddílu, se dávají na traťovém spojení (nebo spojení, které je nahrazuje). Při poruchách stanoví ZDD posloupnost použití dalších možných telekomunikačních zařízení (i mimodrážních). V takovém případě zní odhláška takto: „*Zde stanice Doňov, výpravčí Pravda. Vlak 8302 ve stanici Doňov v 7.40. Pravda*.“

Zadní stanice potvrdí příjem odhlášky takto: „*Zde stanice Veselí, výpravčí Novák. Vlak 8302 ve stanici Doňov v 7.40. Rozuměl Novák*.“

Pokud bylo použito jiného než hláskového nebo traťového spojení (nebo spojení, které je nahrazuje), zapíše výpravčí v dopravním deníku do poznámek, na kterém spojení byla odhláška dána.

258.

Nemůže-li se výpravčí a hláskář dorozumět přímo, smí se odhláška zprostředkovat výpravčím sousední stanice.

259.

Není-li možné dorozumění hláskářů (a to i jen jednoho z nich) s oběma sousedními stanicemi, ale vzájemné dorozumění obou sousedních stanic je možné, vypravují se vlaky v mezistaničním oddílu. V takovém případě zpraví výpravčí následný vlak písemným rozkazem takto: *„Zpráva pro hlásku Anín (popř. další hlásky): Vlak 1702 je v Plánici (číslo předchozího vlaku a název sousední stanice).“*

Hláskář dovolí vlaku další jízdu až tehdy, když se z písemného rozkazu přesvědčí, že předchozí vlak již dojel do sousední stanice. Nemá-li vlak tento rozkaz, dovolí jeho další jízdu jen s rozkazem Op, část B, příp. i část A.

Při předávání písemného rozkazu nařídí výpravčí ústně strojvedoucímu, aby po zastavení u oddílového návěstidla dal hláskářům rozkaz k přečtení.

Lze-li předpokládat delší dobu trvání nemožného dorozumění a jízdu dalších vlaků v mezistaničním oddílu, zpraví výpravčí následný vlak písemným rozkazem takto: *„Zpráva pro hlásku Anín (popř. další hlásky): Vlak 1702 je v Plánici. Až do obnovení telefonického spojení budou vlaky jezdit v mezistaničním oddílu. Oddílová návěstidla po dobu nemožného dorozumění s hláskou neplatí, neobsluhujte je.“* Další vlaky potom výpravčí zpravuje písemným rozkazem o jízdě v mezistaničním oddílu.

Na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku a nejbližší volné řádky zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů zapíše výpravčí a hláskář: *„Počínaje vlakem 1504 (číslo vlaku, kterým byl o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) zavedena jízda v mezistaničním oddílu.“* nebo: *„Od 9.30 zavedena jízda v mezistaničním oddílu.“*

Po hlášení výpravčího o obnovení telefonického spojení zapíše výpravčí na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku a hláskář na nejbližší volné řádky v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů: *„Počínaje vlakem 51706 obnovena jízda v traťových oddílech.“* nebo: *„Od 11.30 obnovena jízda v traťových oddílech.“*

260.

Jede-li nezavěšený postrk s vlakem až do sousední stanice, doplní se znění i potvrzení odhlášky za číslem vlaku slovy: *„s nezavěšeným postrkem“*.

Chybí-li tento dovětek, je odhláška neplatná a zaměstnanec, který odhlášku přijímá, se musí zaměstnance dávajícího odhlášku na postrk dotázat.

261.

Má-li vlak postrk, který jede jen k určenému místu na trati, smějí se dávat odhlášky až po ohlášení výpravčího, že se postrk vrátil. Výpravčí stanice, do které se postrk vrací, zavěsí na místo určené ZDD varovný štítek. Hláskář staví za takovým vlakem, i když již postrk nemá, oddílová návěstidla, a sousední stanice vjezdové návěstidlo na návěst **Stůj**, odhlášky však nedávají.

Pro postrk, který se vrací na jednokolejně trati bez traťového zabezpečovacího zařízení nebo po správné koleji dvoukolejně trati, se oddílová návěstidla obsluhují. Vrací-li se postrk po nesprávné koleji, neplatí pro jeho jízdu oddílová návěstidla správné koleje. Odhlášky za vracejícím se postrkem si jednotlivé dopravní nedávají.

Po návratu postrkové lokomotivy ohlásí výpravčí všem hláskářům i sousední stanici: „*Postrk 78 827 se vrátil do Blanska. Dávejte odhlášky za vlakem 66 328. Novák.*“ Teprve potom odstraní varovný štítek. Hláskář sousedící se stanicí dá po tomto hlášení za vlakem odhlášku (je-li traťový oddíl volný) a vyzve další dopravnu, aby dala odhlášku. Toto učiní i další hláskáři postupně až do stanice, kam přijel vlak bez postrku.

Jedná-li se o mezistaniční oddíl, ohlásí výpravčí po návratu postrkové lokomotivy sousední stanici: „*Postrk 78 849 se vrátil do Města. Jelínek.*“ Teprve potom odstraní varovný štítek. Po tomto hlášení (je-li prostorový oddíl volný) dá sousední stanice odhlášku.

Vydává-li se však strojvedoucímu postrkové lokomotivy traťový klíč, dávají se za vlakem odhlášky a obsluhují se oddílová návěstidla. Po návratu do stanice ohlásí pak výpravčí hláskářům jen, že se postrk vrátil, takto: „*Postrk 79 818 se vrátil do Blat. Novák.*“.

Časový údaj těchto hlášení si všichni hláskáři zapíší jako odhlášku za postrkem.

262.-264.

Neobsazeno.

c) Předhláška

265.

Předhláška je oznámení dané předepsaným způsobem pro přední dopravnu ve směru jízdy vlaku o jízdě vlaku do přilehlého traťového oddílu.

Předhláška se dává jedním delším zvoněním hláskového telefonu dříve, než vlak vstoupí do příslušného prostorového oddílu. Při poruše hláskového spojení se nahradí telefonickým hlášením. Nelze-li dát předhlášku ani telefonicky, dovolí se jízda vlaku bez předhlášky.

266.

Nebude-li vlak po předhlášce vypraven, nebo byla-li dána předhláška omylem, musí se telefonicky odvolat.

Dojde-li předhláška v čase, kdy ještě není vlakem uvolněn traťový oddíl, dá se ihned znamení pěti nepřítis dlouhými zazvoněními telefonu, že trať je obsazena. Znamení se doplní telefonickým hlášením na traťovém telefonu: „*Zadržte vlaky, trať obsazena! Vlk.*“

Při poruše hláskového telefonu se dá místo pěti zazvonění pouze telefonické hlášení po traťovém telefonu (nebo po spojení, které jej nahrazuje).

267.

Je-li třeba pro hrozící nebezpečí zastavit ihned vlaky, vyzvou se k tomu všichni na stanoviště zapojená do traťového spojení v mezistaničním úseku dlouhotrvajícím nepravidelným střídáním krátkého a dlouhého zvonění na traťovém spojení. Jinak platí obdobně ustanovení předchozího článku.

268.-270.

Neobsazeno.

Poloautomatický blok**271.**

Poloautomatický blok je traťové zabezpečovací zařízení vyžadující součinnost obsluhujících zaměstnanců.

Podle technických prostředků pro vytváření závislostí rozeznáváme hradlový poloautomatický blok a reléový poloautomatický blok.

Vztažná ustanovení této stati jsou platná i pro traťový reléový souhlas a traťový elektronický blok, pokud místní ustanovení pro obsluhu nestanoví jinak.

272.

Neobsazeno.

a) Souhlas k odjezdu vlaku**273.**

Na traťových úsecích, na nichž se po téže koleji pravidelně jezdí obousměrně, se dává souhlas k odjezdu vlaku ze sousední stanice traťovým souhlasem.

Odjezdové návěstidlo může postavit na návěst dovolující jízdu jen ta stanice, která má udělen traťový souhlas. Tato stanice může vypravovat vlaky tak dlouho, dokud nevrátí traťový souhlas.

Má-li být vypraven vlak ze stanice, která nemá udělen traťový souhlas, vyzve sousední stanici k udělení souhlasu (telefonicky nebo obsluhou zabezpečovacího zařízení).

274.

Postup při obsluze jednotlivých typů zabezpečovacích zařízení stanoví předpisy pro obsluhu těchto zařízení.

Je-li některá traťová kolej vybavena poloautomatickým blokem bez traťového souhlasového hradla (tj. jen pro vlaky následné), zajišťují se jízdy vlaků opač-

ných směrů nabídkou a přijetím podle ustanovení o telefonickém dorozumívání.

275.-276.

Neobsazeno.

b) Odhláška

277.

Odhláška se dává obsluhou poloautomatického bloku. Nedojde-li odhláška v čase, kdy měl vlak prostorový oddíl opustit, je výpravčí (hradlář) povinen upomenout přední dopravnu o odhlášku. Učiní tak trojím delším zvoněním na hláskovém telefonu. Je-li prostorový oddíl volný, dá upomínaná doprava odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení. Není-li prostorový oddíl volný, dá hradlář (výpravčí) pěti nepřítis dlouhými zazvoněními znamení, že trať je ještě vlakem obsazena; znamení doplní telefonickým hlášením: „*Trať obsazena. Lužný.*“

278.

Jede-li vlak s nezavěšeným postrkem až do sousední stanice, obsluhuje se za vlakem poloautomatický blok až po telefonické odhlášce. Znění telefonické odhlášky se musí doplnit za číslem vlaku slovy: „*s nezavěšeným postrkem*“.

Jedině telefonická a takto doplněná odhláška je platná.

Výpravčí doplní hlášení předvídaného odjezdu vlaku s nezavěšeným postrkem takto: „*Vlak 69 830 s nezavěšeným postrkem odjede ze Zdic v 6.50. Návěstidla přestavte na návěst „Stůj“ hned za vlakem, ale poloautomatický blok obslužte až po telefonické odhlášce! Vlášek.*“

Výpravčí ani hradlář nesmějí uznat odhlášku za tímto vlakem za platnou, byla-li dána jen obsluhou poloautomatického bloku nebo nebyla-li telefonická odhláška doplněna slovy „*s nezavěšeným postrkem*“.

279.

Ve stanicích, kde se vydává traťový klíč pro postrk, vyjme výpravčí (výhybkář) před odjezdem vlaku s postrkem, který se vrací z trati, z hradlového přístroje (indikační desky zabezpečovacího zařízení) traťový klíč pro postrk a odevzdá ho před odjezdem vlaku strojvedoucímu postrkové lokomotivy; současně mu sdělí i podrobnosti pro vrácení traťového klíče. Vlak jede v celé trati i po odpojení postrkové lokomotivy při normální obsluze poloautomatického bloku.

Dokud se traťový klíč pro postrk po návratu postrku znovu neuzamkne, není možno vyměnit traťový souhlas ani postavit pro následný vlak odjezdové ná-

věstidlo na návěst dovolující jízdu.

Při návratu postrku na jednokolejně trati, kde to zabezpečovací zařízení dovo-
luje a po správné koleji dvoukolejně trati, se oddílová návěstidla a poloautoma-
tický blok obsluhují.

Vrací-li se postrk na jednokolejně trati, kde zabezpečovací zařízení nedovoluje
obsahu návěstidel pro tuto jízdu, neobsluhují se oddílová návěstidla; jízda se
dovolí přivolávací návěstí, popř. ruční přivolávací návěstí. Při návratu postrku
po nesprávné koleji dvoukolejně trati neplatí pro jeho jízdu oddílová návěstidla
správné koleje. Odhlášky za vracějícím se postrkem si jednotlivé dopravní ne-
dávají. Po návratu postrku do stanice ohlásí výpravčí hradlářům, jichž se jízda
postrku týkala, a sousední stanici: „*Postrk 79 832 se vrátil do Dolní. Čabala.*“
Časový údaj tohoto hlášení se zapíše jako odhláška za postrkem ve všech do-
pravních.

280.

Nebude-li strojvedoucímu postrkové lokomotivy pro poruchu vydán traťový
klíč, jakož i ve stanicích, kde se traťový klíč pro postrk nevydává, doplní vý-
pravčí hlášení předvídaného odjezdu takto: „*Vlak 65 738 s nezavěšeným postr-
kem do km 25,6, odkud se postrk vrátí jako vlak 79 831, odjede z Berkova v 7.00
bez traťového klíče. Návěstidla smíte uzavřít, až vám ohlásím, že se postrk vrá-
til. Starý.*“ Výpravčí zavěsí varovný štítek na místo určené ZDD.

Hradlář představuje za takovým vlakem, i když už postrk nemá, oddílové návěs-
tidlo a sousední stanice vjezdové návěstidlo na návěst **Stůj**, ale nedávají od-
hlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení.

Pro obsluhu oddílových návěstidel platí ustanovení předchozího článku.

Po návratu postrku do stanice ohlásí výpravčí všem hradlářům a sousední stani-
ci: „*Postrk 79 831 se vrátil do Berkova. Dávejte postupně odhlášky. Starý.*“ Pak
odstraní varovný štítek. Časový údaj této zprávy se zapíše ve všech dopravních
jako odhláška za postrkem.

Po této zprávě hradlář sousedící se stanicí, do níž se postrk vrátil, uzavře oddí-
lové návěstidlo (bylo-li již za vlakem postaveno na návěst „Stůj“) a potom vy-
zve další dopravnu telefonicky nebo trojím delším zvoněním na hláskovém tele-
fonu, aby dala odhlášku, tj. aby uzavřela návěstidlo. Stejně postupují i další
hradláři a sousední stanice.

281.

Strojvedoucí nezavěšeného postrku je povinen po návratu do stanice vrátit tra-
ťový klíč podle předem sjednaných podmínek.

Nemůže-li výpravčí pro poruchu vyjmout traťový klíč, zpraví strojvedoucího
postrkové lokomotivy písemným rozkazem, že pojedí bez traťového klíče.

282.-283.

Neobsazeno.

c) Předhláška

284.

Není-li předhláška dáována obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo jeho automatickou činností, platí stejné zásady jako při telefonickém dorozumívání.

285.

Neobsazeno.

Automatické hradlo

286.

Automatické hradlo je obousměrné traťové zabezpečovací zařízení.

Zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravnými s kolejovým rozvětvením a kontroluje volnost mezistaničního úseku. Pokud je mezistaniční úsek rozdělen oddílovým návěstidlem na dva traťové oddíly, je činnost tohoto návěstidla automatická.

Na tratích s automatickým hradlem nahrazuje souhlas k odjezdu, odhlášku a předhlášku činnost tohoto zařízení.

a) Postup za normální činnosti

287.

Oddílové návěstidlo automatického hradla umožňuje dávat **Přivolávací návěst** bez ohledu na směr uděleného traťového souhlasu a volnost přilehlého traťového oddílu. Přivolávací návěst tohoto oddílového návěstidla může dát jen výpravčí přední stanice ve směru jízdy vlaku.

288.

U oddílového návěstidla automatického hradla musí být vždy skříňka s telefonem zapojeným do traťového telefonního spojení, pokud není nahrazeno jiným spojením (např. traťovým rádiovým zařízením).

289.

Výpravčímu zadní stanice ve směru jízdy vlaku ohlásí výpravčí každé zadržení vlaku u vjezdového návěstidla delší než 10 minut, pokud je v mezistaničním úseku oddílové návěstidlo.

290.

U vlaků jedoucích s postrkem, který se vrací z trati, doručí výpravčí, příp. výhybkář ve stanici, do níž se postrk vrací, před odjezdem vlaku strojvedoucímu

postrku traťový klíč. Při doručení mu sdělí též podrobnosti pro vrácení traťového klíče. Pro postrk vracející se proti směru uděleného souhlasu oddílové návěstidlo automatického hradla pojížděné koleje platí. Jízda kolem tohoto návěstidla se dovolí návěstí **PN**.

291.

Nelze-li traťový klíč pro poruchu vyjmout, zpraví se strojvedoucí postrkové lokomotivy rozkazem V, že pojede bez traťového klíče. V takovém případě, jakož i ve stanicích, kde se traťový klíč nevydává, je nutno přejít při jízdě vlaku s nezavěšeným postrkem vracejícím se z trati na telefonické dorozumívání. Výpravčí zavěsí varovný štítek na místo určené ZDD a odstraní jej až po návratu postrku. Stanice, do níž přijel vlak již bez postrku, dá za tímto vlakem odhlášku teprve až dostane hlášení, že se postrk vrátil z trati do zadní stanice. Jestliže je to výhodnější, může výpravčí nařídit, aby postrk jel až do sousední stanice (zavěšen, popř. nezavěšen, dovoluje-li to TTP).

292.

Strojvedoucí nezavěšeného postrku je povinen po návratu do stanice vrátit traťový klíč podle předem sjednaných podmínek.

293. -297.

Neobsazeno.

b) Postup při poruše automatického hradla

298.

Dojde-li k poruše oddílového návěstidla automatického hradla, ale staniční a traťové zabezpečovací zařízení vykazuje správnou činnost, smí výpravčí dovolit jízdu následného vlaku kolem oddílového návěstidla automatického hradla **PN** až po zjištění, že předchozí vlak dojel do přední stanice ve směru jízdy celý.

299.

Výpravčí přední stanice ve směru jízdy vlaku obsluhuje tlačítko přivolávací návěsti tak dlouho, dokud mu výpravčí zadní dopravní nedá pokyn, že může tlačítko pustit, nebo dokud sám nezjistí, že čelo vlaku minulo oddílové návěstidlo automatického hradla. Teprve po tomto pokynu nebo zjištění uvolní výpravčí přední stanice tlačítko přivolávací návěsti oddílového návěstidla automatického hradla. Dojde-li po uvolnění tlačítka přivolávací návěsti za vlakem odhláška do zadní stanice, smí být z této stanice vypraven následný vlak.

300.

Dojde-li k takové poruše automatického hradla, kdy nelze obsluhovat odjezdové návěstidlo (kromě případu uvedeného v čl. 418), musí být zavedeno telefonické dorozumívání mezi sousedními stanicemi a jízdy vlaků se musí

uskutečňovat v mezistaničním oddílu. Lze-li při jízdě v mezistaničním oddílu dovolit jízdu **PN** na oddílovém návěstidle automatického hradla, nemusí být vlak o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven.

301.

Nelze-li dovolit jízdu vlaku ani **PN** u oddílového návěstidla automatického hradla, musí být vlak ve stanici, odkud bude jízda v mezistaničním oddílu uskutečněna, zpraven písemným rozkazem se zněním: *"Automatické hradlo je poroucháno. Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo(slovem) . Oddílové návěstidlo automatického hradla v km pro vaši jízdu neplatí."* Text "po traťové koleji číslo" se uvede jen v mezistaničních úsecích, kde je dovolena jízda proti správnému směru.

302.

Došlo-li k poruše oddílového návěstidla automatického hradla až po odjezdu vlaku ze stanice a přivolávací návěst tohoto návěstidla nelze obsloužit, tzn. nebylo možno vlak zpravit o neplatnosti oddílového návěstidla automatického hradla, postupuje se podle následujících ustanovení:

Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** oddílového návěstidla automatického hradla ohlásí po uplynutí 10 minut výpravčímu přední stanice ve směru jízdy vlaku. Je-li platné oddílové návěstidlo automatického hradla zhaslé nebo ukazuje pochybnou návěst, ohlásí se strojvedoucí ihned po zastavení vlaku.

Výpravčí přední stanice ve směru jízdy vlaku po zjištění, že předchozí vlak dojel celý, nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv (podle čl. 590) se zněním: "Oddílové návěstidlo automatického hradla se pro vaši jízdu neobsluhuje. Vjezd do druhého traťového oddílu povolen."

Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice ve směru jízdy vlaku, ale strojvedoucí má spojení rádiové nebo telefonické s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice ve směru jízdy vlaku za splnění předchozích podmínek.

Potřebná opatření pro jízdu přes přejezdy se světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, jejichž přibližovací úsek je umístěn před oddílovým návěstidlem automatického hradla, se stanoví v ZDD obou sousedních stanic.

Nemůže-li se po zastavení vlaku u oddílového návěstidla automatického hradla strojvedoucí dorozumět s výpravčím přední stanice ve směru jízdy vlaku (přímo ani prostřednictvím výpravčího zadní stanice), smí vlak pokračovat v další jízdě kolem oddílového návěstidla automatického hradla nejdříve za 10 minut po zastavení podle rozhledových poměrů až k vjezdovému návěstidlu. Strojvedoucí jedoucí kolem platného oddílového návěstidla automatického hradla, které je zhaslé, ukazuje pochybnou návěst nebo návěst **Stůj**, musí v následujícím prostorovém oddílu jednat podle návěsti **Očekávejte otevřený přejezd**, pokud je oddílové návěstidlo touto návěstí opatřeno.

303.

Neobsazeno.

Automatický blok

304.

Automatický blok je traťové zabezpečovací zařízení, které zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravními s kolejovým rozvětvením, kontroluje volnost mezistaničního úseku, zajišťuje přenos návěstních znaků na hnací vozidlo a je-li mezistaniční úsek rozdělen oddílovými návěstidly na traťové oddíly, je činnost těchto návěstidel automatická.

Na tratích s automatickým blokem nahrazuje souhlas k odjezdu, odhlášku a předhlášku činnost tohoto zařízení.

305.

Při výpravě následných vlaků se výpravčí řídí následnými nebo elektrickými mezidobími. Při nepravidelnostech (překračuje-li některý vlak jízdní dobu, uvázne-li apod.) musí výpravčí řídit výpravu následných vlaků tak, aby nedocházelo k nahromadění vlaků v mezistaničním úseku a aby nedošlo k výskytu většího počtu vlaků v mezistaničním úseku, než je prostorových oddílů.

306.

Výpravčímu zadní stanice ve směru jízdy vlaku musí výpravčí ohlásit každé zadržení vlaku u vjezdového návěstidla delší než 10 minut (kromě mezistaničních úseků bez oddílových návěstidel).

307.

U vlaků jedoucích po správné koleji s postrkem, který se vrací z trati, doručí výpravčí, příp. výhybkář ve stanici, do níž se postrk vrací, před odjezdem vlaku strojvedoucímu postrku traťový klíč. Při doručení mu sdělí též podrobnosti pro vrácení traťového klíče. Pro postrk vracející se po nesprávné koleji trati s automatickým blokem neplatí oddílová návěstidla.

U vlaků jedoucích po nesprávné koleji s nezavěšeným postrkem, který se vrací z trati po správné koleji, nevydává se strojvedoucímu traťový klíč a oddílová návěstidla pro jeho jízdu zpět platí. U posledního oddílového návěstidla trojznakového automatického bloku (u předposledního oddílového návěstidla čtyřznakového automatického bloku) musí strojvedoucí postupovat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha** bez ohledu na to, jaký návěstní znak ukazuje, popř. je-li zhaslé.

308.

Nelze-li traťový klíč pro poruchu vyjmout, zpraví výpravčí strojvedoucího postrkové lokomotivy písemným rozkazem, že pojedě bez traťového klíče. V takovém případě, jakož i ve stanicích, kde se traťový klíč nevydává, je nutno přejít při jízdě vlaku s nezavěšeným postrkem vracejícím se z trati na telefonické dorozumívání. Výpravčí umístí varovný štítek na místo určené ZDD a odstraní jej až po návratu postrku. Stanice, do níž přijel vlak již bez postrku, dá za tímto vlakem odhlášku teprve tehdy, kdy dostane hlášení, že se postrk vrátil z trati do zadní stanice.

Jestliže to je výhodnější, může výpravčí nařídit, aby postrk jel při normální činnosti automatického bloku až do sousední stanice (zavěšen, popř. nezavěšen, dovoluje-li to Dodatek).

Strojvedoucí nezavěšeného postrku je povinen po návratu do stanice vrátit traťový klíč podle předem sjednaných podmínek.

309.

Nelze-li jen změnit na odjezdovém návěstidle návěstní znak na návěst dovolující jízdu (kromě PN), může vlak odjet ze stanice na správnou kolej (na tratích s jednosměrným automatickým blokem) nebo na kolej, pro níž má výpravčí udělen traťový souhlas (na tratích, popř. kolejích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz), aniž je třeba zavést telefonické dorozumívání:

a) po zpravení rozkazem Z, část 1, nebo rozkazem Pv, část 2;

b) na **Přivolávací návěst** nebo na **Ruční přivolávací návěst**.

Takový vlak smí být vypraven za předchozím vlakem nejdříve po uplynutí následného mezidobí, popř. elektrického mezidobí (je-li delší).

Může-li však výpravčí nepochybným způsobem zjistit volnost prvního traťového oddílu, smí být vlak vypraven až po uvolnění tohoto oddílu, nejdříve však po uplynutí následného, popř. elektrického mezidobí.

310.

Při poruše automatického bloku musí být pro jízdu vlaků zavedeno telefonické dorozumívání.

Za poruchu automatického bloku se pro účely tohoto předpisu považuje stav, kdy v jednom mezistaničním úseku se na dvou, popř. i více návěstidlech automatického bloku neobjeví návěst dovolující jízdu vlaku (kromě PN na odjezdovém návěstidle), přestože oddíl za nimi je volný a traťový souhlas je pro dotyčný směr udělen. Výpravčí však může postupovat jako při poruše automatického bloku i při poruše jen jednoho návěstidla.

Za poruchu automatického bloku se pro účely tohoto předpisu vždy považuje stav, kdy na automatickém bloku bez oddílových návěstidel nelze přestavit odjezdové návěstidlo na návěst dovolující jízdu vlaku (kromě PN).

311.

Při správné činnosti automatického bloku, ale při poruše kontrolních světel (např. kontrolních světel nepřenosičných návěstidel, přibližovacích a vzdalovacích úseků, správné polohy výhybek apod.) nepřerušuje se jízda vlaků podle automatického bloku; výpravčí se však musí přesvědčovat osobně nebo telefonickými dotazy u výhybkářů a výpravčích sousedních stanic, popř. rádiovým spojením se strojvedoucím o správné činnosti zabezpečovacího zařízení.

312.

Na návěst **Stůj** na oddílovém návěstidle automatického bloku musí vlak zastavit. Pro další jízdu po zastavení vlaku platí tyto postupy:

- a) neobjeví-li se na oddílovém návěstidle automatického bloku po zastavení vlaku návěst dovolující další jízdu vlaku a není-li v traťovém oddíle za oddílovým návěstidlem vidět vlak, pokračuje vlak v další jízdě k dalšímu návěstidlu podle rozhledových poměrů; od tohoto návěstidla dále podle jeho návěstního znaku;
- b) je-li v traťovém oddíle za oddílovým návěstidlem automatického bloku vidět konec vlaku, nesmí se ani po zastavení vlaku pokračovat v další jízdě. Odjede-li předchozí vlak z dohledu a na oddílovém návěstidle automatického bloku se do pěti minut po jeho odjezdu neobjeví návěst dovolující jízdu, pokračuje vlak v jízdě k dalšímu návěstidlu podle rozhledových poměrů; od tohoto návěstidla dále podle jeho návěstního znaku;
- c) zjistí-li strojvedoucí za jízdy na širé trati v době denní i noční, že je viditelnost zmenšena natolik, že nemůže spolehlivě zpozorovat konec vlaku nebo koncovou návěst alespoň na vzdálenost 100 metrů (posoudí to vlastním odhadem - např. podle trakčních stožárů), nesmí pokračovat v jízdě za oddílové návěstidlo automatického bloku zakazující jízdu podle ustanovení odstavce a) a b), ale musí čekat, zda se do pěti minut neobjeví na oddílovém návěstidle návěst dovolující jízdu;
- d) neobjeví-li se do pěti minut po zastavení vlaku podle předchozího odstavce na oddílovém návěstidle automatického bloku návěst dovolující jízdu a návěstidlo ukazuje návěst **Stůj**, smí strojvedoucí pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů k dalšímu návěstidlu bez ohledu na světlo návěstního opakováče vlakového zabezpečovače; od tohoto návěstidla dále podle jeho návěstního znaku.

Na návěst pochybnou nebo u zhaslého oddílového návěstidla automatického bloku musí vlak zastavit a po zastavení jednat stejně jako u návěsti **Stůj**.

Strojvedoucí, jedoucí kolem platného oddílového návěstidla automatického bloku, které ukazuje návěst **Stůj**, musí v následujícím prostorovém oddílu jednat podle návěsti **Očekávejte otevřený přejezd**, pokud je oddílové návěstidlo touto návěstí opatřeno.

U pochybné návěsti nebo u zhaslého oddílového návěstidla automatického bloku musí strojvedoucí jednat stejně jako u návěsti **Stůj**. Pokud je však na hnacím vozidle v činnosti vlakový zabezpečovač, na jehož opakováč je přená-

šena návěst dovolující jízdu, řídí se strojvedoucí podle znaku na opakovači, a to i při jízdě v následujícím prostorovém oddílu včetně způsobu jízdy přes přejezdy. Zjištěnou závadu ohlásí výpravčímu následující stanice. Pokud nemůže závadu ohlásit rádiovým zařízením, v této stanici zastaví.

313.-317.

Neobsazeno.

Jízda podle rozhledových poměrů za nemožného dorozumění

318.

Nemožné dorozumění nastává tehdy, když je z důvodu poruchy telekomunikačního zařízení a současné poruchy zabezpečovacího zařízení (pokud je zřízeno) znemožněno zajistit jízdu vlaku mezi sousedními stanicemi nebo mezi stanicí a odbočkou, popř. i mezi výpravčími v obvodu jedné stanice.

ZDD stanoví způsoby, jak se má výpravčí pokusit o náhradní spojení při poruše telekomunikačního zařízení, dříve než zavede jízdu vlaku podle rozhledových poměrů.

Je-li poroucháno jen telekomunikační zařízení, ale traťové zabezpečovací zařízení je v pořádku, řídí se jízdy vlaků pomocí traťového zabezpečovacího zařízení.

Po obnovení činnosti telekomunikačního zařízení v mezistaničním úseku musí oba výpravčí zjistit, které vlaky (PMD) jsou na cestě mezi oběma sousedními stanicemi, popř. které dojely do sousedních stanic jako poslední. Dříve, než výpravčí po obnovení činnosti telekomunikačního zařízení dovolí jízdu prvního vlaku (PMD), musí obdržet od výpravčího sousední stanice telefonickou odhlášku za posledním vlakem, vypraveným za nemožného dorozumění, nebo zprávu o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje (na dvou- a více kolejné trati zvláště pro každou traťovou kolej). Tuto odhlášku si zapíše i všichni strážníci oddílů.

319.

Jízdu vlaku podle rozhledových poměrů nařizuje výpravčí, který má pro příslušnou traťovou kolej povolenku. Jen tento výpravčí smí vypravit vlak do mezistaničního oddílu, pro který má platnou povolenku, a to jen tehdy, jestliže dojely všechny vlaky (PMD), které ještě za možného dorozumění přijal, souhlasil s jejich jízdou nebo jejichž jízda mu byla ohlášena. **Jiné předchozí dohody** (např. o změně pořadí vlaků) **neplatí**.

320.

Povolenka je písemný doklad opravňující výpravčího k výpravě vlaků a posunu mezi dopravami při nemožném dorozumění.

Prozatímní povolenka je doklad vyhotovený za zničenou (ztracenou) povolenku, mající platnost do vydání náhradní nebo nové povolenky.

Náhradní povolenka je povolenka vydaná po ztrátě nebo neprokázaném zničení povolenky.

321.

Pro každý mezistaniční úsek a traťovou kolej vydá RCP jednu povolenku. Pro úseky s odbočkou může vydat po jedné povolenke pro každý úsek mezi odbočkou a sousedními stanicemi.

Podrobnější ustanovení o povolenkách pro odbočky stanoví obsluhovací řád odbočky.

RCP může vydat i staniční povolenku pro zajištění jízd vlaků v obvodu stanice pro případ nemožného dorozumění mezi výpravčími v obvodu jedné stanice. V ZDD musí být uveden její vzor, místo jejího uložení, podrobné pokyny pro její použití a pro zpravování doprovodu vlaků.

Odchytky a podrobné postupy pro výluky služby dopravních zaměstnanců týkající se výkonu služby výpravčích se uvedou v technologii zpracované příslušným RCP.

322.

Povolenka pro jednokolejnou trať je bílé barvy. Povolenka pro první traťovou kolej dvoukolejné trati je červené barvy. Povolenka pro druhou traťovou kolej dvoukolejné trati je modré barvy.

Povolenka pro jednokolejnou trať se ukládá ve stanici, která vypravuje vlaky směrem ke konci trati. Výjimky v uložení povolenek jsou dovoleny jen ve styku s cizími dráhami, pro mezistaniční úseky s odbočkou a pro stanice s výlukou služby dopravních zaměstnanců.

Povolenka pro příslušnou kolej dvoukolejné trati je uložena ve stanici, pro níž je kolej odpovídající barvě povolenky při pravidelném provozu kolejí správnou (platí i pro koleje vybavené obousměrným traťovým zabezpečovacím zařízením). Výjimky jsou povoleny ve styku s cizími dráhami a pro mezistaniční úseky s odbočkou.

323.

Způsob vlakové dopravy za nemožného dorozumění včetně případného rozlišení povolenek na trojkolejných a vícekolejných tratích určí ředitel RCP a uvede se v ZDD.

324.

Prokáže-li se, že povolenka je zničena, musí se urychleně vyžádat od RCP nová. Dokud není dodána nová povolenka, vyhotoví přednosta provozního obvodu, v němž byla povolenka uložena, prozatímní povolenku. Tuto povolenku opatří staničním razítkem a podepíše. Na tratích dvoukolejných se označí prozatímní povolenka pro druhou traťovou kolej orámováním silnou modrou čarou, pro první traťovou kolej orámováním silnou červenou čarou. O jejím vyhotovení zpraví přednostu sousedního provozního obvodu. Oba přednostové zpraví výpravčí, že platí jen prozatímní povolenka.

Přednosta provozního obvodu je odpovědný za to, že ihned zničí jím vyhotovenou prozatímní povolenku, jakmile dojde z RCP povolenka nová. O tom, že platí již nová povolenka, zpraví opět přednostu sousedního provozního obvodu; oba přednostové zpraví své výpravčí.

325.

Ztratí-li se povolenka nebo nezjistí-li se její zničení prokazatelně, postupuje se podle ustanovení předchozího článku s tím rozdílem, že RCP musí novou povolenku označit výslovně jako náhradní a v ZDD sousedních stanic (odboček) se musí uvést, že při nemožném dorozumění platí jenom tato náhradní povolenka.

326.

Na tratích s automatickým blokem, poloautomatickým blokem a automatickým hradlem nesmí výpravčí vypravit vlak, i když má povolenku, v těchto případech:

- a) nemá-li udělen traťový souhlas;
- b) nastane-li nemožné dorozumění v okamžiku, kdy výpravčí obslouží traťový souhlas, ale okénko traťového souhlasu zůstane zacloněno bíle (platí jen pro hradlový poloautomatický blok);
- c) obslouží během nemožného dorozumění třeba jen omylem traťový souhlas (platí jen pro reléový poloautomatický blok, automatické hradlo a automatický blok).

Výpravčí smí v uvedených případech vypravit vlak, až když má jistotu, že ze sousední stanice nebyl a nebude vypraven vlak opačného směru na případně udělený souhlas.

327.

Výpravčí, u něhož je povolenka uložena, nesmí ji u sebe zdržovat zbytečně. Vyžaduje-li to dopravní situace, odešle povolenku s písemnou zprávou vlakem nebo jiným vhodným způsobem (např. poslem) do sousední stanice.

Jezdí-li vlaky střídavě, odesílá se povolenka každým vlakem. Následuje-li několik vlaků téhož směru za sebou, odešle výpravčí povolenku teprve posledním vlakem.

Výpravčí jsou povinni řídit jízdy vlaků tak, aby v sousedních stanicích nebo v dalších stanicích nedošlo ke zbytečnému narušení plynulosti vlakové dopravy.

O vývoji dopravní situace se výpravčí vzájemně zpravují písemně prostřednictvím vlaků nebo posunu mezi dopravními, v naléhavých případech i poslem.

328.

Vydá-li výpravčí strojvedoucímu povolenku, zapíše do rozkazu Op, část B (rozkazu V) příkaz k odevzdání povolenky v nejbližší stanici, obsazené výpravčím.

Po příjezdu do stanice odevzdá strojvedoucí povolenku výpravčímu ihned bez vyzvání. Neodevzdá-li ji, je výpravčí povinen se dotázat po povolenke a písemných zprávách.

329.

První vlak a další vlaky jedoucí podle rozhledových poměrů se smějí vypravit ze stanice nejdříve 10 minut po odjezdu předchozího vlaku. Mezi dvěma následnými vlaky dopravovanými elektrickými hnacími vozidly však musí být dodrženo elektrické mezidobí, pokud je větší než 10 minut.

330.

Jízdu podle rozhledových poměrů nařizuje výpravčí vlaku ústně a písemně rozkazem Op, část B, a to vždy jen do sousední stanice (popř. k odbočce podle ustanovení ZDD). Jsou-li na trati přejezdy se závorářskými stanovišti, vyplní ještě výpravčí i část A rozkazu Op. Na tratích vybavených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením vyplní část A rozkazu Op jen tehdy, nemá-li kontrolu o činnosti tohoto zařízení.

331.

Nedostane-li strážník oddílu pro nemožné dorozumění odhlášku, ačkoli ji sám dal, musí zjistit u zadrženého následného vlaku, zda nemá rozkaz V se zprávou, že předchozí vlak dojel již do sousední stanice, nebo zda je nařízena jízda vlaků v mezistaničním oddílu, popř. zda není rozkazem Op, část B nařízena jízda podle rozhledových poměrů. Není-li však takto zpraven, nařídí strážník oddílu jízdu podle rozhledových poměrů sám a vydá vlaku rozkaz Op, část B, popř. ještě i část A vzhledem k jízdě přes přejezdy (viz předchozí článek, druhá a třetí věta). Další jízdu vlaku dovolí nejdříve až po uplynutí 10 minut po průjezdu předchozího vlaku. Zjistí-li strážník oddílu nepochybně, že vlak je označen návěstí **Začátek vlaku jedoucího za nemožného dorozumění**, nemusí jej zadržet.

332.

Rozkazem **Op**, nařizujícím jízdu podle rozhledových poměrů, musí výpravčí (strážník oddílu) nařídít vždy i zastavení ve stanici, kde končí jízda podle rozhledových poměrů, nejedná-li se o vlak v této stanici pravidelně zastavující.

333.

Za jízdy vlaku podle rozhledových poměrů oddílová návěstidla neplatí (o tom je vlak zpraven rozkazem Op, část B). Na oddílových návěstidlech hradel a hlásek se ponechá návěst **Stůj**. Je-li třeba, aby strážník oddílu zadržel vlak, musí použít návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

Vjezdové (cestové) návěstidlo platí a obsluhuje se. Na návěst **Stůj** se však návěstidlo přestaví ihned, jakmile zaměstnanec, který je obsluhuje zjistí, že je minulo čelo vlaku. Od vjezdového (cestového) návěstidla po místo zastavení musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

Pro příkaz k přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku za nemožného dorozumění se používá znění: „*Z Nučic na třetí kolej.*“, popř. „*Z Říčán z první traťové koleje na první kolej.*“. Telefonické nebo osobní hlášení o provedení přípravy vlakové cesty zní: „*Z Nučic na třetí kolej postaveno a volno. Šimánek.*“, popř. „*Z Říčán z první traťové koleje na první kolej postaveno a volno. Bureš.*“. Do vedené dopravní dokumentace provedou zaměstnanci příslušné zápisy bez uvedení čísla vlaku. Číslo vlaku zjistí výpravčí u strojvedoucího po příjezdu a oznámí jej zúčastněným zaměstnancům k doplnění zápisu v dopravní dokumentaci.

Odjezdová, popř. jiná hlavní návěstidla ve stanici (kromě oddílových návěstidel automatického bloku) platí a, dovolí-li to staniční zabezpečovací zařízení, obsluhují se.

334.

O jízdě podle rozhledových poměrů zpraví výpravčí strojvedoucího v čele vlaku rozkazem Op. Všechny strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel a hnacích vozidel pohotových k službě zpraví ústně. Je-li strojvedoucímu přidělen pilot nebo druhý strojvedoucí, musí být i on zpraven o obsahu písemného rozkazu. Jedná-li se o hnací vozidlo v čele vlaku, pilot nebo druhý strojvedoucí potvrdí zpravení na prvopise písemného rozkazu.

335.

Vlak jedoucí podle rozhledových poměrů musí být vždy řízen z předního stanoviště hnacího vozidla (řídícího vozu), které musí být v čele vlaku. Toto ustanovení se netýká vlaků, které se vracejí z trati nebo vzniklo-li nemožné dorozumění v době, kdy je sunutý vlak na trati.

336.

Závory otevírané na požádání smějí být otevřeny jen v nutných případech, neblíží-li se k přejezdu, který zabezpečují, vlak nebo PMD.

337.

O jízdě vlaků podle rozhledových poměrů zpravuje výpravčí vždy výhybkáře. Kromě toho je zpravuje o pořadí jízd vlaků z vlastní stanice a ze sousední stanice podle došlých zpráv. Výhybkáři sledují trať a upozorní výpravčího na blížící se vlak, aby se zamezilo jeho zadržení u vjezdového návěstidla.

338.

Vypravit vlak, který se má ze širé trati vrátit, je dovoleno jen tehdy, vydá-li se vlaku povolenka. Strojvedoucí ji po návratu ihned vrátí výpravčímu. Jde-li o postrk, který se vrací, vydá výpravčí povolenku strojvedoucímu postrkového hnacího vozidla.

Je-li třeba odeslat povolenku sousední stanici vlakem, jehož postrk by se měl z trati vrátit, musí jet vlak buď bez postrku, nebo musí jet postrkové hnací vozidlo s vlakem až do sousední stanice.

339.

Odeslání povolenky zapíše výpravčí v dopravním deníku do poznámek v dvouřádku vlaku, jemuž byla povolenka vydána, slovy „s povolenkou“.

340.

Nastane-li nemožné dorozumění před začátkem výluky služby dopravních zaměstnanců ve stanici, nesmí výpravčí dopravní službu ukončit. Do takové stanice smí vypravit vlak jen výpravčí, který má potřebnou povolenku; vlak zpraví rozkazem Op, část B a kromě toho rozkazem V o tom, že stanice je dopravně obsazena.

Nastane-li nemožné dorozumění až po zahájení výluky služby dopravních zaměstnanců nebo neohlásí-li výpravčí nástup po výluce služby dopravních zaměstnanců, smí vypravit vlak jen ta stanice, která má povolenku platnou pro jízdu do stanice s výlukou služby dopravních zaměstnanců. Podrobnosti se uvedou v rozkaze o výluce služby dopravních zaměstnanců.

Nástup služby oznámí výpravčí sousedním stanicím písemně prostřednictvím strojvedoucího prvního jedoucího vlaku.

341.

Povolí-li ředitel RCP uložení povolenky ze stanice s výlukou služby dopravních zaměstnanců v jiné stanici, musí být potřebná opatření uvedena v rozkaze o výluce služby dopravních zaměstnanců.

342.

Za nemožného dorozumění se smí uskutečnit PMD jen ke zjištění nebo obnovení sjízdnosti koleje, ke zjištění stavu nebo obnovení trakčního vedení, činnosti sdělovacího nebo zabezpečovacího zařízení nebo k doručení povolenky do sousední stanice. Vypravit PMD smí jen ten výpravčí, který má pro příslušnou kolej povolenku; **strojvedoucímu se musí vždy vydat povolenka, a to i tehdy, pokračuje-li PMD po skončení práce v jízdě do sousední stanice.**

343.

Uvázne-li na trati vlak nebo PMD, který veze povolenku a strojvedoucí nemá spojení ani s jedním výpravčím sousedních stanic, nesmí být uskutečněna jízda pomocného vlaku, dokud nebude mít výpravčí zadní stanice ve směru jízdy vlaku povolenku platnou pro příslušnou kolej.

344.

Zahájení jízdy podle rozhledových poměrů se v dopravním deníku, zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, popř. v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů anebo v zápisníku předvídaných odjezdů zapíše červeně na nejbližší volný dvouřádek nebo řádek s časovým údajem, kdy bylo zjištěno nemožné dorozumění: „*V 8.20 zahájena jízda podle rozhledových poměrů mezi stanicemi Jihlava a Dobronín.*“

Po obnovení řádné činnosti telekomunikačního zařízení dohodnou se oba výpravčí (je-li celý mezistaniční úsek volný) o zrušení jízd vlaků a jiných vozidel podle rozhledových poměrů a zpraví o tom výhybkáře a všechna traťová stanoviště. V dopravním deníku, zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, popř. v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů anebo v zápisníku předvídaných odjezdů se zapíše červeně na nejbližší volný dvouřádek nebo řádek zrušení jízdy podle rozhledových poměrů: „ V 10.20 zrušena jízda podle rozhledových poměrů mezi stanicemi Jihlava a Dobronín.“

345.-346.

Neobsazeno.

Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a vícekolejných tratí

a) Všeobecná ustanovení

347.

Jízdy vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji mohou nastat jako předpokládané nebo nepředpokládané. Při nepředpokládaných jízdách vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji je nutno zachovat, pokud je to možné, u vlaků osobní dopravy s přepravou cestujících pravidelnou (správnou) traťovou kolej vzhledem k pravidelnosti nástupu a výstupu cestujících. Výpravčí stanice, v níž přechází vlak na nesprávnou kolej při nepředpokládaných jízdách po nesprávné koleji, odpovídá za zpravení vlaku jedoucího po nesprávné koleji o případných pomalých jízdách a o dalších mimořádnostech.

348.

O jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji se musí výpravčí obou sousedních stanic dohodnout. Jízdy vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji musí být vždy oznámeny vlakovému dispečerovi.

349.

Pokud se výpravčí nedohodnou o jízdách po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, nesmí se na nesprávnou kolej nebo proti správnému směru vypravit žádný vlak. Při nemožném dorozumění nahrazuje dohodu odeslání a příjem povolenky platné pro pojížděnou kolej.

350.

Má-li být ohlášen při jízdách vlaků proti správnému směru nebo po nesprávné koleji předvídaný odjezd též závorářům, musí se takové hlášení doplnit vždy číslem příslušné traťové koleje. Závoráři zapíší v zápisníku předvídaných odjezdů do sloupce „poznámky“ číslo ohlášené koleje.

351.

| Neobsazeno.

352.

V dopravním deníku, v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, popř. v dopravním zápisníku se čísla kolejí při jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji zapisují ve zlomku tak, že první číslo znamená traťovou kolej, ze které vlak vjede a druhé číslo vjezdovou staniční kolej nebo první číslo odjezdovou staniční kolej a druhé číslo traťovou kolej, na kterou vlak odjede.

353.

Nejsou-li zastávky vybaveny podchody nebo lávkami pro pěší a vlaky osobní dopravy s přepravou cestujících, které v zastávkách pravidelně nebo mimořádně zastavují, jedou po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, **jsou jízdy vlaků a posun mezi dopravními po sousední koleji zakázány**. To platí i při uváznutí vlaku na správné koleji, nemá-li výpravčí možnost zajistit, že nebude při nástupu a výstupu cestujících v těchto zastávkách ohrožena jejich bezpečnost případnou jízdou uváznutého vlaku.

354.

Cestující v zastávkách se při jízdě vlaku s přepravou cestujících proti správnému směru nebo po nesprávné koleji upozorní na nástup z nástupiště pro opačný směr jízdy prostřednictvím zaměstnance zastávky nebo rozhlasem, popř. i jinak. Pokud nelze cestující v zastávkách upozornit, musí být strojvedoucí a vlaková četa zpraveni písemným rozkazem o tom, že cestující nejsou na jízdu vlaku po jiné koleji než je obvyklé upozornění a o tom, aby doprovod vlaku umožnil těmto cestujícím nástup do vlaku (zejména z hlediska délky pobytu vlaku v zastávce).

355.

Při jízdě vlaku proti správnému směru nebo po nesprávné koleji v zastávce s úrovnovým přejezdem (přechodem), na které zastavuje nebo stojí vlak osobní dopravy s přepravou cestujících, musí strojvedoucí dávat opakovaně návěst **Pozor**, a to až do doby, než čelo vlaku mine přejezd.

356.

Uvázl-li na širé trati vlak a není-li znám důvod uváznutí, musí být první vlak jedoucí po sousední koleji zpraven písemným rozkazem o uváznutí vlaku, kterým je mu dále nařízeno zjištění stavu na trati včetně nařízení jízdy podle rozhledových poměrů. Je-li tímto vlakem vlak osobní dopravy s přepravou cestujících a jedná-li se o jízdu po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, musí být dodrženo ustanovení čl. 354.

357.

Na trojkolejných a vícekelejných tratích jsou jízdy vlaků osobní dopravy s přepravou cestujících, které pravidelně nebo i mimořádně zastavují v zastávkách, po nulté koleji (vnitřních kolejích) zakázány.

Toto ustanovení neplatí v případech, kdy je na zastávce zajištěn bezpečný nástup a výstup cestujících z každé koleje (podchody, lávky) a při předpokláda-

ných výlukách traťových kolejí, kdy je bezpečnost cestujících zajištěna podle rozkazu o výluce.

358.

Neobsazeno.

b) Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a vícekolejných tratí vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz

359.

Je-li některá kolej, popř. všechny koleje dvou- a vícekolejné trati vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, zabezpečují se jízdy vlaků činností tohoto zařízení a při jízdě ve směru uděleného souhlasu se řídí návěstidly zřízenými pro kolej, po níž vlak jede. Jízdy vlaků, které na těchto tratích jedou po koleji, určené TTP pro jízdu vlaků příslušného směru (pravostranný nebo levostranný provoz) se nazývají **jízdy po správné koleji**, jízdy vlaků po jiné než správné koleji se nazývají **jízdy proti správnému směru**.

360.

Mezistaniční úseky a koleje, na nichž jsou dovoleny jízdy vlaků proti správnému směru, se uvedou v Dodatku a jsou vyznačeny v tabelárním jízdním řádu.

361.

Odjezdy (průjezdy) vlaků proti správnému směru se dovolí návěstmi odjezdového návěstidla; v některých případech je pro jízdy vlaků proti správnému směru zřízeno ve stanici společné odjezdové návěstidlo umístěné za krajní odjezdovou výhybkou. V těchto případech má původní odjezdové návěstidlo při odjezdech (průjezdech) vlaků proti správnému směru význam cestového návěstidla.

362.

Vlakové cesty se při jízdách vlaků proti správnému směru musí zabezpečovat podle příslušných ustanovení předpisů pro obsluhu staničních zabezpečovacích zařízení.

363.

Čísla vlaků jedoucích proti správnému směru se v dopravním deníku zeleně nerámují, avšak ve splněném grafikonu vlakové dopravy vlakový dispečer tyto jízdy zaznamenává jako jízdy po nesprávné koleji.

364.

Členové doprovodu vlaků, které jedou souběžně s jinými vlaky, se o souběžných jízdách písemným rozkazem nezpravují.

365.

Nelze-li obsluhovat odjezdové návěstidlo pro jízdy vlaků po správné koleji nebo proti správnému směru, dovolují se jízdy kolem tohoto návěstidla návěstí **Ruční přivolávací návěst**, rozkazem V, popř. rozkazem Z, část 1 podle vztažných ustanovení předpisů SŽDC (ČD) D1 a SŽDC (ČD) D2.

366.-367.

Neobsazeno

368.

Je-li porouchán traťový souhlas více traťových kolejí, je obousměrné pojíždění těchto kolejí zakázáno. Výpravčí obou sousedních stanic se musí dohodnout o přechodu na dvoukolejný, popř. vícekolejný provoz a k tomuto přechodu přednostně využít přijatých traťových souhlasů. Nezůstaly-li traťové souhlasy ve stavu přijatých souhlasů tak, aby umožňovaly přechod na uvedený provoz, a vlaky se vypravují při nepřijatém souhlasu, smějí jezdit jen po správné koleji a jejich jízdy musí být zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

369.

Nemohou-li se výpravčí obou sousedních stanic pro současnou poruchu telekomunikačního a traťového zabezpečovacího zařízení přímo dohodnout o přechodu na dvoukolejný provoz, nastalo nemožné dorozumění a vlaky smějí jezdit jen podle ustanovení tohoto předpisu o jízdách podle rozhledových poměrů za nemožného dorozumění.

370.

Při jízdách vlaků při poruše traťového souhlasu v případech uvedených v předchozích člancích musí výpravčí ve stanici s přijatým traťovým souhlasem umístit po každém přijetí vlaku opačného směru varovný štítek na místo určené ZDD, aby omylem neobsloužil zabezpečovací zařízení pro odjezd vlaku; navíc lze zaclonit i přijatý traťový souhlas.

Varovný štítek se může odstranit až po přijetí vlaku opačného směru sousední stanicí, popř. po odstranění poruchy.

371.

Zhaslo-li světlo traťového souhlasu, zjistí výpravčí stav vlastního traťového souhlasu dotazem na stav traťového souhlasu u výpravčího sousední stanice a určí podle předchozích článků způsob zabezpečení jízd vlaků.

Nelze-li stav traťového souhlasu zjistit, ověří jej obsluhou zabezpečovacího zařízení pro odjezd vlaku. Rozsvítí-li se na odjezdovém návěstidle návěst dovolující jízdu (mimo návěstí **Přivolávací návěst**), nejde o poruchu traťového souhlasu. Nerozsvítí-li se na odjezdovém návěstidle tato návěst, je třeba mít za to, že traťový souhlas je porouchán a pro zabezpečení jízd vlaků platí předchozí články.

Uvedený způsob ověření je zakázán při výluce traťové koleje.

372.

Pro jízdy vlaků proti správnému směru na tratích (kolejích) vybavených traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, jehož obsluha neodpovídá předpisu SŽDC (ČD) Z1, musí být zpracováno Doplňující ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z1.

373.-391.

Neobsazeno.

c) Zabezpečení jízd vlaků na kolejích dvou a více kolejných tratí vybavených zabezpečovacím zařízením pro jednosměrný provoz

392.

Není-li některá kolej (popř. všechny koleje) dvoukolejná nebo vícekolejná trať vybavena zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, je jízda vlaku po koleji ve směru, pro který je vybavena zabezpečovacím zařízením, **jízdou po správné koleji**. Má-li být taková kolej obousměrně pojížděna, je jízda vlaku po koleji ve směru, pro který není vybavena zabezpečovacím zařízením, **jízdou po nesprávné koleji**.

393.

Jízdy vlaků po obousměrně pojížděné koleji se musí zajišťovat nabídkou a přijetím v obou směrech, následných vlaků jedoucích po nesprávné koleji telefonickou odhláškou a po správné koleji traťovým zabezpečovacím zařízením.

Na tratích s automatickým blokem nebo automatickým hradlem zní nabídka následného vlaku po správné koleji takto: „*Vlak 65 070 uvolnil první traťový oddíl. Přijmete vlak 65 090 s odjezdem z Boru (příjezdem v Boru) v 7.25? Dušák.*“

Jízdy vlaků po nesprávné koleji se uskutečňují zásadně v mezistaničním oddílu; v traťových oddílech jen pokud je správná kolej vyloučena a na automatickém bloku navíc jsou upravena oddílová návěstidla pro tyto jízdy, nebo pokud je zajištěno, že nedojde k souběžné jízdě vlaků (vlaku a PMD na nevyloučené koleji) po správné i nesprávné koleji.

Aby nedošlo k souběžné jízdě vlaků (vlaku a PMD), není-li správná kolej vyloučena, je nutné postupovat takto:

- správná kolej musí být vždy volná;
- výpravčí sousedních stanic se dohodnou o jízdě po nesprávné koleji a o platnosti hlavních návěstidel správné koleje;
- výpravčí přednostního směru ohlásí sousední stanici a všem traťovým staništím: „*Druhá traťová kolej mezi stanicemi Povrly - Děčín od 10,05 nebude provozována. Zusková.*“;
- na neprovozovanou kolej nesmí být dovolena jízda vlaku ani PMD, dokud výpravčí přednostního směru neohlásí zprovoznění koleje takto: „*Druhá traťová kolej mezi stanicemi Povrly - Děčín od 12,50 zprovozněna. Zusková.*“;
- obě tato hlášení musí výpravčí ohlásit i zúčastněným výhybkářům;
- hlášení zapíše oba výpravčí červeně na nejbližší volný dvojřádek dopravního deníku, ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku. Všichni zaměstnanci použijí upamatovávací pomůcky tak, jako při výluce traťové koleje.

Ve VR zpracovatel stanoví, jakým způsobem budou jízdy po nesprávné koleji uskutečňovány. Součástí VR musí být vzory písemných rozkazů pro zpravování doprovodu vlaku.

Dokud nebyli strážníci oddílů zpraveni o jízdě po nesprávné koleji a o platnosti oddílových návěstidel pro jízdy po nesprávné koleji, musí se jízda vlaků zabezpečovat v mezistaničním oddílu.

394.

Při jízdách po nesprávné koleji platí pro obsluhu návěstidel tyto zásady:

- a) odjezdová návěstidla se obsluhují. Nelze-li je obsluhovat, dovolí se jízda kolem nich RPN nebo písemným rozkazem podle příslušných ustanovení;
- b) oddílová návěstidla správné koleje pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji:
 - ba) při jízdě v mezistaničním oddílu neplatí a neobsluhují se;
 - bb) při jízdě v traťových oddílech platí a obsluhují se nebo se jízda kolem nich dovolí RPN;
- c) vjezdová návěstidla zřízená pro nesprávnou kolej platí a obsluhují se. Nejsou-li tato návěstidla zřízena:
 - ca) pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji platí vjezdové návěstidlo správné koleje jen při výluce správné koleje nebo je-li zajištěno, že nemůže dojít k souběžné jízdě vlaků (vlaků a PMD na nevyložené koleji);
 - cb) v ostatních případech se vjezd dovolí RPN nebo písemným rozkazem (diktovaným telekomunikačním zařízením nebo doručeným);
 - cc) na tří a vícekolejné trati musí platnost vjezdového návěstidla stanovit ZDD a VR při dodržení zásad, uvedených v odst. ca) a cb).

395.

Při nepředpokládaných jízdách vlaků po nesprávné koleji se vlaky o jízdě po nesprávné koleji zpravují písemným rozkazem ve stanici, kde vlak přechází na nesprávnou kolej.

Při předpokládaných jízdách vlaků po nesprávné koleji podle VR se vlaky zpravují písemným rozkazem v dispoziční stanici nebo ve výchozí stanici (je-li blíže).

Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla musí být před jízdou po nesprávné koleji zpraven:

- odkud kam pojede po nesprávné koleji;
- o jízdě v mezistaničním oddílu (při neplatnosti oddílových návěstidel);
- o platnosti oddílových návěstidel (při jízdě v traťových oddílech). Pokud platí všechna oddílová návěstidla v příslušném mezistaničním úseku, není nutné názvy stanovišť vyjmenovávat;
- o platnosti vjezdového návěstidla stanice nebo odbočky u správné koleje nebo o způsobu vjezdu do stanice nebo odbočky (nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo);
- pokyny, vyplývajícími z místních podmínek (např. o případném snížení rychlosti, je-li na nesprávné koleji dovolena jiná traťová rychlost než na správné koleji a tato rychlost není návěstěna).

Dříve než výpravčí dovolí odjezd nebo průjezd vlaku na nesprávnou kolej, musí se přesvědčit o tom, že strojvedoucí byl nebo bude správně zpraven.

Nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo, musí strojvedoucí zastavit vlak jedoucí po nesprávné koleji nejdále v úrovni vjezdového návěstidla správné koleje, není-li vjezd dovolen RPN;

O platnosti vjezdového návěstidla u nesprávné koleje se strojvedoucí nezpravuje.

Na tratích s automatickým blokem musí být strojvedoucí zpraven rozkazem Z, část 3, nenařizuje-li VR jinak.

Nemá-li nesprávná kolej tří a více kolejné trati vjezdové návěstidlo, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, které vjezdové návěstidlo (u které traťové koleje) pro jeho jízdu platí.

396.

O jízdě po nesprávné koleji zpraví výpravčí všechny zaměstnance, jichž se jízda vlaku po nesprávné koleji týká.

Nemůže-li výpravčí zpravit strážníky oddílu, závoráře nebo strážníky trati, musí strojvedoucímu prvního vlaku jedoucího po nesprávné koleji naříditi písemným rozkazem, aby tyto zaměstnance vyrozuměl. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na předpokládané (pravidelné) jízdy po nesprávné koleji podle GVD.

397.

Doprovod vlaku musí při uvážnutí na správné koleji vždy předpokládat jízdu vlaků po nesprávné koleji.

398.

Vzory písemných rozkazů pro jízdu vlaků po nesprávné koleji v přilehlých mezistaničních úsecích se uvedou v příloze ZDD obou sousedních stanic (odboček). Toto se netýká předpokládaných jízd vlaků po nesprávné koleji nařízených výlukovým rozkazem, jehož součástí jsou vzory rozkazů pro zpravoování vlaků.

399.-400.

Neobsazeno.

Přechod na telefonické dorozumívání

a) Všeobecná ustanovení

401.

Přechodem na telefonické dorozumívání rozumíme činnost, při které se na tratích vybavených traťovým zabezpečovacím zařízením přejde na způsob zabezpečení jízdy vlaků podle zásad telefonického dorozumívání.

Případy, kdy je nutné telefonické dorozumívání zavést, stanoví tato kapitola. Dále se telefonické dorozumívání zavádí podle VR, a to v rozsahu stanoveném těmito rozkazy nebo podle ustanovení předpisů SŽDC (ČSD) T100 a SŽDC (ČD) Z1.

V některých případech, stanovených tímto předpisem, může být nařízeno dát telefonickou odhlášku. V tomto případě není nutné zavádět telefonické dorozumívání, nýbrž ve smyslu příslušného ustanovení tohoto předpisu musí být dána telefonická odhláška se zápisem do dopravního deníku (zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů) s uvedením důvodu dání telefonické odhlášky ve sloupci „Poznámka“ příslušné dokumentace.

Nabídka, přijetí a telefonická odhláška může být dána ve smyslu článku 236 i jiným telekomunikačním zařízením.

402.

O přechodu na telefonické dorozumívání se dohodnou výpravčí sousedních stanic. Přitom musí zjistit, které vlaky jsou na cestě mezi oběma sousedními stanicemi (který vlak byl vypraven naposled) a určit, kterým vlakem začíná telefonické dorozumívání. Výpravčí stanice přednostního směru, tj. stanice, v níž je uložena povolenka pro danou kolej, ohlásí všem hradlářům, že platí jen telefonické odhlášky. Je-li v mezistaničním úseku vlak (vlaky), nařídí výpravčí, za kterým vlakem se budou dávat telefonické odhlášky. Je-li mezistaniční úsek volný, oznámí výpravčí zavedení telefonického dorozumívání časovým údajem. Na dvou- a vícekolejné trati uvede přitom číslo traťové koleje, pro kterou platí telefonické dorozumívání.

Za posledním vlakem, vypraveným ještě za činnosti zabezpečovacího zařízení, musí být při poruše traťového zabezpečovacího zařízení dána telefonická odhláška dříve, než bude nabídnut první vlak, jedoucí za telefonického dorozumívání (popř. dovolena jeho jízda do následujícího prostorového oddílu). Ustanovení tohoto odstavce se netýká prvního vlaku, jedoucího po ukončení výluky traťové koleje nebo po ukončení jízdy PMD.

Při nabídce prvního vlaku jedoucího za telefonického dorozumívání je nutno použít znění pro nabídku vlaku jedoucího v traťových oddílech, i když předchozí vlak jel ještě za obsluhy zabezpečovacího zařízení. Toto ustanovení platí pouze na tratích s traťovými oddíly.

Není-li možno zpravit všechny hradláře o přechodu na telefonické dorozumívání ani prostřednictvím sousedních dopraven, směřjí jet vlaky jen v mezistaničním oddílu.

Schvalovatel ZDD může nařídít, aby se jízda vlaků zabezpečovala telefonickým dorozumíváním i při správné činnosti zabezpečovacího zařízení.

403.

Přejít na telefonické dorozumívání se musí v těchto případech:

- a) při poruše traťového zabezpečovacího zařízení;
- b) při jízdě proti směru uděleného traťového souhlasu nebo při bezsouhlasovém stavu;
- c) při jízdě po nesprávné koleji;
- d) nebyl-li vydán strojvedoucímu nezavěšeného postrku, vracejícího se z trati, traťový klíč;
- e) při odjezdu vlaku s nezavěšeným postrkem, vracejícím se z trati, na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaného návěstidla;
- f) nelze-li na poloautomatickém bloku dovolit jízdu vlaku obsluhou hlavního návěstidla (kromě PN), protože není zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu, nebo nesmí-li se pro určité vlakové cesty uvolnit;
- g) podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z1.

404.

Pomine-li důvod k telefonickému dorozumívání, dohodnou se oba výpravčí o obnovení jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení. Obnovení jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení po jeho poruše, po ukončené údržbě nebo po zapnutí zařízení do činnosti smí být provedeno až po zápisu (telefonickém ohlášení) udržujícího zaměstnance, že zabezpečovací zařízení je v pořádku.

Pokud bylo zavedeno telefonické dorozumívání z jiného důvodu (např. při výpadku elektrického napájení) a zabezpečovací zařízení nebude vykazovat poruchu, smí být obnovena jízda vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení i bez zápisu udržujícího zaměstnance. Výpravčí přednostního směru ohlásí obnovení jízdy vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení všem hradlářům a výpravčímu sousední stanice.

Hlášení o přechodu na telefonické dorozumívání nebo o obnovení obsluhy traťového zabezpečovacího zařízení doplní výpravčí podle potřeby pokyny pro hradláře o obsluze poloautomatického bloku, je-li tato obsluha stanovena předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení. Potřebné pokyny dá výpravčí i výhybkářům, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení.

405.

Není-li možné dorozumění hradlářů (a to i jen jednoho z nich) při současné poruše poloautomatického bloku s oběma sousedními stanicemi, ale vzájemné dorozumění obou sousedních stanic je možné, zabezpečují se jízdy vlaků v mezistaničním oddílu. V takovém případě zpraví výpravčí následný vlak rozkazem V takto: „*Zpráva pro hradlo Kosov: Vlak 1661 je v Lukách*“ (číslo předchozího vlaku a název sousední stanice).“

Hradlář dovolí vlaku další jízdu až tehdy, když se z rozkazu V přesvědčí, že předchozí vlak již dojel do sousední stanice. Nemá-li vlak rozkaz V, dovolí jeho další jízdu jen s rozkazem Op, část B.

Při předávání rozkazu V nařídí výpravčí ústně strojvedoucímu, aby po zastavení u oddílového návěstidla dal hradlářům rozkaz k přečtení.

Lze-li předpokládat delší dobu trvání poruchy telefonního spojení a jízdu dalších vlaků v mezistaničním oddílu, zpraví výpravčí následný vlak rozkazem V takto: „*Zpráva pro hradlo Kosov (popř. další hradla): Vlak 1661 je v Lukách. Až do obnovení telefonického spojení budou vlaky jezdit v mezistaničním oddílu. Oddílová návěstidla hradla (hradel) neplatí, neobsluhujte je.*“ Další vlaky potom výpravčí zpravuje rozkazem V o jízdě v mezistaničním oddíle.

Na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku a nejbližší volné řádky zápisníku odhlásek a předvídaných odjezdů zapíše výpravčí a hradlář: „*Počínaje vlakem 57551*“ (číslo vlaku, kterým byl o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) *zavedena jízda v mezistaničním oddílu.*“ nebo: „*Od 9.30 zavedena jízda v mezistaničním oddílu.*“

Po hlášení výpravčího o obnovení telefonického spojení zapíše výpravčí na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku a hradlář na nejbližší volné řádky v zápisníku odhlásek a předvídaných odjezdů: „*Počínaje vlakem 4811 obnovena jízda v traťových oddílech.*“ nebo: „*Od 11.30 obnovena jízda v traťových oddílech.*“

406.

Přechod na telefonické dorozumívání a obnovení obsluhy traťového zabezpečovacího zařízení oznámí výpravčí přednostního směru sousední stanici i strážníkům oddílů a oba výpravčí jej zapíší na nejbližší volný dvouřádek v dopravním deníku červeně.

Při zahájení telefonického dorozumívání na obousměrně pojížděné traťové koleji:

„Počínaje vlakem 64260 zavádím mezi stanicemi Jihlávka - Horní Cerekev (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) telefonické dorozumívání. Šmol“, nebo:

„V 9,20 zavádím mezi stanicemi Jihlávka - Horní Cerekev (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) telefonické dorozumívání. Šmol“.

Při zahájení telefonického dorozumívání pro jízdy po nesprávné koleji nebo proti směru uděleného traťového souhlasu, pokud je možno dávat při jízdách v opačném směru (po správné koleji nebo ve směru uděleného traťového souhlasu) odhlášky obsluhou traťového zabezpečovacího zařízení:

„V 8,46 zavádím mezi stanicemi Beroun - Karlštejn po první (druhé, nulté, třetí) traťové koleji telefonické dorozumívání, telefonické odhlášky se dávají jen ve směru Karlštejn - Beroun. Mamut“.

Při zahájení telefonického dorozumívání na jednosměrně pojížděné traťové koleji:

„Počínaje vlakem 67551 dávejte mezi stanicemi Beroun - Karlštejn po první (druhé, nulté, třetí) traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut“, nebo:

„Od 8,45 dávejte mezi stanicemi Beroun - Karlštejn po první (druhé, nulté, třetí) traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut“.

Při ukončení telefonického dorozumívání:

„V 10,40 obnovena mezi stanicemi Jihlávka - Horní Cerekev (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) jízda vlaků podle poloautomatického bloku (automatického hradla, automatického bloku). Nosek.“

Výpravčí přednostního směru ohlásí potřebné údaje i vlakovému dispečerovi.

407.

Hradlář zapisuje telefonické odhlášky jak při telefonickém dorozumívání, tak i tehdy, když je mu to zvlášť nařízeno, do zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

Do zápisníku poznamená na nejbližší volný řádek červeně každý přechod na telefonické dorozumívání i obnovení jízd vlaků podle poloautomatického bloku podle předchozího článku.

408.

Je-li porouchán traťový souhlas tak, že nelze jeho obsluhou změnit směr jízdy vlaků, může být tato kolej pojížděna proti směru uděleného souhlasu jen tehdy, jsou-li jízdy vlaků na této koleji zabezpečeny v obou směrech nabídkou a přijetím, následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není udělen traťový

souhlas, ještě telefonickou odhláškou, v opačném směru traťovým zabezpečovacím zařízením.

Následné vlaky vypravované na automatickém bloku nebo automatickém hradle po nepochybném zjištění volnosti prvního traťového oddílu při přijatém traťovém souhlasu (a po uplynutí následného, popř. elektrického mezidobí) musí být nabídnuty takto: „*Vlak 66 507 uvolnil první traťový oddíl. Přijmete (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) vlak 709 s odjezdem z Boru (průjezdem v Boru) v 6.25? Císař.*“ Nabídka následného vlaku vypravovaného na automatickém bloku po uplynutí následného (popř. elektrického) mezidobí zní takto: „*Za vlakem 78 890 uplynulo následné mezidobí (elektrické mezidobí). Přijmete (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) vlak 44 044 s průjezdem v Kokešově (s odjezdem z Kokešova) v 18.31? Filip.*“

První vlak, vypravovaný na automatickém bloku nebo automatickém hradle při nepřijatém traťovém souhlasu po příjezdu vlaku opačného směru, musí být nabídnut takto: „*Vlak 61 308 dojel, přijmete (po první, druhé, nulté, třetí traťové koleji) vlak 163 s odjezdem z Plané (průjezdem v Plané) v 8.47? Balek.*“

409.

Dojde-li k poruše traťového souhlasu tak, že jej nelze udělit pro jízdu v žádném směru, vypravují se vlaky při nepřijatém traťovém souhlasu. Jejich jízdy se zabezpečují v obou směrech nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou.

410.-411.

Neobsazeno.

b) Poloautomatický blok

412.

Obsluhu zabezpečovacího zařízení je nutno doplnit telefonickou odhláškou v těchto případech:

a) projede-li celý vlak hlavní návěstidlo zakazující jízdu až za izolovanou kolejnici; vjel-li do oddílu obsazeného předchozím vlakem, je nutné dát za oběma vlaky telefonickou odhlášku (telefonické dorozumívání se zavádí pouze v případě, kdy není možno uvést poloautomatický blok do základního stavu);

b) jede-li vlak s nezavěšeným postrkem až do sousední stanice.

Při nepředpokládaném návratu vlaku z trati je nutné dát za tímto vlakem telefonickou odhlášku (při jízdě dalšího vlaku je nutné jednat podle možné obsluhy zabezpečovacího zařízení).

413.

Při jízdě vlaku kolem návěstidla na **Přivolávací návěst** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla, pro jehož jízdu byl udělen traťový souhlas, bylo obslou-

ženo zabezpečovací zařízení tak, že se provedl závěr odjezdové vlakové cesty, a za tímto vlakem je možno obsloužit traťové zabezpečovací zařízení (po jízdě tohoto vlaku je zařízení v základním stavu), se telefonické dorozumívání nezavádí, ale výpravčí (strážník oddílu) si musí při jízdě ve sledu vyžádat telefonickou odhlášku za předchozím vlakem.

414.-416.

Neobsazeno.

c) Automatické hradlo

417.

Obsluhu zabezpečovacího zařízení je nutno doplnit telefonickou odhláškou, projede-li celý vlak hlavní návěstidlo zakazující jízdu až za kolejový obvod; vjel-li do oddílu obsazeného předchozím vlakem, je nutné dát za oběma vlaky telefonickou odhlášku (telefonické dorozumívání se zavádí pouze v případě, kdy není možno uvést automatické hradlo do základního stavu).

Při nepředpokládaném návratu vlaku z trati je nutné dát za tímto vlakem telefonickou odhlášku (při jízdě dalšího vlaku je nutné jednat podle možné obsluhy zabezpečovacího zařízení).

418.

Při jízdě vlaku na **Přivolávací návěst** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla, pro jehož jízdu byl udělen traťový souhlas, bylo obslouženo zabezpečovací zařízení tak, že se provedl závěr odjezdové vlakové cesty, a byla zjištěna volnost přilehlého traťového oddílu a za tímto vlakem je možno obsloužit traťové zabezpečovací zařízení (po jízdě tohoto vlaku je zařízení v základním stavu), se telefonické dorozumívání nezavádí, ani není nutno nařídit dání telefonické odhlášky.

419.

První vlak podle telefonického dorozumívání se smí vypravit, teprve když poslední vlak jedoucí ještě podle automatického hradla uvolní celý mezistanční úsek.

420.

Ostatní opatření vyplývající z místních a traťových poměrů (např. závislost přejezdového zabezpečovacího zařízení na oddílovém návěstidle automatického hradla apod.) se uvedou v doplňujícím ustanovení pro obsluhu nebo v ZDD.

421.-426.

Neobsazeno.

d) Automatický blok

427.

První vlak podle telefonického dorozumívání, který pojede v mezistaničním oddílu, se smí vypravit, teprve když poslední vlak jedoucí ještě podle automatického bloku uvolní celý mezistaniční úsek.

Při obnovení jízdy podle automatického bloku není třeba vyčkat uvolnění mezistaničního úseku vlakem, jedoucím ve směru uděleného souhlasu.

428.

Při jízdě v mezistaničním oddílu oddílová návěstidla automatického bloku pro vlak neplatí. U posledního oddílového návěstidla trojznakového automatického bloku (u předposledního oddílového návěstidla čtyřznakového automatického bloku) musí strojvedoucí postupovat jako u předvěsti s návěstí **Výstra-ha** bez ohledu na to, jaký návěstní znak ukazuje, popř. je-li zhaslé.

Vlaky se zpravují rozkazem Z, část 2 nebo rozkazem Pv, část 3.

V mezistaničních úsecích s automatickým blokem bez oddílových návěstidel se však strojvedoucí vlaků zpravují písemným rozkazem pouze o případném neobsluhování odjezdového návěstidla.

429.-433.

Neobsazeno.

Dopravní deník

434.

Dopravní deník je tiskopis, do něhož zapisují výpravčí údaje o jízdách vlaků a PMD, popř. i jiné předepsané údaje. ZDD stanoví, který výpravčí vede dopravní deník, popř. kteří další výpravčí nebo jiní zaměstnanci zapisují údaje do dopravního deníku.

Titulní list dopravního deníku musí být vždy opatřen razítkem železniční stanice a je-li ve stanici více stanovišť, na kterých je veden dopravní deník, i názvem (označením) stanoviště. Dále musí být označen datem začátku užívání, počtem stran podle skutečného počtu zjištěného očíslováním, záznamem kdo jej očísloval a v pravém horním rohu pořadovým číslem běžného roku.

435.

Dopravní deník může být v některých stanicích rozdělen na dopravní deník pro výpravčího a dopravní zápisník, do něhož zapisují zaměstnanci určení ZDD některé údaje dopravního deníku. Jinou úpravu dopravního deníku odpovídající potřebám stanice může povolit schvalovatel ZDD. Dopravní deník musí být svázan (sešit) tak, aby nebylo možno listy dodatečně vyměnit.

436.

Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

437.

Do sloupce 1 se zapisuje druh a číslo nebo označení vlaku v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se tohoto vlaku. Psát tyto záznamy napřed není dovoleno. U mimořádných vlaků se zápisy ve sloupci 1 orámují červeně, u vlaků jedoucích po nesprávné koleji se orámují zeleně. Mimořádný vlak jedoucí po nesprávné koleji se označí vnějším rámečkem červeným a vnitřním zeleným.

V ostatních sloupcích, kromě sloupce 4, 6 a 17, se zapisují do horní části dvouřádku údaje o příjezdu, do dolní části dvouřádku údaje o odjezdu vlaku.

Tam, kde se vlaky nabízejí a přijímají, zapíše výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť, která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. V ostatních případech zapisuje výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť (zkratku stanice, jejíž zaměstnanec obsluhuje přejezdové zabezpečovací zařízení), která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. Byl-li předvídaný odjezd ohlášen dodatečně, ale ještě dříve než byl vlaku dovolen odjezd, přeškrtně se zapsané číslo nebo zkratka.

Ve sloupci 7 se údaje o vjezdové (odjezdové) koleji vyplňují vždy samostatně (platí i pro projíždějící vlaky). Údaje zapisované do sloupce 7 na tratích dvou- a více kolejných řeší ustanovení příslušné k této problematice.

Do sloupců 10 až 12 se nadepíše stanoviště, která hlásí volnost vlakové cesty nebo její správné postavení. Hlášení se pak u jednotlivých vlaků zapisují časovým údajem ve sloupci stanoviště, popř. při osobním hlášení i podpisem. Jsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, může ZDD povolit, aby se tato hlášení nezapisovala.

Ve sloupci 13 se u projíždějících vlaků zapíše doba průjezdu do dolní části dvouřádku a v horní části dvouřádku se napíše zkratka „pr“. U vlaků výchozích se horní část dvouřádku vodorovně proškrtně a v dolní části dvouřádku se zapíše čas odjezdu. U vlaků končících se proškrtně vodorovně dolní část dvouřádku a v horní části dvouřádku se zapíše čas příjezdu. Čas průjezdu je čas, kdy čelo vlaku mine úroveň odjezdového (cestového) návěstidla nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel úroveň návěsti **Konec vlakové cesty**. Čas příjezdu je čas, kdy vlak zastaví na obvyklém nebo označeném místě. Čas odjezdu je čas, kdy se vlak dá do pohybu. V automatickém záznamu splněného GVD nemusí čas evidovaný tímto zařízením souhlasit s časem, zjištěným podle tohoto odstavce.

Sloupec 14 se vyplňuje jen u vlaků s přepravou cestujících.

Ve sloupcích 2, 10 - 12 a 16 se zapisují časové údaje, kdy bylo příslušné hlášení uskutečněno.

Údaje o vlacích, které se z trati vracejí do stanice, se zapisují na odjezdu jako u vlaků výchozích a při návratu na nový dvouřádek jako u vlaků končících. U vlaků, které se z trati vracejí zpět, a u vlaků, od nichž se bude z trati vracet postrk, musí výpravčí současně s dvouřádkem pro odjezd vlaku vyplnit i dvouřádek pro návrat vlaku. Stejně se zapisuje posun mezi dopravami.

Do sloupce 17 se zapíše u vlaku, od něhož se bude vracet postrk z trati, „Postrk do km ...“. Dále se do tohoto sloupce zkráceně zapíše: teplota, počasí (na začátku směny a v případě změn), příčina zpoždění, mimořádné zastavení u vjezdového nebo cestového návěstidla s uvedením druhu tohoto návěstidla, překročení doby pobytu, důvod mimořádného zastavení apod. Dále se zde zapíše údaje, předepsané jinými předpisy a ostatní údaje o vlaku, jako např.: postrk, jedoucí až do sousední stanice (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem u vlaků osobní dopravy), počet přivěšených a odvěšených vozů, překročená ložná míra, důvod použití PN, RPN a nouzového vybavovacího zařízení včetně čísel na počítadlech, důvod dání telefonické odhlášky apod.

438.

Datum nového dne se zaznamená červeně nebo razítkem na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku.

Odevzdávka služby se zapisuje v dopravním deníku přes všechny sloupce. Je-li pro odevzdávku zavedena zvláštní kniha, musí se do dopravního deníku zapsat alespoň: „V 17.40 odevzdala: Bejdová, převzal: Lněnička“. Spolupodepsán na příslušném místě musí být i zaměstnanec nesplňující podmínky odborné způsobilosti.

439.

Výpravčí, který přejímá službu, je povinen oznámit své příjmení vlakovému dispečerovi, sousedním výpravčím, zaměstnancům povinným hlásit volnost nebo správné postavení vlakové cesty, strážníkům oddílů a závorářům; závoráři sousedním výpravčím, strážník oddílu sousedním výpravčím a sousedním strážníkům oddílů.

Výpravčí zapisují příjmení sousedních výpravčích, strážníků oddílů, závorářů a zaměstnanců povinných hlásit volnost nebo správné postavení vlakové cesty na volný dvouřádek v dopravním deníku. Nesouhlasí-li příjmení v hlášení s oznámeným příjmením nebo chybí-li příjmení u hlášení, u něhož je předepsáno, nesmí se hlášení považovat za platné, dokud se nevysvětlí nesrovnalosti.

440.

Vedení dopravního deníku na počítači, úprava takto vedeného dopravního deníku a popis práce a prostředí bude ve stanicích, kde je to zavedeno, řešeno návodem k obsluze, který dodá dodavatel příslušného zařízení. Tento návod k obsluze bude součástí ZDD. Příslušné pasáže ZDD, týkající se vedení, zápisů a úpravy dopravního deníku budou upraveny dle návodu k obsluze.

K vedení dopravního deníku na počítači je dovoleno používat pouze programy, schválené ředitelstvím SŽDC.

Zápisy, které do dopravního deníku provádějí jiní zaměstnanci než výpravčí, který dopravní deník vede (oznámení o sjízdnosti a volnosti koleje při ukončení výluky apod.), se ve stanicích, kde se dopravní deník vede na počítači, zapisují do telefonního zápisníku. Písemné hlášení o provedení přípravy vlakové cesty je možno zapisovat i do zvláštního zápisníku podle vzoru, uvedeného v ZDD.

K vedení dopravního deníku na počítači je nutná zkouška praktické způsobilosti.

441.-444.

Neobsazeno.

Vlakové cesty

445.

Vlaková cesta je úsek koleje v dopravně s kolejovým rozvětvením, určený pro danou jízdu vlaku.

446.

Vlakovou cestou u vlaku projíždějícího se rozumí úsek koleje mezi vjezdovým návěstidlem na vjezdové straně a vjezdovým návěstidlem pro opačný směr jízdy vlaku na odjezdové straně.

447.

Vlakovou cestou u vlaku odjíždějícího se rozumí úsek koleje od konce vlaku až po vjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy na odjezdové straně.

Je-li mezi cestovým návěstidlem dovolujícím odjezd vlaku a vjezdovým návěstidlem pro opačný směr jízdy další hlavní návěstidlo (odjezdové nebo cestové), které platí pouze pro jednu kolej a zakazuje jízdu vlaku, končí vlaková cesta u tohoto návěstidla.

448.

Vlakovou cestou u vjíždějícího a pravidelně i mimořádně zastavujícího vlaku se rozumí:

- a) úsek koleje od vjezdového (cestového) návěstidla na vjezdové straně vlaku až k hlavnímu návěstidlu s návěstí zakazující jízdu vlaku, popř. k červené desce nebo červenému terči s návěstí **Stůj**, nahrazující hlavní návěstidlo a upravené jako nepřenositelné návěstidlo; tam, kde takové návěstidlo není nebo není přímo u koleje, až k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**,

b) při vjezdu na kusou kolej úsek koleje od vjezdového (cestového) návěstidla na vjezdové straně vlaku k zarážedlu kusé koleje.

449.

Za hlavním návěstidlem, popř. za červenou deskou nebo červeným terčem s návěstí **Stůj**, nahrazující hlavní návěstidlo a upravené jako nepřenosné návěstidlo, ukončují-li uvedená návěstidla vlakovou cestu, mohou stát vozidla. Končí-li však vlaková cesta u návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**, smějí stát vozidla ve vzdálenosti nejméně 50 m od tohoto návěstidla. Stojí-li vozidla za tímto návěstidlem ve vzdálenosti menší než 50 m, musí se vjíždějícímu vlaku označit místo zastavení nejméně 50 m před čelem stojících vozidel. O tom, že vozidla stojí za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** na vzdálenost menší než 50 m, zpraví zaměstnanec určený ZDD výpravčího nejpozději při přípravě vlakové cesty. Zastavuje-li vlak pravidelně ve vzdálenosti nejméně 200 m před tímto návěstidlem, nemusí se označovat místo zastavení vlaku.

450. -454.

Neobsazeno.

Příprava vlakové cesty

455.

Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici (odbočce) pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku.

Tyto musí být provedeny dříve, než se dovolí jízda vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem.

Pro přípravu vlakové cesty na odbočce platí stejná ustanovení jako ve stanici, není-li v konkrétních případech stanoveno jinak.

456.

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na úsek koleje v určeném obvodu odpovědnosti.

Ve stanicích, kde staniční zabezpečovací zařízení samočinně znemožňuje postavit hlavní návěstidlo na návěst dovolující jízdu, je-li vlaková cesta obsazena, se volnost vlakové cesty při správné činnosti zabezpečovacího zařízení zjišťuje činností tohoto zařízení. V těchto stanicích však musí výpravčí při přípravě vlakové cesty pro odjezd zjistit, zda došlo k uvolnění koleje mezi čelem vlaku a odjezdovým (cestovým) návěstidlem od vozidel, která se zde nacházela.

457.

ZDD musí stanovit, odpovídá-li za volnost vlakové cesty jen výpravčí nebo v určených obvodech také jiní zaměstnanci, kteří mají odbornou způsobilost výhybkáře a stanoví i způsob zjišťování volnosti vlakové cesty.

Každý zaměstnanec určený ke zjišťování volnosti vlakové cesty je plně odpovědný za volnost vlakové cesty ve svém obvodu.

Obvody odpovědnosti se musí stanovit tak, aby se nepřekrývaly.

458.

Pokud snížená viditelnost nebo nepříznivé místní poměry neumožňují zjišťovat volnost vlakové cesty bez podstatného zdržení provozu pohledem a je-li ujetí vozidel, stojících na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou, znemožněno odvratnou výhybkou (výkolejkou) nebo uzamykatelnou podložkou nebo jsou-li pod dozorem zaměstnance zúčastněného na přípravě vlakové cesty, lze za zjištění volnosti nepřehledného úseku považovat zjištění, že:

- a) poslední vlak přijel celý;
- b) za posledním vlakem došla telefonická odhláška nebo odhláška poloautomatickým blokem, pokud tento způsob dovoluje ZDD [podmínky pro dovolení stanovuje předpis SŽDC (ČD) D5];
- c) optická kontrola zabezpečovacího zařízení indikuje uvolnění koleje, pokud tento způsob na základě podkladů od SDC dovoluje ZDD;
- d) došla nebo byla dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje;
- e) jde o zjištění volnosti pro návrat vlaku nebo postrku ze širé tratě (při jízdě vlaku nebo postrku do km a zpět); netýká se zjištění volnosti pro přestavování výhybek.

Byl-li na příslušné koleji prováděn posun, musí zaměstnanec řídící posun po ukončení nebo přerušení posunu ohlásit, že kolej uvolnil od všech vozidel, nebo tuto skutečnost zjistí výhybkář. Není-li toto hlášení zaznamenáváno záznamovým zařízením, musí být dokumentováno způsobem stanoveným ZDD.

459.

Ve stanici, kde je zabezpečovací zařízení doplněno kolejovými obvody, zneumožňujícími při obsazení koleje (tj. i jen části vlakové cesty) postavit hlavní návěstidlo na návěst dovolující jízdu, může ZDD na základě podkladů od SDC povolit, aby se volnost vlakové cesty v úseku koleje vybavené kolejovými obvody zjišťovala podle příslušných indikačních prvků zabezpečovacího zařízení.

Lze-li však předpokládat nesprávnou činnost zabezpečovacího zařízení (v případech stanovených příslušnými předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení), popř. zjistí-li obsluhující zaměstnanec sám tuto nesprávnou činnost, musí se provést příprava vlakové cesty podle ustanovení předchozích článků. Postup stanoví ZDD.

460.

Lze-li ve stanicích s návěstidly závislými na výhybkách postavit vlakovou cestu jen na kolej (z koleje), kterou výpravčí označil na řídicím přístroji nebo na ústředním stavědle, zjišťuje výpravčí správné postavení výhybek ve vlakové cestě podle činnosti zabezpečovacího zařízení.

V případech, kdy zabezpečovací zařízení nevykazuje správnou činnost, popř. není-li vůbec, musí se zvlášť přezkoušet poloha výhybek ve vlakové cestě i odvratných výhybek (popř. jiných zařízení přímé boční ochrany) před jízdou vlaku, a to podle způsobu jejich zajištění a obsluhy buď na stavědle, nebo jejich prohlídkou na místě.

461.

Přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek ve vlakové cestě je třeba:

- a) není-li stavědlový přístroj závislý na řídícím přístroji nebo není-li řídící přístroj vůbec;
- b) dovoluje-li zabezpečovací zařízení výjimečně, aby výpravčí naznačil na řídícím přístroji skupinu kolejí, pro kterou je ve stavědle společný kolejový závěrník (skupinové jízdy);
- c) má-li jet vlak po koleji, která není pojata do zabezpečovacího zařízení;
- d) není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn;
- e) chybí-li na stavědlovém přístroji bezpečnostní závěr u nouzového vybavení zabezpečovacího zařízení závěru výměn nebo u výměnového souhlasového hradla;
- f) na žádost udržujícího zaměstnance při údržbě nebo opravě zabezpečovacího zařízení;
- g) při poruše indikačních prvků polohy výhybky nebo výkolejky.

462.

Správná poloha výhybek a výkolejek ve vlakové cestě se přezkouší takto:

- a) u uzamčených výhybek, výkolejek apod. zjištěním, že jsou klíče od zámků na předepsaném místě;
- b) u stavědel mechanických a elektromechanických přeložením kolejového závěrníku;
- c) u stavědel elektromechanických, kde jsou výhybky s elektromotorickými přestavníky, kontrolou polohy výhybek a výkolejek podle optické kontroly a přeložením kolejového závěrníku.

U ostatních druhů staničních zabezpečovacích zařízení stanoví postup místní předpis pro obsluhu.

463.

Správnou polohu výhybek a výkolejek přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty.

V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení a pod.) je nutno přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek na místě.

Přezkouší-li polohu výhybek a výkolejek výhybkář, ohlásí přezkoušení výpravčímu a poznamená to do zápisníku na stanovišti s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové (odjezdové) koleje nebo přímo v dopravním deníku, má-li s ním společné stanoviště.

464.

Nejsou-li výjimečně uzávorovány ani uzamčeny mechanickými zámkami ručně přestavované výhybky, pojížděné proti hrotu, výhybky s přestavitelnými srdcovkami, odvrtné výhybky a výkolejky, zjistí oprávnění zaměstnanci jejich polohu prohlídkou na místě.

Přitom se musí přesvědčit, přiléhá-li jazyk k opornici, u srdcovek s pohyblivými částmi přiléhají-li hroty ke křídlovým nebo kolenovým kolejnicím a účinkují-li správně jejich závěry (nejsou-li zakryty) a stavěcí zařízení. Křížo-

vatkové výhybky bez srdcovek s pohyblivými částmi nebo jednoduché výhybky se zajistí přenosným výměnovým zámkem a střeží se nebo se zajistí přenosným výměnovým zámkem uzamykatelným. Křížovatkové výhybky se srdcovkami s pohyblivými částmi a kolejové křížovatky se srdcovkami s pohyblivými částmi musí být opatřeny výměnovými zámkem, kterými se v oblasti výměny i srdcovky zajistí.

Stejně se postupuje, nelze-li přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek, vybavenými mechanickými nebo elektrickými přestavníky, pokud ji nelze přezkoušet podle čl. 462.

Pro výhybky s čelistovými závěry lze místo přenosného výměnového zámku použít závěrový zámek.

465.

Ručně přestavované výhybky, vyjma výhybek se srdcovkami s pohyblivými částmi, pojížděné vlakem po hrotu, nemusí být uzamčeny, jsou-li střeženy. V ZDD se uvede, která ručně přestavovaná výhybka musí být při jízdě vlaku po hrotu uzamčena.

466.

Předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení stanoví, kdy a jakým způsobem se zruší vlaková cesta. Jsou-li ve vlakové cestě výhybky nezávislé na hlavním návěstidle, smí se vlaková cesta zrušit teprve tehdy, když je příslušné návěstidlo přestaveno na návěst **Stůj** a když vlak uvolní pojížděné výhybky, popř. až když zastaví.

467.

Za včasné vydání správného příkazu k přípravě vlakové cesty všem zaměstnancům, kteří se musí zúčastnit na přípravě vlakové cesty a za obdržení správného hlášení o připravené vlakové cestě od všech zaměstnanců zúčastněných na přípravě vlakové cesty odpovídá výpravčí.

Za provedení přípravy vlakové cesty v přiděleném obvodu odpovědnosti a za podání předepsaného hlášení o připravené vlakové cestě odpovídá zaměstnanec, jemuž byl dotčený obvod odpovědnosti přidělen.

Ve stanici, kde jsou ve směně dva a více výpravčích, stanoví ZDD, který výpravčí, popř. i ve kterém obvodu, má tyto povinnosti. Musí to být vždy výpravčí, který dovoluje vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku v přiděleném obvodu a který musí dostat hlášení o připravené vlakové cestě od všech zaměstnanců zúčastněných na přípravě vlakové cesty, a to buď přímo, nebo prostřednictvím určených zaměstnanců.

468.

Dříve než výpravčí nařídí přípravu vlakové cesty, zjistí že v jeho obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty:

- je zastaven rušící posun;
- je vlaková cesta volná a správně postavena podle článku 469 b) a c).

Zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty potom nařídí přípravu vlakové cesty. Hlášení výpravčího opakuje u vjíždějícího nebo projíždějícího vlaku zaměstnanec prvního obvodu pro zjišťování volnosti vlakové cesty ve vlakové cestě, u odjíždějícího vlaku zaměstnanec posledního obvodu ve vlakové cestě, ostatní zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty potvrdí, že rozuměli.

Výpravčí smí dovolit vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku, jen když jsou v jeho obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty splněny podmínky prvního odstavce a když všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty ohlásí provedení přípravy vlakové cesty.

469.

Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech:

- a) zastavili rušící posun;
- b) zjistili volnost vlakové cesty, tj. že není obsazena vozidly (kromě obsazení vozidly vlastního vlaku) a že jsou volné příslušné námezdníky;
- c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:
 - výhybky ve vlakové cestě, odvrtné výhybky a odvrtné výkolejky jsou přestaveny a zajištěny ve správné poloze;
 - návěstidla nezajištěná zabezpečovacím zařízením zakazují jízdu, která by mohla ohrozit jízdu vlaku;
 - jsou splněna opatření stanovená předpisem pro obsluhu PZZ a ZDD ve vztahu k PZZ.

Nesouhlasí-li číslo koleje kolejového číselníku s ohlášenou kolejí, nesmějí zaměstnanci vlakovou cestu postavit a jsou povinni na to ihned upozornit výpravčího.

Nařídí-li výpravčí ve stanici s nezávislými návěstidly přípravu vlakové cesty pro vlak projíždějící, musí uvolnit nejdříve odjezdové návěstidlo a teprve po postavení tohoto návěstidla na návěst dovolující jízdu smí uvolnit vjezdové návěstidlo.

Telefonický příkaz k přípravě vlakové cesty může výpravčí vydat i dříve, než je vlak nabídnut a přijat, popř. než došla za předchozím vlakem odhláška.

470.

Pro příkaz k přípravě vlakové cesty se používá těchto znění:

- a) pro vlak zastavující: „*Vlak 3105 na první kolej.*“;
- b) pro vlak projíždějící nebo pro vlak zastavující, který po krátkém pobytu bude pokračovat v další jízdě a pro který lze postavit odjezdové návěstidlo na návěst dovolující jízdu dříve, než návěstidlo vjezdové: „*Vlak 105 na první a z první koleje.*“ nebo „*Vlak 105 po první koleji.*“;
- c) pro vlak odjíždějící: „*Vlak 78 524 ze čtvrté koleje.*“.

Tyto příkazy k přípravě vlakové cesty musí být doplněny:

- o název sousední stanice, odkud se očekává nebo kam jede vlak, pokud je z této koleje (na tuto kolej) na dotčeném zhlaví možnost jízdy na (z) více tratí;

- o číslo traťové koleje ve stanicích na dvou- a více kolejných tratích při jízdě proti správnému směru nebo po nesprávné koleji;
- o jednoznačné určení varianty při použití variantní vlakové cesty nebo je-li vlaková cesta složena z více dílčích vlakových cest. Upřesňující znění pro stanice se složitými poměry musí být uvedena v ZDD;

např. takto: „*Vlak 7810 z Karlštejna z první traťové koleje na druhou kolej.*“, „*Vlak 506 přes výhybku 27 na sedmou kolej.*“, „*Vlak 67 561 ze sedmé koleje po koleji jedna a.*“.

Jde-li o vlak s nezavěšeným postrkem, doplní se příkaz za číslem vlaku slovy „*s nezavěšeným postrkem*“.

Pro odjezd vlaku se příkaz k přípravě vlakové cesty smí dát výhybkáři, který byl přítomen při přípravě vlakové cesty pro jeho vjezd, i jen obsluhou zabezpečovacího zařízení. Toto ustanovení nelze použít, je-li ve stanici připraven k odjezdu ve stejném směru jízdy více než jeden vlak nebo odjíždí-li vlak z jiné koleje, než na kterou vjel.

Příkaz k přípravě vlakové cesty na odbočce, obsazené staničním dozorcem, smí dát výpravčí i jen obsluhou zabezpečovacího zařízení, pokud byl staniční dozorce na odbočce přítomen hlášení předvídaného odjezdu a pokud byla ze sousedních stanic k odbočce dovolena jízda jen jednoho vlaku.

471.

Je zakázáno spojovat příkazy k přípravě vlakové cesty s jinými hlášeními. Teprve až všichni zaměstnanci potvrdí, že rozuměli, smějí být dána jiná hlášení.

472.

Ve stanicích (obvodech) se staničním zabezpečovacím zařízením bez kontroly volnosti vlakové cesty hlásí zaměstnanci provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení podle ustanovení předpisu pro jeho obsluhu. Zaměstnanec obsluhující zabezpečovací zařízení je proto smí obsloužit, jen když se dříve přesvědčí, že je zastaven rušící posun a že je vlaková cesta v jeho obvodu volná.

473.

V případech, kdy nelze výpravčímu ohlásit provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení, musí výpravčí zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty takto: „*V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. Pálek.*“.

V případech, kdy je nutno zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen pro konkrétní stanoviště nebo jen pro konkrétní směr jízdy, nařídí výpravčí jeho provádění takto: „*V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem 1 a dopravní kancelář. Pálek.*“ nebo: „*V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro vjezd a odjezd (pro vjezd, pro odjezd) do Krnova. Doubek.*“.

Při telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty se postupuje podle čl. 474 a 475.

Zrušení telefonického hlášení o provedení přípravy vlakové cesty oznámí výpravčí zúčastněným takto: „*V 11.40 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. Pálek.*“

Pokud je možno zrušit telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen pro konkrétní stanoviště nebo jen pro konkrétní směr jízdy, oznámí výpravčí jeho zrušení takto: „*V 11.40 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem 1 a dopravní kanceláří. Pálek.*“ nebo: „*V 10.20 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro vjezd a odjezd do Krnova. Doubek.*“

Uvedená hlášení zapíše výpravčí červeně na nejbližší volný dvouřádek v dopravním deníku, ostatní zúčastnění zaměstnanci toto stejným způsobem zapíší do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

Při zavedeném telefonickém hlášení přípravy vlakové cesty se podle ustanovení ZDD ohlašují další údaje, které si výpravčí nemůže zjistit sám, např. že vlak vjel (odjel) celý, uvolnění zadního námezníku na určenou vzdálenost apod. Tyto údaje zapisují zaměstnanci do vedené dopravní dokumentace, upravené způsobem, stanoveným ZDD.

474.

Zaměstnanci, kteří neobsluhují zabezpečovacího zařízení, hlásí zastavení rušícího posunu a volnost vlakové cesty výpravčímu telefonicky, popř. písemně.

Telefonické nebo osobní hlášení zní takto: „*První stavědlo. Pro vlak 67 903 na čtvrtou kolej volno. Kubeš.*“, popř.: „*Třetí stanoviště. Pro vlak 755 ze druhé koleje volno. Šafránek.*“

Stojí-li část vlaku na výhybkách, které nejsou v obvodu zaměstnance na odjezdovém zhlaví vlaku, a není-li poloha těchto výhybek kontrolována zabezpečovacím zařízením, musí zaměstnanec, v jehož obvodu tato část vlaku stojí, ohlásit správné postavení výhybek a zastavení rušícího posunu pro odjezd vlaku takto: „*První stavědlo. Pro vlak 55 525 z páté koleje postaveno. Jurčovský.*“

Nelze-li pro jízdu vlaku obsluhovat staniční zabezpečovací zařízení (není-li pro tuto jízdu zařízení nebo je poroucháno) anebo se jedná o skupinu kolejí se společným kolejovým závěrníkem, popř. požádá-li o to udržující zaměstnanec SDC, musí se provedení přípravy vlakové cesty ohlásit telefonicky, popř. písemně. V ZDD se uvede, pro kterou skupinu (skupiny) kolejí se společným závěrníkem je nařízen tento postup. Postup obsluhy zabezpečovacího zařízení při poruchách staničního zabezpečovacího zařízení stanoví předpisy pro jeho obsluhu. Staniční dozorce na odbočce smí ohlásit telefonicky provedení přípravy vlakové cesty až po zjištění, že je následující prostorový oddíl volný.

475.

V dopravně s kolejovým rozvětvením s ručně přestavovanými výhybkami, které se uzamykají mechanickými zámky, hlásí zaměstnanci provedení přípravy vlakové cesty telefonicky nebo písemně. Telefonické nebo osobní hlášení zní takto:

„Třetí stanoviště. Pro vlak 133 na pátou kolej postaveno a volno. Krejčí.“, popř.: „Třetí stanoviště. Pro vlak 133 z páté koleje postaveno a volno. Krejčí.“

Zaměstnanci, kteří neobsluhují výhybky, hlásí telefonicky, popř. písemně zastavení rušícího posunu a volnost vlakové cesty podle čl. 474.

476.

Výpravčí nebo zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty může nařídit výhybkářům, kteří nemají stanoven žádný obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty, přestavení ručně přestavovaných výhybek a výkolejek pro jízdu vlaku.

Výhybkář přestaví výhybky a výkolejky pro jízdu na určenou kolej, přesvědčí se, zda jsou správně přestaveny, u určených výhybek a výkolejek uzamkne jejich zámky a klíče odevzdá výpravčímu nebo zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty. U výhybek, které se pro danou vlakovou cestu nemusí zamykat, ohlásí výpravčímu nebo zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty jejich správné přestavení ústně, telekomunikačním zařízením nebo návěstí **Výhybky přestaveny**.

477.

Nestanoví-li ZDD jinak, smí výpravčí převzít telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen tehdy, jsou-li při hlášení přítomni všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty.

478.

Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty musí být doplněno o název sousední stanice, číslo traťové koleje, variantu vlakové cesty, informaci o nezavěšeném postrku nebo o vjezdu na obsazenou (kusou) kolej, byl-li takto doplněn příkaz k přípravě vlakové cesty.

479.

Zaměstnancům, kteří jsou povinni hlásit postavení vlakové cesty písemně, nařídí výpravčí, aby připravili vlakovou cestu v době, kdy ji připravují výhybkáři.

480.

Telefonické hlášení o volnosti a postavení vlakové cesty smí dávat a přijímat jen výpravčí, na stavědlech a stanovištích jen zaměstnanci odpovídající za volnost vlakové cesty; tímto úkonem nesmí tito zaměstnanci pověřovat jiné zaměstnance. ZDD musí stanovit, kteří zaměstnanci toto hlášení smí dávat a přijímat na stavědlech a stanovištích, obsazených více zaměstnanci.

Telefonické hlášení může být nahrazeno hlášením osobním, rádiovým zařízením nebo staničním rozhlasem se zpětným dotazem, dovoluje-li to ZDD, v němž jsou zároveň stanoveny podmínky pro použití jiného než telefonního spojení.

V případě poruchy používaného spojení určí ZDD náhradní spojení, příp. postup při nemožném dorozumění výpravčího se zaměstnanci, podílejícími se na přípravě vlakové cesty.

481.

Po ohlášení, že vlaková cesta je postavena, sledují výhybkáři do příjezdu nebo odjezdu vlaku postavení vlakové cesty a její volnost. Jsou povinni zabránit jízdě vlaku, pro který nebyla nařízena příprava vlakové cesty, posunu, který by jízdu vlaku ohrozil a podle možnosti i zásahům do zabezpečovacího zařízení v postavené vlakové cestě.

Úlevy povoluje schvalovatel ZDD.

482.

Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty zapisuje výpravčí časovým údajem do příslušných sloupců dopravního deníku. Nestačí-li počet sloupců, upraví se vhodně dopravní deník nebo se vede zvláštní zápisník. Vzor zápisníku se uvede v ZDD.

Hlásí-li volnost vlakové cesty některý zaměstnanec písemně, zapíše do dopravního deníku časový údaj a připojí svůj podpis.

Hlášení volnosti a postavení vlakové cesty dané obsluhou zabezpečovacího zařízení se nezapisuje.

Odvolá-li výpravčí již ohlášenou vlakovou cestu, škrtně v dopravním deníku zrušené údaje tak, aby zůstaly čitelné, a v poznámkách zapíše: „*Vlaková cesta odvolána.*“. Pro další jízdu tohoto vlaku použije nového dvouřádku.

483.

Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty je tiskopis, do kterého zaměstnanci, kteří hlásí provedení přípravy vlakové cesty zapisují údaje o volnosti a správném postavení vlakové cesty, popř. i hlášení předvídaných odjezdů. Zapíše se vždy číslo vlaku a číslo koleje ohlášené výpravčím příkazem k přípravě vlakové cesty.

Všichni zaměstnanci, kteří hlásí volnost a správné postavení vlakové cesty telekomunikačním zařízením ze stavědel nebo stanovišť, zapisují hlášení časovým údajem do příslušných sloupců Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty. Ostatní zaměstnanci, kteří hlásí volnost a správné postavení vlakové cesty telekomunikačním zařízením, tato hlášení zapisují jen pokud nejsou hovory zaznamenávány záznamovým zařízením.

Odvolá-li výpravčí vlakovou cestu, škrtnou se údaje v Zápisníku tak, aby zůstaly čitelné, a v řádku se zapíše: „*Odvoláno*“. Pro nově nařízenou vlakovou cestu se pak použije nového řádku.

Časovým údajem a podpisy obou zaměstnanců se v Zápisníku zapíše ukončení a nástup dopravní služby. Datum nového dne se zaznamená na nejbližší volný řádek.

Pro odbočky obsazené staničním dozorcem musí ZDD stanovit, jakým způsobem se upraví Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů, aby do něho bylo možno zapisovat i veškeré údaje jako do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

484.

Ustanovení této kapitoly týkající se telefonického hlášení platí obdobně i při použití jiného spojení (rádiovým zařízením, staniční rozhlasem).

485.-495.

Neobsazeno.

Výprava a odjezd vlaku

496.

Žádný vlak nesmí odjet ze stanice obsazené výpravčím bez výpravy. Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení následujících článků. Výpravčí smí vlak vypravit, až když jsou splněny všechny předepsané úkony před jeho odjezdem. Pokud sousední výpravčí s jízdou nesouhlasí (zákazová dispozice), nesmí výpravčí dovolit jízdu vlaku z vlastní stanice.

497.

Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se uskutečňuje těmito způsoby:

- a) návěstí **Odjezd** (výpravkou);
- b) ústním rozkazem „*Vlak 4502 ze druhé koleje do Kyjova odjezd!*“, daným osobně;
- c) návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku;
- d) ústním rozkazem, daným telekomunikačním zařízením;
- e) písemným rozkazem.

498.

Při výpravě vlaků s přepravou cestujících návěstí **Odjezd**, ústním rozkazem nebo písemným rozkazem, doručeným výpravčím, se zachová následující postup:

- a) u vlaku s vlakovou četou dá výpravčí krátce před odjezdem návěst **Výzva k pohotovosti**. Členové vlakové čety podle potřeby opakují tuto návěst píšťalkou až ke konci vlaku. Nebrání-li nic odjezdu vlaku, dají návěst **Pohotovi k odjezdu** postupně od konce vlaku až k členu vlakové čety, který je nejbližší vedoucímu hnacímu vozidlu. Ten dá poté návěst **Souhlas k odjezdu**.

Je-li ve vlaku jednotka s dveřmi, centrálně uzavíranými jiným strojvedoucím než strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla, dají návěst **Pohotovi k odjezdu** členové vlakové čety, kterým jsou vozidla této jednotky přidělena, směrem ke strojvedoucím těchto jednotek. Tito strojvedoucí poté uzavřou centrálně uzavírané dveře a dají návěst **Pohotovi k odjezdu** směrem k členu (členům) vlakové čety v přední části vlaku. Není-li před tímto strojvedoucím žádný člen vlakové čety, dá strojvedoucí po uzavření dveří návěst **Souhlas k odjezdu**.

Po obdržení návěsti **Souhlas k odjezdu** dá výpravčí návěst **Odjezd** nebo provede úkony umožňující odjezd vlaku. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla uzavře centrálně uzavírané dveře (je-li souprava jimi vybavena) a uvede vlak do pohybu;

- b) u vlaků bez vlakové čety dá výpravčí návěst **Výzva k pohotovosti**. Nebrání-li nic odjezdu, strojvedoucí uzavře centrálně uzavírané dveře a dá návěst **Souhlas k odjezdu**.

Je-li vlak sestaven z více jednotek, které mají centrálně uzavírané dveře ovládané samostatně, dají strojvedoucí zadních jednotek po uzavření dveří návěst **Pohotovi k odjezdu** postupně směrem k vedoucímu hnacímu vozidlu. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla dá po uzavření dveří a obdržení návěstí **Pohotovi k odjezdu** od strojvedoucích ostatních jednotek návěst **Souhlas k odjezdu**.

Poté dá výpravčí návěst **Odjezd** nebo provede úkony umožňující odjezd vlaku;

- c) při výpravě sunutého vlaku se postupuje podle odstavce a) tohoto článku, ale návěst **Výzva k pohotovosti** opakují členové vlakové čety od konce vlaku k začátku a návěstí **Pohotovi k odjezdu** se dávají postupně od začátku vlaku až k členu vlakové čety (strojvedoucímu), který je nejbližší vedoucímu hnacímu vozidlu.

Návěsti při výpravě vlaku se nemusí používat, pokud je možno dát příslušný pokyn ústně.

499.

U vlaků bez přepravy cestujících se návěsti **Výzva k pohotovosti**, **Pohotovi k odjezdu** a **Souhlas k odjezdu** nemusí dávat. Vedoucí obsluhy vlaku může návěstí **Souhlas k odjezdu** ohlásit připravenost obsluhy vlaku k odjezdu.

Ve stanici nebo na zastávce, kde dochází ke změně druhu vlaku z vlaku s přepravou cestujících na soupravový, musí strojvedoucí dostat od vedoucího vlakové čety nebo od zaměstnance určeného technologickými postupy dopravce informaci o ukončení činnosti zaměstnanců dopravce po ukončení jízdy vlaku s přepravou cestujících, dříve než uvede soupravový vlak do pohybu.

500.

Rozkaz k odjezdu dává výpravčí vždy strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Ten uposlechne rozkazu jen tehdy, je-li si jist, že rozkaz platí pro jeho vlak.

501.

Neobsazeno.

502.

Postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně návěstí PN) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu vlaku.

Výpravu vlaku návěstidlem může výpravčí uskutečnit jen z té koleje, u které je odjezdové, cestové, vložené návěstidlo nebo uzávěra koleje, platné jen pro jednu kolej, popř. skupinové návěstidlo s indikátorem ukazujícím číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta.

Při poruše indikátoru skupinového návěstidla se nesmí postupovat podle ustanovení tohoto článku.

Stanice se skupinovými odjezdovými (cestovými) návěstidly jsou označeny ve sloupci "Zvláštní opatření" tabelárního jízdního řádu a v Tabulce dopravních údajů značkou **S**.

U lokomotivních vlaků výprava podle ustanovení tohoto článku platí bez zřetele na to, pod číslem jakého druhu vlaku byl lokomotivní vlak zaveden.

503.

Stojí-li na téže koleji před odjezdovým, cestovým, vloženým návěstidlem, popř. uzávěrou koleje, připraveno k odjezdu více vlaků, platí rozkaz k odjezdu podle ustanovení čl. 502 jen pro první vlak stojící před tímto návěstidlem. Další vlak musí vyčkat, až se po nové návěsti zakazující jízdu znovu objeví návěst dovolující odjezd vlaku.

O tom, že vlak stojí na koleji jako druhý (příp. další), musí být strojvedoucí druhého (dalšího) vlaku zpraven výpravčím přímo nebo prostřednictvím zaměstnance určeného ZDD, a to i tehdy, jde-li o posunující díl, ze kterého se bezprostředně po ukončení posunu stává vlak.

Stejný postup je nutno zachovat, stojí-li na téže koleji více PMD nebo posunových dílů (popř. vlaků, PMD a posunových dílů současně), jejichž jízda bude dovolována návěstí dovolující jízdu vlaku.

504.

Neobsazeno.

505.

Ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků podle článku 502, je možná výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu při dodržení těchto podmínek:

- a) stanice, v nichž je tento postup možný, stanoví operátor obsluhy dráhy ve spolupráci s Odborem řízení provozu SŽDC;
- b) v ZDD těchto stanic se uvedou související opatření místního charakteru;
- c) tyto stanice musí být označeny v tabelárním jízdním řádu za názvem stanice značkou ● (černé kolečko). Takto se označí dotčené stanice v tabelárním jízdním řádu všech vlaků s přepravou cestujících včetně vlaků, které v této stanici pravidelně projíždějí, zastavují jen z dopravních důvodů nebo jedou v době výluky služby výpravčího;
- d) odjezd z prostoru pro výstup a nástup cestujících se provede podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu); přitom strojvedoucí odpovídá za to, že vlak neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Vidí-li však strojvedoucí, že odjezdové (cestové) ná-

věstidlo zakazuje jízdu, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího;

- e) vidí-li strojvedoucí, že je mezi čelem vlaku a odjezdovým (cestovým) návěstidlem výhybka (nebo o ní ví) a nemůže-li před odjezdem pohledem bezpečně zjistit, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěsti samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěsti předcházejícího hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla, z vlakového zabezpečovače nebo dotazem u výpravčího, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího.

Nevidí-li strojvedoucí mezi čelem vlaku a odjezdovým (cestovým) návěstidlem výhybku a nemůže-li před odjezdem pohledem bezpečně zjistit, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěsti samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěsti předcházejícího hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla, z vlakového zabezpečovače nebo dotazem u výpravčího, po provedení úkonů podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu) uvede vlak do pohybu rychlostí nejvýše 40 km/h. Rychlost jízdy však musí upravit tak, aby mohl bezpečně zastavit před návěstí **Stůj** hlavního návěstidla nebo před případnou výhybkou. Rychlost smí strojvedoucí zvyšovat, až když bezpečně zjistí, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd vlaku vyšší rychlostí. Pokud ale strojvedoucí za jízdy zjistí, že je před hlavním návěstidlem výhybka, smí přes ní jet, jen pokud již vidí na příslušném hlavním návěstidle návěst dovolující jízdu nebo se souhlasem výpravčího, jinak musí před výhybkou zastavit;

- f) v případě, kdy je nutné, aby vlak zůstal stát v prostoru pro nástup a výstup cestujících, výpravčí:

- nesmí uvolnit nebo postavit příslušné hlavní návěstidlo do polohy dovolující jízdu dříve, než bude odjezd možný,
- musí o prodloužení pobytu ve stanici strojvedoucího včas informovat; není-li to možné, musí zajistit označení místa zastavení vlaku přenosnou návěstí **Stůj**,
- po pomnutí důvodu zadržení vlaku uskuteční jeho výpravu podle čl. 497c). Předpokládá-li nebo zjistí-li výpravčí, že strojvedoucí nemůže pohledem příslušnou návěst hlavního návěstidla vidět, musí informovat strojvedoucího o postavení hlavního návěstidla do polohy dovolující jízdu. Pokyn daný rozhlasem nemusí strojvedoucí opakovat;

- g) sledování jízdy vlaku přísluší zpravidla zaměstnanci určenému ZDD;

- h) další související úkony u vlaku, zejména charakteru přepravního, zabezpečuje zaměstnanec stanice určený ZDD. Je-li ze závažných důvodů nezbytná přítomnost výpravčího u vlaku, vyžádá si jej člen doprovodu vlaku vhodným způsobem přímo nebo prostřednictvím přítomného zaměstnance stanice.

V těchto stanicích je možná výprava vlaků jen způsoby, uvedenými v odst. c), d) a e) čl. 497.

Při výpravě vlaku s přepravou cestujících písemným rozkazem je v těchto stanicích nutno vždy zachovat před odjezdem postup, jako když je písemný rozkaz doručen jiným zaměstnancem než výpravčím.

506.

Ve stanicích, v nichž nelze uskutečnit výpravu vlaku podle čl. 502, musí být vlak vždy vypraven návěstí **Odjezd** nebo ústním (písemným) rozkazem; výpravčí smí uskutečnit výpravu vlaku i telekomunikačním zařízením. Rozhlasem však smí výpravčí uskutečnit výpravu vlaku jen tehdy, je-li na zhlaví, popř. před skupinovým odjezdovým nebo cestovým návěstidlem připraven k odjezdu jen jeden vlak. Rozkaz daný rozhlasem nemusí strojvedoucí opakovat.

V případech, kdy je písemný rozkaz doručen strojvedoucímu vlaku s přepravou cestujících jiným zaměstnancem než výpravčím nebo je-li výprava tohoto vlaku provedena telekomunikačním zařízením, se před odjezdem postupuje jako ve stanicích, kde výpravčí vlaky nevypravuje.

Výpravu vlaku telekomunikačním zařízením uskuteční výpravčí takto:

„*Vlak 88 256 z páté koleje do Kladna odjezd.*“

507.

Nemůže-li dát výpravčí rozkaz k odjezdu podle ustanovení čl. 497 a) - d), uskuteční se výprava vlaku písemným rozkazem takto: „*Vlak 78 856 z páté koleje do Kladna odjezd.*“

Nejsou-li dovoleny současné odjezdy vlaků, smí výpravčí nařídit sepsání dalšího písemného rozkazu pro odjezd vlaku na témž zhlaví až po odjezdu předchozího vlaku vypravovaného na písemný rozkaz. Písemný rozkaz smí být vlaku doručen jen na rozkaz výpravčího, který odpovídá za splnění podmínek pro odjezd vlaku. Ve stanicích nebo odbočkách, kde je více výpravčích, se uvede v ZDD, který výpravčí, popř. i jakým způsobem dává rozkaz k doručení tohoto písemného rozkazu.

508.

Má-li při výpravě vlaku kterýkoli zaměstnanec závažný důvod, aby zabránil odjezdu vlaku, dá ihned návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Je-li možno po této mimořádnosti uskutečnit odjezd vlaku, dá výpravčí (strojvedoucí) návěst **Výzva k pohotovosti**.

Byl-li vlak po výpravě nebo za průjezdu zastaven ve stanici návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**, smí pokračovat v další jízdě po odstranění závady nebo překážky a po provedení výpravy vlaku. Zaměstnanec obsluhující hlavní návěstidlo musí v případě, že je ohrožena (není dovolena) další jízda vlaku, přestavit neprodleně příslušné hlavní návěstidlo na návěst zakazující jízdu.

Stejně tak smí vlak pokračovat v jízdě až po provedení výpravy, byl-li zastaven návěstí hlavního návěstidla, zakazující jízdu nebo jeho zhasnutím a strojvedoucímu se nepodařilo vlak před tímto návěstidlem zastavit.

Zastavil-li vlak z jiných důvodů, než podle předchozího odstavce, smí pokračovat v další jízdě teprve po odstranění příčiny zastavení (bez výpravy výpravčím).

Zastavil-li vlak ve stanici před návěstidlem zakazujícím jízdu, smí pokračovat v další jízdě po změně návěstního znaku na návěst dovolující jízdu, jsou-li splněny podmínky čl. 502, v opačném případě musí být vypraven.

Zastavil-li však ve stanici (kromě zastávky v obvodu stanice) z jakýchkoliv příčin vlak s přepravou cestujících v prostoru pro výstup a nástup cestujících (i jen částí soupravy), musí být vždy vypraven. Zastavil-li v tomto prostoru vlak s centrálně uzavíranými dveřmi (kromě zastavení z důvodu výstupu a nástupu cestujících) a strojvedoucí během pobytu dveře neodjistil (neotevřel), postupuje se před odjezdem podle článku 498 b) nebo 504 obdobným způsobem, jako u vlaku bez vlakové čety.

509.

Vlak připravený k odjezdu má stát čelem před odjezdovým návěstidlem (cestovým, popř. vloženým návěstidlem nebo uzávěrou koleje). Jen v nezbytných případech může stát čelem za těmito návěstidly a je dovoleno jej i takto vypravit.

Stojí-li ve stanici vlak čelem za odjezdovým návěstidlem, musí couvnout tak, aby byl čelem před tímto návěstidlem. Není-li couvnutí vlaku možné, zpraví výpravčí strojvedoucího písemným rozkazem o návěsti odjezdového návěstidla nebo o jeho neobsluhování. Tento postup není třeba dodržovat ve stanicích s mechanickými odjezdovými návěstidly nebo u vlaků s přepravou cestujících, které pro výstup a nástup cestujících musí zastavit čelem až za tímto návěstidlem, pokud čelo vlaku před zastavením minulo odjezdové (cestové) návěstidlo s návěstí dovolující jízdu vlaku.

Stojí-li ve stanici vlak čelem za cestovým nebo vloženým návěstidlem, popř. za uzávěrou koleje, postupuje se jako ve stanicích bez těchto návěstidel. Výpravčí dá strojvedoucímu rozkaz k odjezdu a strojvedoucí není povinen se v tomto případě přesvědčovat o návěsti na návěstidle. Jde-li však v takovém případě o návěstidlo, které je současně předvěstí následujícího hlavního návěstidla, musí strojvedoucí očekávat u následujícího hlavního návěstidla zákaz jízdy.

510.

Výprava vlaku z koleje, která nemá odjezdové návěstidlo nebo pro kterou návěstidlo neplatí, může být dovolena jen výjimečně v nezbytných případech za podmínek stanovených ZDD stejným způsobem, jako při odjezdu kolem neobsluhovaného návěstidla.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na stanice bez odjezdových návěstidel.

511.

Při rozjezdu vlaku s více činnými hnacími vozidly se zachová tento postup:

- a) u hnacích vozidel, vybavených telekomunikačním zařízením, se strojvedoucí všech činných hnacích vozidel dohodnou pomocí tohoto zařízení o rozjezdu vlaku;

b) nelze-li použít postup dle odst. a), pak strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla provede rozjezd samostatně, pokud není v místě rozjezdu překročen normativ hmotnosti pro toto hnací vozidlo. Je-li normativ hmotnosti překročen, pak strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla dá návěst **Povolte brzdy úplně** a začne vyvíjet tažnou sílu. Tato návěst je příkazem pro strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel, aby rovněž začali vyvíjet tažnou sílu. U vlaku s nezavěšeným postrkem dá strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla vždy návěst **Povolte brzdy úplně** a tažnou sílu začne vyvíjet po krátké časové prodlevě tak, aby nedošlo k oddělení postrku od vlaku.

512.

Neobsazeno.

Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit

513.

Vjezdové koleje se určují hlavně se zřetelem k manipulaci vlaků ve stanici a k nastupování a vystupování cestujících.

Při křižování a předjíždění vlaků, při němž jeden vlak ve stanici zastaví a druhý projíždí, upraví se jejich vjezdy tak, aby projíždějící vlak vjížděl na hlavní kolej anebo na kolej, na kterou lze dovolit jízdu nesníženou rychlostí. Není-li to možné, upraví se jejich vjezdy pokud možno tak, aby projíždějící vlak vjížděl na kolej, na kterou je snížení rychlosti co nejmenší.

Obdobně je třeba, aby na takovou kolej vjel každý vlak, u něhož již není důvod pro vjezd sníženou rychlostí. Ve stanicích, kde nelze vjíždět a současně i odjíždět nesníženou rychlostí (odsun osy), je třeba určit, je-li to možné, vjezdovou kolej tak, aby vlak nesníženou rychlostí odjížděl.

Čísla vjezdových (odjezdových) kolejí pravidelných vlaků se uvedou v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance.

Při mimořádnostech určí kolej výpravčí a ohlásí ji zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty nejpozději příkazem k přípravě vlakové cesty.

514.

Má-li projíždět vlak ve stanici, v níž stojí vlak s přepravou cestujících, je nutno zásadně dbát, aby vlak s přepravou cestujících stál na koleji bližší k výpravní budově (k nástupišti), a to i za cenu případného snížení rychlosti projíždějícího vlaku. Není-li to možné, lze dovolit průjezd vlaku po koleji bližší k výpravní budově, jen je-li mezi stojícím vlakem s přepravou cestujících a projíždějícím vlakem alespoň jedna kolej.

Jen v nezbytných případech lze dovolit průjezd vlaku přímo po sousední koleji bližší k výpravní budově (nástupišti).

515.

Ve stanicích, ve kterých odjezdová návěstidla nenávěstí rychlost, je zakázáno postavit pro projíždějící vlak vlakovou cestu pro vjezd nesníženou rychlostí a zároveň pro odjezd sníženou rychlostí. Odjezd sníženou rychlostí se smí

v takovém případě dovolit, až když vlak ve stanici zastaví. Výjimku tvoří případy, kdy rychlost na odjezdovém zhlaví není vyšší než 40 km/h (stanice s traťovou rychlostí na odjezdovém zhlaví 40 km/h, pomalá jízda na odjezdovém zhlaví, zpravení písemným rozkazem apod.).

516.

Není-li místo zastavení označeno nebo není-li určeno předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy, musí vlak zastavit ve stanici před hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje s návěstí zakazující jízdu vlaku. Tam, kde takové návěstidlo přímo u koleje není, musí zastavit nejdále před návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**.

Expresním vlakům je možno určit místo zastavení i značkou, vysvětlenou pod tabelárním jízdním řádem. Vlakům ostatních druhů je možno určit místo zastavení v TTP nebo v tabulce 3 SJŘ vždy jednotně pro všechny vlaky příslušného druhu.

Vlak má ve stanici zastavit tak, aby uvolnil zadní námezník na vzdálenost nejméně 20 m a hranici izolovaného úseku. Vlaky, zastavující pro výstup a nástup cestujících, musí zastavit pokud možno tak, aby všechny vozy s cestujícími byly u zvýšeného nástupiště. U vlaků s přepravou cestujících, kratších než nástupiště, musí strojvedoucí zastavit vlak co nejbližší u výpravní budovy nebo podchodu (lávky), není-li místo zastavení určeno jiným způsobem.

Strojvedoucí vlaku, zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, smí pokračovat v jízdě k nástupišti, umístěnému za hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje, za návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**, pouze když jsou splněny podmínky pro další jízdu vlaku.

517.

Zastaví-li vlak dříve, než uvolní zadní námezník na vzdálenost nejméně 20 m, ohlásí to zaměstnanec stanice, v jehož obvodu pro zjišťování volnosti vlakové cesty se konec vlaku nachází, ihned výpravčímu. O dalším postupu při uvolňování zadního námezníku rozhodne výpravčí.

518.

Sjíždí-li se ve stanici několik vlaků a je-li některý z nich s přepravou cestujících, zařídí se jejich vjezdy tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost cestujících. Vlak přijíždějící dříve má vjíždět na kolej, která je blíže k výpravní budově (k nástupišti). Zastavení se upraví tak, aby se u vlaku opačného směru kryly zadní vozy obsazené cestujícími a aby u vlaku téhož směru (v odbočných stanicích a při předjíždění) jedna vlaková souprava, pokud je to možné, nekryla druhou.

Musí-li pro staniční poměry nebo podle dopravní situace dříve vjíždějící vlak jet na vzdálenější kolej, upraví se zastavení vlaků tak, aby se u vlaků opačného směru kryla hnací vozidla v čele vlaku a u vlaků téhož směru zastavil později vjíždějící vlak hnacím vozidlem u posledního cestujícími obsazeného vozu prvního vlaku.

Brání-li cestujícím v nastupování nebo vystupování nákladní vlak, musí se nákladní vlak rozdělit, aby se umožnil cestujícím průchod.

519.

Dovolí-li výpravčí vjezd vlaku s přepravou cestujících, který má ve stanici zastavit, nesmí dovolit vjezd nebo průjezd jiného vlaku, který by první vlak ještě za jízdy nebo po zastavení míjel po koleji bližší výpravní budově (nástupišti):

- a) dokud první vlak nezastaví a cestující nevystoupí a nenastoupí;
- b) dokud vlak, který má pokračovat v jízdě po rozkazu k odjezdu neopustí nástupiště nebo dokud není postaráno o bezpečnost cestujících podle čl. 520.

Dovolí-li výpravčí naopak vjezd vlaku projíždějícímu (na dvoukolejných tratích nebo v odbočných stanicích), smí dovolit vjezd vlaku s přepravou cestujících, který má ve stanici zastavit na vzdálenější koleji, až když projíždějící vlak mine nástupiště.

520.

Ve všech případech, kdy by mohli být ohroženi cestující vlaku stojícího na vzdálenější koleji nezbytnou jízdou vlaku nebo posunem po koleji bližší k výpravní budově (k nástupišti), musí výpravčí včas varovat cestující staničním rozhlasem a navíc musí na tuto jízdu upozornit (např. telekomunikačním zařízením) členy doprovodu vlaku, který již ve stanici stojí, a cestující varovat i jejich prostřednictvím.

Obdobným způsobem je nutno zpravit i ostatní zaměstnance (nakládku a vykládku zboží, pošty apod.), jejichž přítomnost je u tohoto vlaku nezbytná. Případná další nutná opatření stanoví ZDD.

521.

Ustanovení čl. 514 a 518 - 520, týkající se bezpečného nástupu a výstupu cestujících, neplatí v těch případech, kde jsou nástupiště s podchody (lávkami) a cestující nemusí přecházet kolej v úrovni.

522.

Vyžaduje-li to dopravní situace, může výpravčí změnit určenou kolej. Je-li to nutné, zpravit výpravčí o změně staniční zaměstnance, poštovní a celní zaměstnance apod.

Změnit vjezdovou kolej pro vlak po postavení vjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu je dovoleno jen po předchozím přestavení vjezdového návěstidla na návěst zakazující jízdu při dodržení podmínek stanovených předpisem SŽDC (ČD) D1.

523.

Jízdu vlaku po kolejích, které nejsou ZDD určeny jako dopravní, může výpravčí dovolit jen za mimořádných okolností a v nezbytných případech (při mimořádných událostech, nepředpokládaných výlukách apod.).

SDC oznámí stanicím podmínky pro jízdu vlaků po těchto kolejích se zřetelem k rychlosti a k přechodnosti vozidel. Tyto podmínky a způsob zajištění vlakové cesty se uvedou v ZDD.

524.

Je-li třeba, aby vlak zastavil na určitém místě, zařídí výpravčí, aby toto místo bylo označeno ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj**, popř. přenosnou návěstí **Místo zastavení**. Je-li před místem zastavení vlaku stanoviště zaměstnance zúčastněného na přípravě vlakové cesty, musí výpravčí doplnit příkaz k přípravě vlakové cesty rozkazem pro tohoto výhybkáře, aby dával vjíždějícímu vlaku ruční návěst **Výstraha**.

525.

Je-li třeba změnit místo zastavení u pravidelně zastavujícího vlaku (vlak má zastavit na jiném než obvyklém místě) a není možno označit místo zastavení ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj** nebo **Místo zastavení**, může výpravčí dávat pokyny strojvedoucímu telekomunikačním zařízením nebo ručními speciálními návěstmi. Tyto návěsti se dávají na té straně, na které strojvedoucí řídí vedoucí hnací vozidlo.

Viditelné návěsti není nutné doplňovat návěstmi slyšitelnými.

Místo zastavení, určené SJŘ nebo TTP, je možno navíc změnit i písemným rozkazem.

526.-528.

Neobsazeno.

Vjezdy vlaků na kusou nebo obsazenou kolej

529.

Kolej kusá je kolej ukončená zarážedlem.

Ve stanicích, kde vlaková cesta končí u hlavního návěstidla, u návěsti **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** před zarážedlem kusé koleje, se vjezd vlaku na tuto kolej nepovažuje za vjezd vlaku na kusou kolej.

Pravidelné vjezdy na kusou kolej (která nesplňuje podmínky předchozího odstavce) nejsou dovoleny. Je-li v mimořádných případech nutné vjíždět na kusou kolej, musí být strojvedoucí zpraven o mimořádném vjezdu na kusou kolej. Není-li v jednotlivých ustanoveních stanoveno jinak, platí pro vjezd na kusou kolej stejné podmínky jako pro vjezd na obsazenou kolej.

Není-li vlaková cesta na kusé koleji volná v celé délce, postupuje se při přípravě vlakové cesty jako při vjezdu vlaku na obsazenou kolej.

530.

Kolej obsazená je kolej, v jejímž průjezdném průřezu se nachází vozidlo (vozidla).

Pravidelné vjezdy na obsazenou kolej může v odůvodněných případech povolit ředitel RCP.

Pravidelné vjezdy na obsazenou kolej se vyznačují v tabelárním jízdním řádu vlaku kroužkem (O) a v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance zvláštní poznámkou.

Vlak, který má v tabelárním jízdním řádu poznámku o pravidelném vjezdu na obsazenou kolej, může vjíždět bez nutnosti zpravit strojvedoucího i mimořádně na kusou kolej.

531.

Mimořádný vjezd na obsazenou kolej smí výpravčí dovolit, jen vyžaduje-li to nezbytně dopravní situace.

O mimořádném vjezdu na obsazenou kolej se zpraví vlak písemným rozkazem v poslední stanici (popř. i na odbočce), obsazené výpravčím. Je-li to účelné (např. s ohledem na délku stanice), je možné v tomto rozkaze uvést hlavní návěstidlo (návěstidla), platné pro příslušný směr jízdy, za kterým bude kolej obsazena.

Není-li to možné nebo nedojde-li z této stanice hlášení, že vlak byl zpraven, zpraví výpravčí vlak písemným rozkazem u vjezdového (cestového) návěstidla. Teprve po tomto zpravení smí dovolit vlaku další jízdu.

Výpravčí může strojvedoucího zpravit o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej také rozkazem Pv, který strojvedoucímu nadiktuje telefonicky nebo rádiovým zařízením.

Dovolení vjezdu vlaku **Přivolávací návěstí** nebo **Ruční přivolávací návěstí** (nikoliv však písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením) zpravení vlaku o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej nahrazuje. **PN (RPN)** je však takto možno použít pouze při splnění všech těchto podmínek:

- k nutnosti vjezdu na obsazenou kolej dojde až po odjezdu vlaku ze sousední stanice;
- jízdu kolem hlavního návěstidla není možné dovolit jeho normální obsluhou;
- strojvedoucího není možné zpravit rádiovým zařízením.

Bude-li vjezd vlaku dovozen návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, nemusí být strojvedoucí zpraven o pravidelném ani mimořádném vjezdu na obsazenou kolej.

532.

Pravidelný vjezd vlaku na záhlaví, obsazené vozidly, není dovolen. Při mimořádném vjezdu vlaku na záhlaví, obsazené vozidly, se musí uvést tato skutečnost v písemném rozkazu.

Výpravčí nesmí dovolit vjezd vlaku na obsazenou kolej:

- a) ze které je postavena vlaková cesta pro odjezd jiného vlaku;
- b) na které je dovolen (popř. nebyl ukončen) pohyb vozidel ve směru proti očekávané jízdě vlaku.

533.

Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej (pravidelném i mimořádném) musí strojvedoucí upravit rychlost vlaku tak, aby od první pojížděné výhybky (od hlavního návěstidla, pokud není obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu) dodržel

podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, tj. tak, aby za všech okolností včas a bezpečně zastavil před stojícími vozidly. Byl-li strojvedoucí zpraven o tom, za kterým návěstidlem bude kolej obsazena, jedná takto až od tohoto návěstidla.

Strojvedoucí však smí najet na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení, pokud byl o nutnosti svěšení vozidel informován návěstí **Stlačit** nebo telekomunikačním zařízením. Tuto informaci smí výpravčí nebo zaměstnanec dávající návěst **Stlačit** dát, jen když se přesvědčí, že jsou stojící vozidla zajištěna proti ujetí.

Při vjezdu na záhlaví, obsazené vozidly, musí strojvedoucí dodržet podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů již od vjezdového návěstidla.

534.

Pro příkaz k přípravě vlakové cesty na kusou nebo obsazenou kolej se předepsaná znění doplní před číslem koleje slovy „*na obsazenou*“, „*mimořádně na obsazenou*“ nebo „*mimořádně na kusou*“.

Je-li před místem obsazení koleje stanoviště zaměstnance zúčastněného na přípravě vlakové cesty, je příkaz k přípravě vlakové cesty na obsazenou (kusou) kolej zároveň rozkazem pro tohoto zaměstnance, aby dával vjíždějícímu vlaku ruční návěst **Výstraha**. Tato návěst se nemusí dávat, byl-li vlak o vjezdu na obsazenou kolej zpraven u vjezdového (cestového) návěstidla nebo pokud vlak vjíždí na PN (RPN).

535.

Při přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku na obsazenou kolej musí být přítomni i ti zaměstnanci, v jejichž obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty je tato kolej obsazena.

536.

Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej:

- a) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty telefonicky a kolej je volná v obvodu odpovědnosti v celé délce, platí pro toto hlášení ustanovení čl. 474 a 475;
- b) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty telefonicky a kolej je volná v obvodu odpovědnosti jen zčásti, hlásí zaměstnanec zastavení rušícího posunu a správné postavení a zajištění výhybek pro vjezd vlaku telefonicky takto:
„*Druhé stanoviště. Pro vlak 563 na obsazenou první kolej postaveno. Zeman.*“.
Nejsou-li v obvodu odpovědnosti zaměstnance v této vlakové cestě výhybky, platí pro hlášení o volnosti vlakové cesty znění, uvedené v odstavci d) tohoto článku;
- c) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení, hlásí zaměstnanec provedení přípravy vlakové cesty pouze obsluhou zabezpečovacího zařízení;
- d) na stanovištích, kde je kolej obsazená v obvodu odpovědnosti v celé délce, hlásí zaměstnanci vždy obsazení koleje takto:
„*Třetí stavědlo. Pátá kolej obsazená. Skála.*“.

Stejně hlášení jako v odstavci d) dávají zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, jejichž obvody odpovědnosti jsou ve směru jízdy vlaku za obvodem, ve kterém začíná obsazení koleje, a to bez ohledu, zda kolej v jejich obvodu odpovědnosti je obsazena v celé délce nebo jen zčásti, popř. je volná.

537.

Do dopravního deníku a zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty se zapisují hlášení při přípravě vlakové cesty podle čl. 482 a 483; v případech podle odstavce d) předchozího článku se do příslušného sloupce místo časového údaje zapíše zkratka „obsaz“.

Číslo obsazené koleje se při záznamu v dopravním deníku a v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty červeně zakroužkuje.

538.

Ostatní ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D2 týkající se přípravy, postupu a zapisování hlášení při přípravě vlakové cesty platí i pro přípravu vlakové cesty na kusou nebo obsazenou kolej.

539.-540.

Neobsazeno.

Změna trasy vlaku

541.

O jízdě vlaku po odklonové trase musí být strojvedoucí a vedoucí vlakové čety vždy zpraven písemným rozkazem.

542.

O jízdě vlaku po objízdne trase musí být strojvedoucí informován jedním z následujících způsobů:

- a) písemným rozkazem při předpokládané jízdě po objízdne trase podle VR (např.: Z Holubic do Brna hl.n. jedete po objízdne trase přes Blažovice.);
- b) telekomunikačním zařízením nebo ústně;
- c) písemným rozkazem ve stanici (odbočce), kde jízda po objízdne trase začíná, pokud je v této stanici (odbočce) dovolován odjezd na objízdnu trasu písemným rozkazem (např.: Z Holubic do Brna hl.n. jedete po objízdne trase přes Blažovice.),
- d) návěstí **Změna trasy** u vlaku projíždějícího stanicí (odbočkou), kde vlak přechází na objízdnu trasu a nelze jej zpravit dle odstavců a) - c).

Ředitel RCP může povolit, že strojvedoucí o jízdě po objízdne trase nemusí být informováni. Tato skutečnost musí být uvedena v tabulce 3 SJŘ.

543.-544.

Neobsazeno.

Mimořádné projíždění a zastavení vlaku ve stanici

545.

Dostal-li strojvedoucí pokyn k zastavení vlaku ve stanici, ale zastavení není třeba, dá výpravčí svolení k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo vypravením vlaku telekomunikačním zařízením. Nedal-li výpravčí toto svolení, nemusí takto vjíždějící vlak ve stanici zastavit jen tehdy, pokud strojvedoucí nepochybně zjistí, že příslušná hlavní návěstidla platná pro jeho jízdu dovolují další jízdu vlaku a to pouze v případě, kde je povolena výprava vlaku podle čl. 502, nebo je-li další jízda vlaku dovolována RPN.

Návěst **Odjezd** výpravčí nedává a mimořádné projíždění vlaku je dovoleno v případech, kdy nelze obsluhovat hlavní návěstidla ve vlakové cestě a vlaku je dovolen průjezd doručením rozkazu V u vjezdového návěstidla.

Svolení k průjezdu pro vlaky s přepravou cestujících platí pouze v případě, že mají zastavovat z dopravních důvodů; tento postup nelze použít u vlaků zastavujících pro výstup a nástup cestujících.

546.

Je-li vlak zpraven písemným rozkazem o mimořádném zastavení a zastavení není třeba, výpravčí musí dát svolení k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo vypravením vlaku telekomunikačním zařízením. Nedal-li výpravčí toto svolení, musí strojvedoucí s vlakem vždy zastavit bez ohledu na to, jakou návěstí je mu vjezd a odjezd dovolován. Pokud je ale strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení z důvodu nástupu a výstupu cestujících, musí zastavit vždy.

Je-li strojvedoucí vlaku s přepravou cestujících zpraven písemným rozkazem o mimořádném zastavení, jedná se o zastavení z dopravních důvodů. Pokud má být vlak mimořádně zastaven pro výstup a nástup cestujících, musí být důvod zastavení v písemném rozkaze vždy uveden. Při mimořádném zastavení pro výstup a nástup zaměstnance ČD musí být strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení pro výstup a nástup cestujících.

Písemným rozkazem je možno změnit pravidelné zastavení pro výstup a nástup cestujících, uvedené v tabelárním jízdním řádu, na zastavení z dopravních důvodů (např. při jízdě vlaku s přepravou cestujících odklonem v trase vlaku, pravidelně zastavujícího pro výstup a nástup cestujících). V tomto případě musí být důvod zastavení v písemném rozkaze uveden, např.: „Zastavení ve stanici Nymburk hl.n. je z dopravních důvodů!“.

547.

Je-li nutno v případech, ve kterých není povolena výprava vlaků podle ustanovení čl. 502, dodržet zastavení vlaku (zpravení písemným rozkazem, informace o mimořádnostech u vlaku apod.), smí výpravčí přestavit příslušná hlavní návěstidla (dovolit jejich přestavení) na návěst dovolující jízdu až po zastavení vlaku.

V případech, ve kterých je povolena jízda vlaku podle ustanovení čl. 502, však smí výpravčí přestavit příslušná hlavní návěstidla (dovolit jejich přestavení) na návěst dovolující jízdu, až když byl vlak zpraven a pro pobyt ve stanici není jiný důvod.

Ustanovení tohoto článku se vztahuje i na vlaky osobní dopravy, pokud mají ve stanici pobyt z dopravních důvodů.

548.

Mimořádné zastavení ve stanici lze uskutečnit a strojvedoucí je musí očekávat vždy, je-li vjezd vlaku dovolován návěstí, podle níž musí strojvedoucí očekávat zastavení, popř. je-li na samostatné předvěsti odjezdového návěstidla návěst **Výstraha**, nebo je-li vjezd dovolován písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením, nebo byl-li strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením, nebo byl-li vlak zastaven u nezávislého vjezdového (cestového) návěstidla.

V případech, kdy musí být vlak o mimořádném zastavení zpraven rozkazem V, zpraví se ve stanici, kde naposledy zastavuje; není-li to možné, zpraví se i v jiné bližší nácestné stanici, ve které může být projíždějící vlak podle ustanovení předchozího odstavce mimořádně zastaven vždy.

Nedostane-li výpravčí zprávu, že je vlak o mimořádném zastavení zpraven, nesmí jej považovat za zpravený, přestože o jeho zpravení požádal.

Je-li vlak zastavován u vjezdového návěstidla za účelem mimořádného zastavení ve stanici, smí se mu dovolit vjezd až po spolehlivém zjištění, že u vjezdového návěstidla zastavil.

549.

Neobsazeno.

550.

Mimořádně zastavujícímu vlaku se musí označit místo zastavení ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj**. Toto označení není třeba, může-li vlak dojet až k hlavnímu návěstidlu zakazujícímu jízdu vlaku, které je přímo u koleje, nebo jedná-li se o vlak, který byl zpraven o mimořádném zastavení z důvodu výstupu a nástupu cestujících.

551.

O mimořádném zastavení nebo projíždění v zastávkách nebo nákladištích se vlaky zpraví vždy písemným rozkazem. Lokomotivní, souprarový nebo služební vlak, jedoucí pod číslem vlaku s přepravou cestujících, se o projíždění zastávek nezpravuje a pravidelné pobyty ve stanicích se považují za pobyty z dopravních důvodů; souprarový vlak však musí být zpraven písemným rozkazem o změně druhu vlaku.

Zastavení vlaku, který podle tabelárního jízdního řádu zastavuje ve stanici pro výstup a nástup cestujících jen v určité dny, je v ostatních dnech považováno za zastavení z dopravních důvodů.

Nebude-li při jízdě vlaku s přepravou cestujících odklonem zapotřebí, aby tento vlak zastavoval ve stanicích (určených tabelárním jízdním řádem) pro výstup a nástup cestujících, musí výpravčí dispoziční stanice nebo stanice, ve které jízda odklonem začíná, vlak zpravit písemným rozkazem o tom, že pravidelné pobyty ve stanicích se považují za pobyty z dopravních důvodů. Má-li takový vlak pravidelné pobyty na zastávkách nebo ve stanicích s výlukou služby výpravčího, výpravčí dispoziční stanice nebo stanice, ve které jízda odklonem začíná, vlak zpravit písemným rozkazem o mimořádném projetí.

552.

O mimořádném zastavení nebo projíždění vlaku zpravit výpravčí vždy všechny zúčastněné staniční zaměstnance.

553.-556.

Neobsazeno.

Současné jízdní cesty

557.

V ZDD se uvedou:

- a) vyloučené současné jízdní cesty, tj. současné vlakové cesty (posunové cesty), popř. současná vlaková cesta a posunová cesta (v závěrové tabulce, popř. v tabulce dovolených současných cest);
- b) kterému vlaku se dovolí přednostně vjezd, blíží-li se ke stanici současně dva vlaky, jejichž současné vlakové cesty jsou vyloučené;
- c) pro které vlakové cesty je možno
 - vydat příkaz k přípravě vlakové cesty,
 - ohlásit postavení a volnost vlakové cestydříve, než je zrušena jiná, současně vyloučená vlaková cesta [podmínky pro dovolení stanovuje předpis SŽDC (ČD) D5].

558.

Nedovoluje-li ZDD současný vjezd a odjezd vlaků stejného směru nebo současné vjezdy vlaků, smí výpravčí dovolit vjezd (odjezd, průjezd) druhému vlaku, jehož vlaková cesta se stýká s pokračováním vlakové cesty prvního vlaku, až když první vlak zastavil ve stanici.

Dovoluje-li ZDD vydat příkaz k přípravě vlakové cesty dříve, než je zrušena jiná, současně vyloučená vlaková cesta, smí se pro jízdu druhého vlaku obsloužit zabezpečovací zařízení (kromě obsluhy PZZ, přestavování a uzamykání výhybek nebo výkolejek) až po zastavení prvního vlaku, popř. po zrušení jeho vlakové cesty.

559.

Blíží-li se ke stanici současně dva vlaky opačného směru, jejichž současný vjezd není dovolen, dovolí se přednostně vjezd vlaku, pro který jsou podmínky rozjíždění od vjezdového návěstidla méně příznivé, nebrání-li tomu jiné důležité důvody (např. bezpečnost cestujících, následný vlak, překročená délka vlaku apod.).

560. Neobsazeno.

Jízda vlaku na PN nebo kolem neobsluhovaných návěstidel

561. Není-li možné pro poruchu nebo i z jiné příčiny dovolit jízdu kolem hlavního návěstidla jeho normální obsluhou, dovoluje ji výpravčí nebo strážník oddílu **PN**. Není-li možná jízda na **PN**, dovoluje se jízda **RPN** nebo písemným rozkazem (doručeným nebo diktovaným). Tento postup se smí použít až po ověření poruchového stavu zabezpečovacího zařízení, popř. tehdy, je-li to předpokládáno jinými předpisy, anebo je-li to nařízeno rozkazem o výluce nebo rozkazem o vypnutí zabezpečovacího zařízení.

562. Při dovolení jízdy kolem neobsluhovaného návěstidla písemným rozkazem musí jet strojvedoucí stejným způsobem jako na **PN**.

Nápis na označovacím štítku návěstidla, kolem kterého se dává svolení k jízdě písemným rozkazem, musí být na tomto rozkaze uveden, jen pokud se jedná o cestové, vložné, odjezdové návěstidlo nebo uzávěru koleje.

563. Způsob dovolení jízdy vlaku podle čl. 561 uvede výpravčí v dopravním deníku (strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů) ve sloupci "Poznamky" zkratkou a při jízdě na **PN** i číslem počítadla obsluh (např.: "Vjezd RPN" - vjezd na Ruční přivolávací návěst, "Odjezd PN 3824" - odjezd na Přivolávací návěst, číslo počítadla obsluh 3824, "Odjezd V" - odjezd na rozkaz V, "Vjezd R" - vjezd na rozkaz Pv, sepsaný po rádiovém zařízení, "Vjezd T" - vjezd na rozkaz Pv, sepsaný po telefonním spojení, "RPN" - jízda na Ruční přivolávací návěst na hradle [hlásce], apod.).

564. Písemný rozkaz, kterým se dovoluje vjezd vlaku, zní např.: „Vjezdové návěstidlo se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen“.

Je-li třeba dovolit vjezd vlaku kolem více neobsluhovaných návěstidel, lze to dovolit jedním písemným rozkazem, jen pokud neobsluhovaná návěstidla následují bezprostředně za sebou. Písemný rozkaz v takovém případě zní např.: „Vjezdové návěstidlo a cestová návěstidla Lc2a a Lc2b se neobsluhují, vjezd do stanice dovolen“. Pokud neobsluhovaná návěstidla nenásledují bezprostředně za sebou, musí být vlak buď:

- a) zpraven u každého neobsluhovaného návěstidla zvlášť nebo
- b) musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena vlaková cesta a dovolena jízda vlaku až k požadovanému místu zastavení, které musí být v písemném rozkaze uvedeno. Písemný rozkaz v takovém případě zní např.: „Vjezdové návěstidlo a cestová návěstidla Lc2a a Lc2c se neobsluhují, vjezd do stanice k návěstidlu L2 (na kolej číslo 2, do osobního nádraží) dovolen“.

Nemá-li výpravčí možnost dovolit vjezd vlaku do stanice obsluhou zabezpečovacího zařízení ani telekomunikačním zařízením, může dovolit vjezd vlaku i písemným rozkazem, sepsaným v sousední stanici. O zpravení smí požádat až po postavení vlakové cesty pro vjezd příslušného vlaku. Jízda vlaku musí být uskutečňována v mezistaničním oddílu. Text písemného rozkazu v takovém případě zní např.: „Vjezdové návěstidlo stanice Sadská se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen“. Je-li na tratích s automatickým blokem a automatickým hradlem traťové zabezpečovací zařízení v činnosti, není nutno strojvedoucího o jízdě v mezistaničním oddílu zpravovat.

565. Písemný rozkaz, kterým je dovolována jízda kolem neobsluhovaného cestového návěstidla pouze k následujícímu návěstidlu (cestovému nebo odjezdovému), zní např.: „Cestové návěstidlo Lc5 se neobsluhuje, jízda k následujícímu hlavnímu návěstidlu dovolena“. Na následujícím hlavním návěstidle musí strojvedoucí očekávat návěst **Stůj**.

566. Písemný rozkaz, jímž se dovoluje odjezd vlaku kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla, zní např.: „Odjezdové návěstidlo S4 se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“ nebo „Odjezdové návěstidlo S4 se neobsluhuje, vlak 65434 ze čtvrté koleje do Protivína odjezd“.

Následuje-li bezprostředně za sebou více neobsluhovaných návěstidel, je možné strojvedoucího zpravit o neobsluhování všech návěstidel jedním rozkazem, např. takto: „Vložené návěstidlo VL5 a odjezdové návěstidlo L5-13 se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“ nebo „Vložené návěstidlo VL5 a odjezdové návěstidlo L5-13 se neobsluhují, vlak 83212 z páté koleje do Prahy - Radotína odjezd“.

Pokud však neobsluhovaná návěstidla nenásledují bezprostředně za sebou, musí být vlak buď:

- a) zpraven u každého neobsluhovaného návěstidla zvlášť nebo
- b) musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy.

Stejně tak musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy, pokud je strojvedoucí zpravován o neobsluhování návěstidla u některého předchozího obsluhovaného návěstidla.

567. Jde-li o průjezd vlaku a nelze-li obsluhovat vjezdové a odjezdové, popř. další hlavní návěstidla ve vlakové cestě tohoto vlaku, může se vlak zpravit jedním písemným rozkazem, doručeným nebo nadiktovaným u vjezdového návěstidla (např.: „Vjezdové návěstidlo a odjezdové návěstidlo S1 se neobsluhují, vjezd a odjezd dovolen“). Výpravčí tak smí učinit, až když jsou splněny všechny podmínky pro průjezd vlaku. Svolení k průjezdu výpravkou návěstí **Odjezd** výpravčí v tomto případě nedává.

568.-569. Neobsazeno.

Výluka služby dopravních zaměstnanců

570. Výluka služby dopravních zaměstnanců (dále jen výluka služby) je stav, kdy není nutná přítomnost výpravčího, strážníka oddílu nebo závoráře obsluhujícího PZZ na širé trati na pracovišti pro zajišťování jízd vlaků a PMD. Přitom není rozhodující, zda vlaky, popř. PMD jezdí nebo nejezdí.

Výluka služby závoráře je možná jen v době, kdy vlaky (PMD) nejezdí nebo je-li PZZ po dobu výluky služby trvale uzavřeno.

571. Stanovená nepřítomnost na pracovišti jiných zaměstnanců (výhybkář, závorář obsluhující PZZ ve stanici aj.) se upravuje opatřením přednosta provozního obvodu.

572. Pracoviště s výlukou služby určí operátor obsluhy dráhy ve spolupráci s Odborem jízdního řádu a kapacity dráhy SŽDC v rozkaze o výluce služby dopravních zaměstnanců, v němž stanoví:

- a) název dopravní (stanoviště), jíž se výluka služby dopravních zaměstnanců týká;
- b) hodinu a minutu, kdy výluka služby začíná a kdy končí, číslo vlaku, po kterém výluka služby začíná;
- c) kterým zaměstnancům a do kterých dopraven se začátek a konec výluky služby hlásí;
- d) je-li stanice (odbočka) za výluky služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. hláskářem);
- e) platnost hlavních návěstidel, způsob jejich zneplatnění, zajištění vlakové cesty, uložení klíčů od zámků výhybek, výkolejek a služebních místností;
- f) zda bude za výluky služby obsluhováno telekomunikační a zabezpečovací zařízení, způsob jeho obsluhy, pokud není uveden v předpise pro obsluhu zabezpečovacího zařízení;
- g) způsob zajištění odstavených vozidel na manipulačních kolejích, popř. i dopravních kolejích proti ujetí;

- h) seznam přejezdů s PZZ v celém úseku mezi obsazenými dopravními a opatření pro obsluhu a kontrolu PZZ podle podkladů dodaných SDC;
- i) opatření při mimořádné jízdě vlaku nebo PMD a opatření pro případ nemožného dorozumění včetně uložení povolenek;
- j) zda je, či není za výluky služby jízda vlaků a PMD (kromě nutných pomocných vlaků) dovolena;
- k) opatření pro jízdu nutných pomocných vlaků v traťovém úseku, kde není jízda vlaků a PMD v době výluky služby dopravních zaměstnanců dovolena.

573.

O výluce služby ve stanicích, na odbočkách, hradlech, hláskách a závorářských stanovištích téže trati, popř. i více tratí se může vydat jeden souhrnný rozkaz. Tento je přílohou ZDD všech stanic, kterých se týká.

574.

Trvání výluky služby výpravčího a strážníka oddílu se vyznačí stanoveným způsobem v grafikonu vlakové dopravy.

Výluka služby výpravčího se vyznačí i v tabelárním jízdním řádu vlaků, které za výluky pravidelně jedou nebo mohou jet; u lokomotivních vlaků (kromě vlaků na tratích provozovaných podle předpisu SŽDC (ČD) D3 a vlaků pro zkušební jízdy hnacích vozidel rychlostí vyšší než 80 km/h) se vyznačí v tabelárním jízdním řádu jen v případě, že za výluky služby jedou všechny lokomotivní vlaky příslušného směru jízdy. Není-li tato podmínka splněna, výluka služby výpravčího se u lokomotivních vlaků neuvádí a takový vlak musí být o výluce služby výpravčího zpraven písemným rozkazem stejným způsobem, jako by se jednalo o vlak zpožděný nebo s náskokem.

575.

Za výluky služby výpravčího je jízda vlaku zajišťována mezi dvěma stanicemi (odbočkami) obsazenými výpravčími.

Ve stanici (odbočce), která není obsazena výpravčím, musí být zajištěna jízdní cesta po hlavní koleji. Pokud je za výluky služby výpravčího dovolena jízda vlaků, přestaví se hlavní návěstidla platná pro kolej, po níž je jízdní cesta zajištěna, do polohy dovolující jízdu (nejsou-li přestavována automaticky) nebo se zneplatní. Nelze-li hlavní návěstidla přestavit do polohy dovolující jízdu nebo je z důvodu technických, časových, příp. technologických nelze jako neplatná označit, musí být strojvedoucí vlaku, který do této stanice (odbočky) jede, v poslední stanici obsazené výpravčím zpraven písemným rozkazem o tom, která hlavní návěstidla pro jeho jízdu neplatí. Není-li jízda vlaku ve stanici (odbočce) s výlukou služby výpravčího dovolována hlavními návěstidly s návěstmi dovolujícími jízdu vlaku nebo nejsou-li hlavní návěstidla zneplatněna světelným indikátorem s návěstí **Neplatné návěstidlo**, nesmí strojvedoucí přes výhybky ve stanici (odbočce) překročit rychlost 40 km/h.

Plní-li stanice (odbočka) po dobu výluky služby výpravčího funkci hlásky nebo hradla (automatického hradla, oddílového návěstidla automatického bloku), musí být v tabulce 3 SJŘ uvedeno, která návěstidla plní funkci oddílových návěstidel.

Zastaví-li vlak za výluky služby u hlavního návěstidla, o jehož neplatnosti nebyl strojvedoucí zpraven a nejedná-li se o návěstidlo, které plní funkci oddílového, postupuje strojvedoucí jako u návěstidla krycího.

Zastaví-li vlak za výluky služby u hlavního návěstidla, o jehož neplatnosti nebyl strojvedoucí zpraven a jedná-li se o návěstidlo, které plní funkci oddílového, postupuje strojvedoucí jako u oddílového návěstidla hlásky nebo hradla, a to i na tratích s automatickým blokem.

576.

Pokud je za výluky služby strážníka oddílu dovolena jízda vlaků, přestaví se oddílová návěstidla do polohy dovolující jízdu nebo se zneplatní. Nelze-li oddílová návěstidla přestavit do polohy dovolující jízdu nebo je z důvodů technických, časových, příp. technologických nelze jako neplatná označit, musí být strojvedoucí vlaku v poslední stanici obsazené výpravčím zpraven rozkazem V o tom, která hlavní návěstidla pro jeho jízdu neplatí, a o případných dalších opatřeních pro jízdu přes přejezdy a výhybky na širé trati. Ostatní opatření se uvedou v rozkaze o výluce služby dopravních zaměstnanců.

V případě výluky služby strážníka oddílu musí být uvedeno v tabulce 3 SJŘ její časové vymezení na jednotlivých stanovištích, pokud je za této výluky služby jízda vlaků dovolena.

577.

Před ukončením dopravní služby je zaměstnanec povinen se přesvědčit, že jsou splněna všechna opatření nařízená rozkazem o výluce služby dopravních zaměstnanců. Potom ohlásí určeným zaměstnancům a dopravním ukončení služby takto: „*Dopravní služba ve stanici Janov (na hradle, hlásce, stanovišti) ukončena ve 21.30.Vávra.*“.

Nemůže-li zaměstnanec pro poruchu telekomunikačního zařízení ohlásit ukončení dopravní služby určeným stanicím, nesmí dopravní službu ukončit.

578.

Před zahájením dopravní služby si zaměstnanec vyžádá od sousedních stanic obsazených výpravčími zprávu o vlakové dopravě a pak jim oznámí začátek dopravní služby takto: „*Dopravní služba ve stanici Karlov (na hlásce, hradle, stanovišti) započata v 6.20. Drozd.*“.

Dále zaměstnanec postupuje podle obdržených pokynů, popř. podle rozkazu o výluce služby dopravních zaměstnanců.

579.

Výlukou služby výpravčího a strážníka oddílu lze zahájit nebo ukončit pouze v době, kdy v přilehlých mezistaničních úsecích ani ve stanici, kde bude výluka služby výpravčího zahájena nebo ukončena, není žádný vlak (PMD), za posledním vlakem byla dána odhláška, za posledním PMD byla dána zpráva o příjezdu, žádný vlak nebyl nabídnut a přijat, popř. nebyl ohlášen předvídaný odjezd a žádný PMD nebyl sjednán.

Kromě zápisu do telefonního zápisníku zapíše zaměstnanec, který službu ukončil nebo zahájil, její ukončení nebo zahájení také do vedené dopravní dokumentace.

580.

Vlaky, které pojedou v traťovém úseku s výlukou služby zpožděné nebo s náskokem, ačkoli by podle jízdního řádu měly jet v době, kdy je stanice (hláska, hradlo, stanoviště) zaměstnancem obsazena, musí výpravčí obsazené stanice, která s takovou stanicí sousedí, zpravit písemným rozkazem např.: „Ve stanici Teplá je výluka služby výpravčího.“, „Na hlásce Skláře je výluka služby hláskaře.“.

581.

Za výluky služby výpravčího se smí jízda PMD dovolit jen v případě, že bude ukončena před zahájením dopravní služby v této stanici. Jízdu PMD sjednají výpravčí obsazených stanic, popř. ji povolí výpravčí poslední obsazené stanice, končí-li trať ve stanici s výlukou služby. Nebylo-li ukončení jízdy PMD oznámeno do ukončení výluky služby, musí být výpravčí nastupující službu zpraven o sjednané jízdě a o jejích podmínkách. Zpraví jej výpravčí, kterému je hlášen nástup služby. Dokud nedojede PMD do stanice, popř. není zjištěno, ve kterém mezistaničním úseku se PMD nachází, nesmí se do celého úseku, v němž byla jízda PMD sjednána, vypravit žádný vlak.

Ve VR musí být uvedeno opatření pro výluky koleje v době výluky služby dopravních zaměstnanců.

582.

O případném zrušení výluky služby dopravních zaměstnanců může v případě mimořádností v železniční dopravě rozhodnout vedoucí dispečer ČD příslušného obvodu.

O zrušení výluky služby dopravních zaměstnanců musí být všechny vlaky jedoucí v době zrušené výluky služby zpraveny písemným rozkazem v poslední stanici obsazené výpravčím. Stejně tak musejí být zpraveny vlaky, které mají jet za výluky služby, ale jedou v době, kdy je již výluka služby ukončena nebo ještě nebyla zahájena.

583.

Neobsazeno.

Písemné rozkazy**584.**

O mimořádnostech týkajících se výkonu dopravní služby za jízdy vlaku se zpravují strojvedoucí **písemným rozkazem**.

585.

Jako písemných rozkazů se používá následujících tiskopisů (příloha tohoto předpisu):

- a) **všeobecný rozkaz** bílé barvy (zkráceně rozkaz V);
- b) **rozkaz k opatrné jízdě** žluté barvy nebo se žlutým pruhem (zkráceně rozkaz Op);

- c) **rozkaz pro tratě s automatickým blokem** zelené barvy nebo se zeleným pruhem (zkráceně rozkaz Z);
- d) **příkaz vlaku** bílé barvy (zkráceně rozkaz Pv);
- e) **všeobecný rozkaz pro PMD** bílé barvy s předtištěným zněním (zkráceně rozkaz V PMD).

Vzory uvedených rozkazů jsou v přílohách 18 - 21 a 24 tohoto předpisu.

Písemný rozkaz s razítkem a podpisem zaměstnance, který jej sepsal, je však platný, i když není v mimořádných případech sepsán na předepsaném tiskopise, ale je vyhotoven v předepsaném vzoru a počtu stejnopisů. Neplatné části, věty nebo části vět vzoru se na rozkaze neuvádí.

Je-li při sepisování rozkazů používáno výpočetní nebo rozmnožovací techniky, musí být zachována čitelnost a srozumitelnost rozkazu. V tomto případě se rozkaz sepisuje ve dvou (třech) shodných výtiscích; název stanice může být vytištěn místo razítka. Výtisk potvrzený příjemci je považován za prvopis, výtisk vydaný určenému zaměstnanci je považován za průpis (otisk).

Písemné rozkazy, které nejsou sepsány na předepsaném tiskopise, se musí před vydáním očíslovat pořadovým číslem a po vydání prvopisy buď spojit po 100 kusech, nebo je vlepít do příslušného svazku rozkazů. Odchylnky stanoví ZDD.

V písemných rozkazech je nutno uvádět jen pokyny, související s jízdou vlaku (PMD), za které strojvedoucí nebo člen obsluhy vlaku odpovídá a musí je plnit.

586.

Všeobecný rozkaz je písemný rozkaz, jímž se zaměstnanci zpravují o mimořádnostech, není-li stanoveno použití jiného písemného rozkazu.

Pro zpravení PMD na nevyhloučené koleji je možno použít i rozkaz V PMD.

Při použití výpočetní techniky může být na rozkaze V vytištěn text rozkazů Op a Z za podmínky, že bude dodrženo řazení pokynů podle kilometrických údajů.

Nařizuje-li některý předpis zpravení doprovodu vlaku rozkazem V, je možno pro toto zpravení použít i část „Jiné příkazy“ na rozkazech Z, Op nebo Pv.

587.

Písemným rozkazem k opatrné jízdě s předtištěným zněním se zpravuje strojvedoucí o mimořádnostech vyžadujících zvlášť opatrnou jízdu. V případech podle čl. 609 se rozkazem k opatrné jízdě zpravuje i zaměstnanec v čele sunutého vlaku.

588.

O mimořádnostech týkajících se zabezpečení jízd vlaků na tratích s automatickým blokem se zpravuje strojvedoucí písemným rozkazem Z s předtištěným zněním.

589.

Příkaz vlaku se sepisuje, jen je-li tímto nebo jiným předpisem nařízeno zpravení písemným rozkazem. Je to písemný rozkaz (s předtištěným zněním), jehož sepsání při mimořádnostech nařizuje výpravčí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu. Strojvedoucí tímto písemným rozkazem též zpravuje ostatní členy doprovodu vlaku, nebo jim sděluje pokyny, které rozkaz obsahuje.

590.

Svazek rozkazů Pv musí být uložen na každém činném nebo k službě pohotovém hnacím vozidle (speciálním hnacím vozidle), které jede na trať.

Dříve, než výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv, sepíše tento rozkaz sám. Po jeho nadiktování strojvedoucímu oznámí své příjmení a číslo svého rozkazu. Nebude-li mít výpravčí rozkaz Pv k dispozici, zapíše znění rozkazu do Telefonního zápisníku a strojvedoucímu oznámí své příjmení a číslo fonogramu. Strojvedoucí zapíše oznámené číslo do rozkazu Pv na místo určené pro číslo fonogramu a výpravčímu oznámí po sepsání rozkazu Pv své příjmení, které výpravčí zapíše na určené místo.

Je-li v činnosti záznamové zařízení, výpravčí rozkaz Pv neseписuje a místo čísla rozkazu (fonogramu) oznámí strojvedoucímu, že je hovor zaznamenáván.

Strojvedoucí smí sepisovat rozkaz Pv, jen pokud vlak nebo PMD stojí.

591.

Písemné rozkazy, sepisované na předepsaném tiskopise, jsou ve svazku a píší se průpisem na dvou (třech) stejně číslovaných listech.

Prvopis rozkazu potvrzený příjemci zůstane ve svazku. Pokud se použije písemného rozkazu o třech listech a nebude třeba zpravit dalšího člena doprovodu vlaku, zůstane ve svazku i jeden průpis. Průpis, určený strojvedoucímu, dostane vždy strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, pokud rozkaz není určen pouze pro strojvedoucí jiného hnacího vozidla ve vlaku nebo PMD.

Rozkaz Pv, sepisovaný výpravčím, se píše bez průpisu na jednotlivých listech.

592.

Je-li na vlaku více činných elektrických hnacích vozidel nebo k službě pohotových a je třeba zpravit strojvedoucí o povinnosti stáhnout sběrače elektrických hnacích vozidel, musí dostat průpis rozkazu V, popř. rozkazu Pv strojvedoucí všech hnacích vozidel činných a pohotových k službě.

593.

Je-li třeba informovat o mimořádnostech vlakovou četou, napíše se tato informace buď na samostatný rozkaz, nebo se napíše na společný rozkaz pro strojvedoucího a pro vedoucího vlakové čety (se dvěma průpisy).

594.

Společně se strojvedoucím musí být vedoucí vlakové čety zpraven písemným rozkazem o těchto mimořádnostech:

- a) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici nebo na širé trati pro výstup, nástup a přestup cestujících (např. při výlukách kolejí, při nástupu nebo výstupu zaměstnanců ČD, popř. jiných oprávněných osob);
- b) o jízdě po odklonové trase;
- c) o mimořádném sunutí vlaku;
- d) o přečíslování vlaku;
- e) o změnách ve výluce služby výpravčího ve stanici.

Vedoucí obsluhy nákladního vlaku musí být zpraven písemným rozkazem spolu se strojvedoucím o skutečnostech, uvedených v odst. b), c) a d). Vedoucí obsluhy vlaku potvrdí převzetí rozkazu na místě určeném pro vedoucího vlakové čety.

595.

Vedoucí vlakové čety (strojvedoucí u vlaku s přepravou cestujících bez vlakové čety) musí být dále zpraven písemným rozkazem o těchto mimořádnostech:

- a) jsou-li vlakové čety uloženy povinnosti ve vztahu k cestujícím (při náhradní přepravě cestujících, podle přepravních předpisů apod.);
- b) o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce při jízdě po objízdě trase (u projíždějícího vlaku je možné zpravení telekomunikačním zařízením);
- c) o podstatných změnách v sestavě vlaku, týkajících se cestujících (mimořádně bez 1. vozové třídy apod.).

596.-598

Neobsazeno.

599.

Písemné rozkazy musí být jasné, stručné a na všech průpisech dobře čitelné, aby byly vyloučeny omyly a pochybnosti. Zápisy v písemných rozkazech (kromě předtištěných pokynů) musí být seřazeny podle směru jízdy vlaku. V zápise není dovoleno používat telegrafických nebo jiných zkratk s výjimkou těch, které mají obecnou platnost, jako např. ŽST, km, h, min apod. Je také dovoleno používat srozumitelné zkrácené názvy dopraven nebo zastávek, vylučující pochybnosti (např. Ml. Boleslav hl. n., P.-Rosice n. L., ale nelze použít P. hl. n.). Názvy stanic a zastávek, které mají dvojjazyčný název, se v písemných rozkazech uvádějí vždy jen v českém jazyce.

Dodatečná znění a opravy lze v písemných rozkazech provést jen tehdy, neporuší-li se srozumitelnost rozkazu; jinak se musí sepsat nový rozkaz a původní rozkaz se označí jako zrušený. Změny a opravy v písemných rozkazech označí sepisující zaměstnanec poznámkou „*Opravit Seidl*“. Bude-li oprávněný zaměstnanec opravovat již vydaný rozkaz, odpovídá za to, že stejným způsobem bude opraven i prvopis. V již vydaném rozkaze se však nesmí opravovat číslo vlaku.

Zkažené a zrušené písemné rozkazy se nesmějí zničit. Byly-li již ze svazku vytrženy, musí se do něho vlepit. Písemný rozkaz, který již strojvedoucí (vedoucí vlakové čety) podepsal, se zruší na prvopisu v jeho přítomnosti anebo se zruší novým rozkazem.

Všechna znění písemných rozkazů (rukopisný text, nálepky, tisk apod.) musí být na všech listech rozkazu umístěna vodorovně.

600.

Je-li na jednom pracovišti vedeno současně více svazků písemných rozkazů téhož druhu, musí být vzájemně rozlišeny písmenným indexem u razítka (počínaje písmenem „A“). Jejich rozlišovací znak a počet svazků, které je současně dovoleno založit, se uvede v ZDD.

601.

Neobsazeno.

602.

Zaměstnanec, který písemný rozkaz přijímá, je povinen si jej přečíst ještě před potvrzením převzetí. Případné nesrovnalosti se musí ihned odstranit. Pokud sepsaný rozkaz neodpovídá předchozím ustanovením o jeho sepsání, odmítne jej převzít.

603.

Rozkazy V, Op, Z a V PMD sepisuje (tj. odpovídá za jejich správnost a podepisuje je) výpravčí, v odůvodněných případech může výpravčí tyto rozkazy nadiktovat výhybkáři. Ten jej zapíše přímo do tiskopisu a pro kontrolu správného sepsání jej přečte výpravčímu, napíše na určeném místě jeho příjmení a doložku „zr“ (z rozkazu) a připojí svůj podpis. Za stejných podmínek může výpravčí nadiktovat strážníkovi oddílu znění rozkazu Op, část A.

Je-li písemný rozkaz, sepisovaný pomocí výpočetní techniky, zpracováván na jiném pracovišti než na jakém je tištěn, odpovídá za správnost tohoto písemného rozkazu zaměstnanec, který rozkaz (popř. zasílanou část rozkazu) zpracoval. Zaměstnanec, u kterého je rozkaz tištěn a který jej podepisuje, odpovídá jen za úplnost a čitelnost vydávaného rozkazu. Podle místních podmínek však ZDD může stanovit odpovědnost jinak a vždy musí řešit odpovědnost za dodatečné opravy (rukopisné), vzniklé mezi časem vytištění a časem vydání rozkazu.

ZDD rovněž musí řešit odpovědnost za správnost údajů, pokud je rozkaz tištěn v jiné stanici, než ve které byl zpracován (to se netýká případů, kdy je část rozkazu zasílána ke konečnému zpracování do jiné stanice pomocí počítačového programu pro tisk písemných rozkazů).

Sepisování rozkazu V, Op, Z nebo V PMD jiným staničním zaměstnancem než výpravčím může v nezbytných případech povolit schvalovatel ZDD.

Při výlukách kolejí pro jízdu PMD sepisuje písemné rozkazy V ve svazku označeném heslem „výluky“ zaměstnanec pro řízení sledu, popř. i výpravčí podle článku 943.

604.

Rozkazy V, Op a Z doručuje strojvedoucím (vedoucím vlakové čety) zaměstnanec, který je sepsal. V odůvodněných případech je může doručit také jiný zaměstnanec, určený TPU nebo výpravčím. Vedoucímu vlakové čety lze tuto povinnost v TPU uložit jen ve stanicích, kde na vlak nastupuje podle turnusu; v ostatních stanicích jen v případě mimořádností, a to na základě příkazu, daného výpravčím pro každý případ zvlášť.

605.

Strojvedoucí musí být před jízdou prokazatelně zpraven písemným rozkazem o dočasných změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, pokud jsou výpravčím známy, včetně potřebných opatření.

Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro organizování a provozování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem také v těchto případech:

- a) o přechodné neplatnosti hlavních návěstidel, předvěstí, přejezdníků, tabulek s křížem a lichoběžníkových tabulek. Při zneplatnění (zrušení) oddílových nebo krycích návěstidel, která nejsou označena návěstí **Neplatné návěstidlo**, ani nejsou zakryta nebo odstraněna, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem v poslední stanici, obsazené výpravčím;
- b) o poruše (vypnutí) zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení nebo zařízení elektrické trakce, která má vliv na práci strojvedoucího;
- c) o poruše (vypnutí) traťové části zařízení vlakového zabezpečovače, není-li o této poruše (vypnutí) informován návěstí **Možno projet**;
- d) o poškození hlavního návěstidla, které návěstí návěst dovolující jízdu a je (nebo v mimořádných případech není) kryto přenosnou návěstí **Stůj**. Při poškození hlavního návěstidla, které není kryto přenosnou návěstí **Stůj**, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem v poslední stanici, obsazené výpravčím;
- e) o poškození předvěsti, která předvěstí návěst dovolující jízdu a je (nebo v mimořádných případech není) kryto přenosnou návěstí **Výstraha**. Při poškození předvěsti, která není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem v poslední stanici, obsazené výpravčím;
- f) o pomalých jízdách, dočasných pomalých jízdách a neoznačených pomalých jízdách (i pro případnou jízdu po objízdě trase, proti správnému směru nebo po nesprávné koleji). Každé snížení rychlosti musí být kromě nepředpokládaných případů vždy návěstěno;
- g) o změnách, vyplývajících z přechodnosti drážních vozidel (např. zařazení hnacího vozidla skupiny přechodnosti 3 nebo vozidel s překročeným nápravovým tlakem do soupravy);

- h) na žádost vedoucího pracovní čety nebo osamělého zaměstnance, pracujícího na trati buď za snížené viditelnosti, nebo v místech, kde není zajištěn volný schůdný a manipulační prostor, a nebo došlo-li v sousední koleji k mimořádné události, je-li třeba, aby strojvedoucí dával opakovaně návěst **Pozor**. Pracovní místo musí být kromě nepředpokládaných případů vždy označeno varovnými návěstidly;
- i) je-li třeba upozornit strojvedoucího na jiné mimořádnosti, které se týkají jeho jízdy.

Strojvedoucí vlaků (PMD) se zpravují písemným rozkazem po celou dobu trvání změn stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze.

Strojvedoucí, který již odjel ze sousední stanice a kterého není možno zpravit telekomunikačním zařízením, může být zpraven ústně prostřednictvím jiného zaměstnance. Není-li možno zastavit vlak nebo PMD hlavním návěstidlem, zastaví jej zaměstnanec návěstí **Stůj zastavte všemi prostředky**.

Pokyny pro evidenci pomalých jízd a neplánovaných výluk trakčního vedení jsou uvedeny v příloze č. 26.

Ve všech případech je nutno uvádět co nejpřesnější vymezení polohy místa, kterého se příkaz týká.

606. Není-li v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu nebo ve VR stanoveno jinak, zpravuje se vlak rozkazem V ve stanici výchozí, a to do nejbližší stanice, která ohraničuje dispoziční úsek. V této stanici se vlak zpraví o mimořádnostech v následujícím dispozičním úseku. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D7 může nařídit zpravování vlaků i pro více dispozičních úseků.

Výpravčí stanice, která má za povinnost vlak zpravit o mimořádnostech v následujícím dispozičním úseku, může požádat telekomunikačním zařízením nebo písemně o zpravení vlaku i výpravčího jiné stanice. Nedostal-li zprávu o tom, že vlak bude nebo byl zpraven, nesmí jej považovat za zpravený. Není-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, musí výpravčí, který o zpravení požádal, tuto zprávu zapsat do telefonního zápisníku. Stejným způsobem musí postupovat výpravčí, který má povinnost se přesvědčit, zda vlak byl nebo bude zpraven.

Pokud nebyl vlak zpraven podle předchozích odstavců tohoto článku, zpraví se vlak nejpozději v poslední stanici obsazené výpravčím před místem, pro které rozkaz platí.

607. Rozkazy V mohou být zpracovány výpočetní technikou, popř. místo psaní textu se může používat pokynů buď přímo tištěných na rozkazech V, nebo nalepených na prvopis i na vydaný průpis. Nálepky se nesmí překrývat a jejich počet se musí poznamenat v rozkaze V (např. "tři nálepky"). Jiný způsob upevňování nálepek na rozkazy V je zakázán.

Pro úsporu se může v jednom kalendářním dni nebo jedné směně sepsat jeden rozkaz V téhož obsahu také pro několik vlaků, doprovází-li je stejný strojvedoucí. Toto ustanovení nelze využít, pokud je na rozkaze V uveden text rozkazu Op nebo Z, svolení k jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla nebo rozkaz k odjezdu.

608. Rozkazem Op se dává strojvedoucímu příkaz k jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy s PZZ nebo k jízdě podle rozhledových poměrů za nemožného dorozumění.

609. Rozkaz Op se sepisuje:

- a) nemohl-li být ohlášen předvídaný odjezd vlaku některému zaměstnanci obsluhujícímu přejezdové zabezpečovací zařízení (část A);
- b) jsou-li na přejezdu porouchány a otevřeny mechanické závory nebo je-li světelné přejezdové zabezpečovací zařízení poroucháno, je-li vypnuto z činnosti nebo požádal-li o to udržující zaměstnanec (část A), kromě případů, kdy jsou před přejezdem umístěna (při poruše delší než 72 hodin) příslušná návěstidla;
- c) chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“;
- d) je-li nařízena pro nemožné dorozumění jízda podle rozhledových poměrů (část B).

610. Příkazy pro jednotlivé případy jsou v tiskopise rozkazu Op již předtištěny. Další příkazy se mohou napsat do části "Jiné příkazy".

Týká-li se zpráva přejezdů, doplní se předtisk jejich polohou s udáním kilometru a jeho tisícín, a názvy stanic, zastávek, hradel nebo hlásek, mezi kterými se přejezd nachází.

611. Rozkazem Op se zpravují vlaky v poslední stanici obsazené výpravčím před místem, pro které platí.

Jde-li o zpravení podle ustanovení čl. 609 odst. b) a c), může se vlak zpravit ve stanici, kde před tímto místem naposledy zastavuje. Dříve než výpravčí dovolí průjezd vlaku, musí z této stanice obdržet hlášení, že vlak byl zpraven rozkazem Op.

612. Rozkazu Z se používá na tratích s automatickým blokem v těchto případech:

- a) nelze-li obsluhovat odjezdové návěstidlo, popř. jiné hlavní návěstidlo na odjezdovém zhlaví (část 1);
- b) je-li porouchán nebo vypnut automatický blok a je nařízena jízda v mezistaničním oddílu (část 2);
- c) jede-li vlak po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu na trati s jednosměrným automatickým blokem, a to při nesjízdnosti nebo výluce správné koleje popř. při souběžné jízdě (část 3).

613. Rozkaz Z se vydává vždy ve stanici, z níž má platit. Příkazy pro jednotlivé případy jsou v tiskopise předtištěny, mohou se však v případě potřeby napsat i na rozkaz V. Rozkaz Z může být doplněn i jinými příkazy, napsanými v části "Jiné příkazy".

Měl-li by platit rozkaz Z, část 2 nebo 3 ze stanice, která je do příslušné trati připojena jen jedním zhlavím (tj. vjezdová návěstidla stanice dovolují odjezd

na trať - jsou ve stejné funkci, jako vjezdová návěstidla odbočky), je možno strojvedoucího zpravit rozkazem V již v předchozí stanici. V tomto rozkaze se text příslušné části rozkazu Z upraví takto:

- věta „Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.“ se nesmí uvádět;
- text „Do jedete“ se nahradí textem „Z do jedete“.

Znění v úvahu připadajících rozkazů musí být uvedeno v ZDD.

614.

V mezistaničních úsecích s odbočkou se strojvedoucí zpravují místo rozkazem Z, část 2 nebo 3 vždy rozkazem V. V tomto rozkaze se text příslušné části rozkazu Z upraví takto:

- věta „Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.“ se nesmí při platnosti rozkazu až z odbočky uvádět;
- text „Do jedete v mezistaničním oddílu“ se nahradí textem „Jedete v prostorovém oddílu mezi a“;
- text „Do jedete po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu“ se nahradí textem „Jedete v prostorovém oddílu mezi a po nesprávné koleji“.

Znění v úvahu připadajících rozkazů musí být uvedeno v ZDD.

615.

Rozkaz Pv sepisuje strojvedoucí v případech stanovených tímto předpisem.

616.

VR může nařídit zpravování rozkazem V místo rozkazem Z v dispoziční stanici (výchozí, je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje, při:

- jízdě po nesprávné koleji;
- vypnutí automatického bloku, jsou-li oddílová návěstidla zneplatněna podle předpisu SŽDC (ČD) D1 (označí se jako neplatná, zakryjí se nebo se odstraní).

Při předpokládaných vypnutích automatického bloku nebo automatického hradla a jízdě v mezistaničním oddílu, musí písemný rozkaz obsahovat nejméně:

- časový údaj (datum a čas) zahájení a ukončení vypnutí;
- informaci o jízdě v mezistaničním oddílu (v mezistaničních úsecích s odbočkou o jízdě v prostorovém oddílu mezi a);
- informaci o čísle traťové koleje v mezistaničních úsecích, kde je dovolena jízda proti správnému směru;
- pokyn k nepřekročení rychlosti 100 km/h u vlaků, jejichž stanovená rychlost je vyšší;
- informaci o zneplatnění oddílových návěstidel.

Změní-li se čas zahájení nebo ukončení vypnutí automatického bloku nebo automatického hradla, nebo nebude-li automatický blok nebo automatické hradlo vypnuto, musí se výpravčí, dříve než dovolí odjezd nebo průjezd vlaku do příslušného mezistaničního úseku, přesvědčit o tom, zda a jak jsou strojvedoucí zpravováni.

617.

Během jízdy vlaku (PMD) musí být u strojvedoucího všechny přijaté písemné rozkazy.

Dojde-li ke ztrátě nebo poškození písemného rozkazu (takového charakteru, kdy se rozkaz stává nečitelným nebo nesrozumitelným) za neprojetou trať a strojvedoucí obsah ztraceného (poškozeného) rozkazu nezná, musí pokračovat v další jízdě do nejbližší stanice obsazené výpravčím podle rozhledových poměrů, musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a musí proto jednat jako by byl zpraven rozkazem Op, část A. V této stanici musí strojvedoucí zastavit a požádat o vydání nových písemných rozkazů.

Vedoucí obsluhy vlaku požádá o vydání nových písemných rozkazů v nejbližší stanici obsazené výpravčím, ve které vlak zastaví.

Podle předchozích odstavců nemusí strojvedoucí (vedoucí obsluhy vlaku) jednat, pokud zná obsah ztracených (poškozených) rozkazů nebo pokud může požádat telekomunikačním zařízením o jejich nadiktování.

618.

Písemné rozkazy pozbývají platnosti:

- provedením nařízených úkonů;
- zneplatněním vydáním dalšího písemného rozkazu (viz však čl. 546);
- ukončením jízdy vlaku (posunu mezi dopravami);
- mimo časové vymezení platnosti.

619.-620.

Neobsazeno.

B. POSUN

Všeobecná ustanovení - základní pojmy

621.

Pod pojmem **posun** se rozumí každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda vozidel, nejde-li o jízdu vlaku nebo posun mezi dopravami.

Jednoduchý posun je ruční posun nebo posun silničními vozidly a mechanizačním zařízením (prostředky). Za jednoduchý posun je považováno i jen svěšování a rozvěšování vozidel.

Posun může být prováděn jak v obvodu dopraven s kolejovým rozvětvením, tak i na širé trati (obsluha nákladišť, pohyb v místě manipulace PMD apod.).

622.

Posunový díl je společný název pro jedno nebo více svěšených vozidel, se kterými je nebo bude prováděn posun, PMD nebo jízda na vyloučenou a z vyloučené staniční koleje.

623.

Posunová cesta je úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun; při posunu do sousedního posunovacího obvodu však nejdále k nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo k nejbližšímu námezníku (k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce) v sousedním posunovacím obvodu. Podle požadavků zaměstnance řídícího posun musí být v tomto úseku dotčené výhybky, výkolejky, kolejové křižovatky s přestavitelnými srdcovkami, točny, přesuvny a kolejové zábrany přestaveny do správné polohy pro zamýšlenou jízdu a přejezdy s PZZ, přes které se bude posunovat, musí být uzavřeny (aktivována výstraha na PZZ).

Nemůže-li výhybkář postavit najednou celou požadovanou posunovou cestu, a postavená část posunové cesty nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, musí zaměstnanec řídícího posun o místu ukončení posunové cesty zpravit, a to vždy před souhlasem k posunu, a případně s ním dohodne další postup.

624.

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

- a) hnacími vozidly (včetně SHV);
- b) silničními vozidly;
- c) ruční;
- d) mechanizačními zařízeními a prostředky (např. vrátkem, navijákem, strkačem apod.).

625.

V ZDD musí být stanoveny **posunovací obvody** tak, aby odpovídaly obvodům pro přestavování výhybek jednotlivých stavědel, výhybkářských stanovišť nebo pomocných stavědel. Tyto obvody spolu musí sousedit, ale nesmí se překrývat.

626.

Posun se může změnit v jízdu vlaku, aniž by posunový díl zastavil, při splnění těchto podmínek:

- veškeré technologické úkony potřebné pro jízdu vlaku budou provedeny již před udělením souhlasu k posunu;
- strojvedoucí bude zpraven, u kterého návěstidla začíná vlaková cesta.

Souhlas k posunu není nikdy rozkazem k odjezdu. Vlaková cesta odjíždějícího vlaku začíná v tomto případě u hlavního návěstidla s návěstí dovolující jízdu vlaku; tam, kde takové návěstidlo není nebo není přímo u koleje, u návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** na konci odjezdové koleje. Do doby, než čelo posunového dílu mine toto návěstidlo, jedná strojvedoucí jako při posunu, rychlost 40 km/h (není-li nařízena rychlost nižší) však nesmí překročit do doby, než toto návěstidlo mine poslední vozidlo.

627.

Vzory nálepek pro označování vozidel nebo kontejnerů a jejich význam pro posun stanoví předpis SŽDC (ČD) D1.

Místo nálepek mohou být vozidla (popř. kontejnery) trvale označena příslušným symbolem.

628.-630.

Neobsazeno.

Základní povinnosti zaměstnanců při posunu

a) všeobecné povinnosti

631.

Posun smí řídit jen jeden odborně způsobilý zaměstnanec. Tento zaměstnanec smí i sám vykonávat posun. Zaměstnanec řídící posun rozhoduje o pohybu vozidel a tento pohyb řídí.

Ve všech případech, kdy řízení posunu převezme jiný zaměstnanec, zpraví odstupující zaměstnanec řídící posun nebo výpravčí všechny zaměstnance zúčastněné na posunu o tom, kdo řídí další posun.

632.

Při posunu hnacím vozidlem je zaměstnancem řídícím posun vedoucí posunové čety; při posunu bez posunové čety je to strojvedoucí a při posunu za námezník zaměstnanec, dávající pokyny k jízdě.

Jednoduchý posun mohou řídit odborně způsobilí zaměstnanci:

- a) s odbornou zkouškou, opravňující k řízení a provádění posunu;
- b) se zkouškou způsobilosti.

633.

Členové posunové čety jsou odborně způsobilí k řízení a provádění posunu.

Členy posunové čety mohou být:

- a) vedoucí posunu, vedoucí obsluhy nákladních vlaků, posunovači, nádražní a dozorcí spádoviště;
- b) staniční dozorcí, pokud mají odbornou způsobilost člena posunové čety;
- c) průvodčí osobní přepravy;
- d) zaměstnanci pro řízení sledu;
- e) vlakvedoucí osobní přepravy.

Člen posunové čety smí být zařazen jako její vedoucí jen za podmínky, že vykonával pracovní činnost posunovač v délce nejméně 6 měsíců. Toto ustanovení se netýká zaměstnanců, uvedených v odstavci e).

Odbornou způsobilost člena nebo vedoucího posunové čety také splňují:

- A) výpravčí a staniční dispečer;

B) strojvedoucí;

C) zaměstnanci, kteří organizují a kontrolují výkon dopravní služby výše uvedených zaměstnanců.

Při pravidelném odstavování a dobírání vozidel stanoví ZDD, kdo plní povinnosti zaměstnanec řídícího posun. V případě mimořádného posunu určí tohoto zaměstnance výpravčí.

634.

Návěsti pro posun musí být dávány tak, aby bylo zřejmé, že se vztahují jen na vlastní posun a tak, aby jimi nemohla být rušena jízda vlaků nebo jiného posunového dílu. Jestliže by délka posunového dílu nebo jiné okolnosti ztěžovaly strojvedoucímu pozorování ručních speciálních návěstí, určí zaměstnanec řídící posun k předávání návěstí jednoho nebo více zaměstnanců.

Ruční speciální návěsti, určené strojvedoucímu, se dávají na té straně, na které strojvedoucí ovládá hnací vozidlo, pokud nebylo dohodnuto jinak. Dávají-li se tyto návěsti na opačné straně, musí být určen člen posunové čety pro předávání návěstí strojvedoucímu. Zaměstnanec řídící posun musí rozdělit členy posunové čety u posunovaných vozidel (tj. podle nich nebo na nich) tak, aby strojvedoucí nebo zaměstnanec, který je určen pro předávání návěstí, mohl pozorovat návěsti včas a bez pochyb. Zaměstnanec, který je určen pro předávání návěstí, ohlásí strojvedoucímu ihned všechny návěsti pro posun, které pozoruje na své straně.

Nemůže-li strojvedoucí nebo zaměstnanec, který je určen pro předávání návěstí, dále pozorovat ruční speciální návěsti, popř. se návěsti přestaly dávat, musí posunový díl zastavit. Při odrazu není třeba návěst **Odras** opakovat. Strojvedoucí zastaví posunový díl na návěst **Stůj**, nebo ztratí-li z dohledu zaměstnanec, který dal návěst **Odras**.

Postup při dávání pokynů pro posun telekomunikačním zařízením je uveden v předpise SŽDC (ČD) Z11. Zjistí-li strojvedoucí, že došlo k poruše nebo přerušení radiového spojení, musí ihned zastavit a se zaměstnancem řídícím posun dohodnout další postup.

635.

Může-li být ohrožena bezpečnost cestujících posunem v místech, určených k nastupování a vystupování cestujících, je strojvedoucí povinen sledovat kolej před sebou a podle potřeby snížit rychlost. Má-li strojvedoucí omezen rozhled nebo jsou-li vozidla sunuta, musí jít před posunovým dílem člen posunové čety. V případech, kdy není přímo ohrožena bezpečnost cestujících (při posunu kolem nástupišť s podchody nebo lávkami apod.) však může člen posunové čety jet na prvním vozidle sunutého posunového dílu. Zaměstnanec v čele posunového dílu musí dávat potřebné pokyny cestujícím pro jejich bezpečnost.

636.

Je-li strojvedoucímu nebo členu posunové čety zřejmé, že posunová cesta není pro jeho jízdu postavena, nesmí posunový díl uvést do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k neprodlenému zastavení a vždy závalu ohlásit co nejdříve výhybkáři.

637.

Ve stanicích se smí posunovat jen do úrovně označníku.

Ve stanicích na dvoukolejných nebo vícekolejných tratích se posunuje zpravidla na správnou kolej a nemá-li tato kolej označník, smí se posunovat nejdále do úrovně vjezdového návěstidla.

Ve stanicích, které nemají vjezdové návěstidlo pro vjezd z nesprávné koleje, nesmí výpravčí dovolit jízdu vlaku ze sousední stanice po nesprávné koleji, dokud dříve nezpravit přímo zaměstnance řídicího posun a jeho prostřednictvím nebo přímo strojvedoucího, že při posunu se smí jet nejdále do úrovně označníku. Zaměstnanec řídicí posun zpravit o tom i zaměstnance v čele posunového dílu.

Po dobu obousměrného pojíždění traťové koleje se smí na správnou kolej posunovat jen do úrovně označníku; za úroveň označníku jen se svolením výpravčího (tj. postupuje se obdobně jako na jednokolejné trati). Po obnovení dvoukolejného provozu zpravit výpravčí přímo zaměstnance řídicího posun a jeho prostřednictvím nebo přímo strojvedoucího o možnosti posunu na správné koleji po obvod stanice.

Za dodržení ustanovení tohoto článku odpovídá strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla, u sunutých posunových dílů zaměstnanec v čele posunového dílu.

638.

Zvláštní opatření přechodné platnosti při předpokládané výluce koleje nebo napětíové výluce trakčního vedení se uvedou v „Rozkaze přednosty provozního obvodu k ZDD“; o těchto opatřeních musí zaměstnanec řídicí posun (výpravčí při posunu bez posunové čety) zpravit strojvedoucího.

639.

Po ukončeném posunu smí zaměstnanec řídicí posun nechat stát vozidla přes námezník jen se svolením výpravčího.

Se svolením výpravčího smí zaměstnanec řídicí posun nechat stát vozidla na záhlaví, na spojovacích kolejích a na kolejových spojkách. Výpravčí smí dát svolení k obsazení kolejových spojek, jen dovoluje-li to ZDD na základě souhlasu SDC.

640.

K rozvěšování šroubovek při posunu se může používat tyče.

641.-644.

Neobsazeno.

b) povinnosti zaměstnance řídícího posun

645.

Před zahájením posunu musí zaměstnanec řídící posun zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy.

646.

Zaměstnanec řídící posun je povinen:

- a) vykonávat stanovené úkoly v časovém pořadí určeném TPÚ stanice nebo dle příkazů výpravčího;
- b) zaujmout při posunu takové místo, aby z něho mohl řídit pohyb vozidel podle návěstí nepřenosných návěstidel platných pro posun a podle rozmístění vozidel;
- c) před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, případně není-li to se zřetelem na místní poměry možné, co nejdříve v průběhu jízdy, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu:
 - nepřenosná návěstidla platná pro posun dovolují posun;
 - je správně postavena posunová cesta;
 - zamýšleným pohybům nestojí v cestě vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště upozorovat;
- d) dát pokyn k zastavení posunového dílu tak, aby posunový díl zastavil nejdále v místě oznámeného konce posunové cesty;
- e) dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu.

Dostal-li zaměstnanec řídící posun souhlas k posunu od výhybkáře, nemusí správné postavení posunové cesty kontrolovat.

Pokud nedal výhybkář souhlas k posunu, nesmí zaměstnanec řídící posun v jeho posunovacím obvodu zahájit posun.

647.

Zaměstnanec řídící posun musí před uvedením vozidel do pohybu zajistit:

- a) aby byla odstraněna silniční vozidla a zařízení zasahující do průjezdného průřezu posunové cesty (auta, jeřáby, transportéry, můstky apod.);
- b) bezpečné zastavení posunovaných vozidel (vyzkoušení brzd, položení zárazek apod.);
- c) zajištění vozidel, se kterými se posunuje nebo na která se najíždí (odráží nebo spouští), proti náhodnému pohybu;
- d) bezpečnost na přejezdech, přes které se bude posunovat;
- e) kontrolu svěšení vozidel a zavěšení nebo zkrácení nepoužitých šroubovek;
- f) odstranění prostředků k zajištění vozidel proti ujetí a uvolnění ručních brzd;
- g) uzavření dveří, klapek a světlíků vozidel otevírajících se ven, zajištění uvolněných plachet;

- h) spojení klanic vozidel řetězy nebo upevnění řetězů ke klanicím;
- i) souhlas osoby, řídící nakládku nebo vykládku, pro posun s vozy, které nejsou dosud zcela naloženy nebo vyloženy;
- j) uzavření bočních dveří u vozidel obsazených cestujícími, popř. i čelních dveří, byl-li přerušen přechod mezi vozidly. Není-li možné uzavření bočních dveří ze stanoviště strojvedoucího, nesmí být posunováno bez posunové čety;
- k) uzavření dveří vozidel, ve kterých zůstanou za posunu jiné osoby (průvodci zásilek apod.) a ústní varování těchto osob;
- l) aby s vozidly nebylo pohybováno, dokud nejsou ukončeny činnosti zaměstnanců dopravce po ukončení jízdy vlaku.

648.

Zaměstnanec řídící posun upozorní strojvedoucího na najíždění na vozy a na každou přestávku delší než 10 minut.

Kromě posunu samotných nebo spojených hnacích vozidel jej zpraví ještě o:

- počtu a přibližné celkové hmotnosti posunovaných vozidel;
- způsobu brzdění posunového dílu (průběžně nebo jen hnacím vozidlem);
- počtu vozidel se zapnutou samočinnou brzdou při průběžném brzdění;
- režimu brzdění při průběžném brzdění;
- počtu kotoučových brzd při průběžném brzdění.

649.

Pokyn k uvedení hnacího vozidla do pohybu dává strojvedoucímu zaměstnanec řídící posun ručními speciálními návěstmi, telekomunikačním zařízením nebo ústně. Další pokyny k jízdě může dávat strojvedoucímu člen posunové čety samostatně, pokud mu to zaměstnanec řídící posun nařídil.

Ruční speciální návěsti mohou být přenášeny prostřednictvím určeného člena posunové čety.

Ústní pokyny nebo pokyny telekomunikačním zařízením nemusí být v průběhu posunu samotného hnacího vozidla nebo taženého posunového dílu opakovány, pokud bylo strojvedoucímu předem oznámeno místo, kde musí čelo posunového dílu zastavit.

650.

Ve stanicích s kolejovými obvody nebo s počítači náprav musí při posunu s vozidly, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody nebo počítače náprav, ohlásit zaměstnanec řídící posun výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře každé, tj. i přechodné obsazení i uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků. Stejnou povinnost má zaměstnanec řídící posun ve stanicích s počítači náprav vždy před nakolejením speciálního vozidla na kolej nebo po jeho odstranění z koleje.

651.

Při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí zaměstnanec řídící posun informovat všechny zúčastněné zaměstnance o vypnutí nebo nesjízdnosti (popř. zapnutí) trakčního vedení a strojvedoucího i o případném neumístění návěstidel pro elektrický provoz.

652.-654.

Neobsazeno.

c) povinnosti strojvedoucího

655.

Strojvedoucí je povinen:

- a) splnit pokyny dané návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun.
Stojí-li hnací vozidlo před zahájením posunu tak, že tyto návěsti nemůže strojvedoucí ze svého stanoviště vidět, neodpovídá za jejich splnění;
- b) dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů;
- c) sledovat volnost posunové cesty a rozmístění vozidel;
- d) sledovat, zda se v kolejišti nenachází osoby;
- e) vidí-li osoby v posunové cestě nebo v její blízkosti, varovat je návěstí **Pozor**;
- f) uvést hnací vozidlo do pohybu na příslušný pokyn jen za podmínky, že zná postup prací při posunu a byla-li při průběžném brzdění provedena zkouška brzdy.

Povinnosti uvedené v odstavcích a) - d) musí u sunutých posunových dílů strojvedoucí plnit, jen umožňuje-li mu to výhled z místa, odkud je ovládáno hnací vozidlo; při sunutí jednoho vozidla bez posunové čety však musí plnit povinnost uvedenou v odstavci a) vždy.

Posunuje-li se dvěma hnacími vozidly (kromě lokomotiv spojených vícenásobným řízením), řídí při posunu rychlost pohybu vždy strojvedoucí prvního hnacího vozidla ve směru jízdy, nedohodnou-li se oba strojvedoucí jinak. Strojvedoucí, který řídí rychlost, dá před každým uvedením hnacího vozidla do pohybu návěst **Pozor**.

656.

Strojvedoucí smí zahájit posun a pokračovat v posunu jen:

- a) zná-li postup práce a způsob provedení posunu;
- b) na pokyn člena posunové čety.

Strojvedoucí musí posunový díl zastavit, dojde-li ke ztrátě návěstění nebo ke ztrátě spojení telekomunikačním zařízením.

Strojvedoucí nesmí uvést posunový díl do pohybu, případně jej musí zastavit, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu.

657.

Při posunu bez posunové čety musí strojvedoucí zajistit:

- bezpečné zastavení posunovaných vozidel a jejich zajištění proti ujetí po ukončení posunu při posunu samotných a spojených hnacích vozidel;
- kontrolu svěšení vozidel a zkrácení nebo zavěšení příliš dlouhých nepoužitých šroubovek u hnacího vozidla;

- odstranění zařízení zajišťující stojící vozidla proti ujetí a uvolnění brzd u hnacího vozidla a u vozidel s ním sousedících;
- uzavření a zajištění bočních dveří u vozidel obsazených cestujícími, ovládaných strojvedoucím;
- splnění povinností zaměstnance řídícího posun, uvedené v článku 646, při posunu SHV i v člancích 647 a 648;
- aby s vozidly nebylo pohybováno, dokud nejsou ukončeny činnosti zaměstnanců dopravce po ukončení jízdy vlaku.

Další odchylná ustanovení pro posun bez posunové čety jsou uvedena v samostatné stati.

658.-660.

Neobsazeno.

d) povinnosti výpravčího

661.

Výpravčí nařídí zaměstnanci řídícímu posun, jaké úkony se mají vykonat, nejsou-li známy předem, a určí, kdy se smí s posunem začít. Je-li toho se zřetelem k situaci zapotřebí, upozorní zaměstnance řídícího posun, kdy bude nutno posun ukončit, z jakého důvodu, popř. které koleje bude nutno uvolnit a na pomalé jízdy a mimořádnosti, které mu nemohou být známy. Při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí výpravčí informovat zaměstnance řídícího posun o vypnutí nebo nesjízdnosti (popř. zapnutí) trakčního vedení a o případném neumístění návěstidel pro elektrický provoz.

Souhlas výpravčího k posunu platí vždy jen pro jízdu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo tam, kde toto návěstidlo není nebo není přímo u koleje, k příslušnému námezníku koleje, po které se posunuje, popř. k hrotu jazyka výhybky nebo k výkolejce. Tento souhlas smí výpravčí dát jen po dohodě s výhybkáři, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat. O dalším posunu se pak zaměstnanec řídící posun dohodne s výhybkářem, který mu pak dá souhlas k dalšímu posunu.

Po ukončení posunu, popř. za posunu, si výpravčí ověří, zda nařízené posunovací úkony byly správně vykonány.

662.

Pokud ve stanici společně vykonává dopravní službu více výpravčích, popř. i staniční dispečer nebo nádražní, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.

ZDD může určit, který zaměstnanec plní povinnosti výpravčího při posunu na kolejích, které nejsou určeny pro jízdu vlaků.

663.-664.

Neobsazeno.

e) povinnosti výhybkáře**665.**

Výhybkář nesmí dát souhlas k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků, pokud výpravčí k tomu nedal svolení.

Výhybkář smí dát souhlas k posunu zaměstnanci řídícímu posun těmito způsoby:

- návěstí dovolující posun na nepřenosném návěstidle platném pro posun, které platí jen pro jednu kolej;
- návěstí **Souhlas k posunu**;
- ústně nebo telekomunikačním zařízením „*První záloha (označení posunového dílu) z páté koleje do první výtažné koleje posun dovolen.*“, „*První záloha (označení posunového dílu) ze sedmé koleje směrem k Oseku posun dovolen.*“ nebo „*Vlak 87621 (označení posunového dílu) ze druhé koleje k (za) Se 42 posun dovolen.*“. Při posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného návěstidla platného pro posun musí být souhlas doplněn takto: „... z páté koleje od návěstidla L5 ...“;
- návěstí dovolující jízdu vlaku hlavního návěstidla, platného jen pro jednu kolej, pro jízdy mezi jednotlivými obvody stanice nebo pro jízdy na vlečku a z vlečky, je-li pro takové jízdy obsluha těchto návěstidel nutná, pokud je to povoleno v ZDD;
- prostřednictvím výpravčího nebo výhybkáře sousedního posunovacího obvodu, ale jen pro jízdu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo tam, kde toto návěstidlo není, nebo není přímo u koleje, k příslušnému námezníku koleje, po které se bude posunovat, popř. k hrotu jazyka výhybky nebo k výkolejce.

Přestavení výhybek pro zamýšlený posun se nesmí považovat za souhlas k posunu.

Pokud na stavědle nebo výhybkářském stanovišti společně vykonává dopravní službu více výhybkářů, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.

666.

Výhybkář smí dát souhlas k posunu až po postavení a kontrole správného postavení posunové cesty. Souhlas k posunu pak platí jen pro tuto postavenou posunovou cestu.

Dříve než výhybkář dovolí posun do sousedního posunovacího obvodu, musí tento posun s příslušným výhybkářem sjednat. Pokud je sousední posunovací obvod v jiné stanici, v jiném obvodu stanice, na vlečce apod., musí ZDD stanovit způsob sjednávání posunu.

Výhybkář smí postavit posunovou cestu jen v případě, že nebude ohrožovat dříve postavenou a dosud nezrušenou vlakovou cestu nebo posunovou cestu pro jiný posunový díl.

Nedává-li výhybkář souhlas k posunu nepřenosným návěstidlem platným pro posun, může jej dát zaměstnanci řídícímu posun jen takovým způsobem, aby neuvedl v omyl jiný posunový díl.

667.

Je-li nutné změnit návěst dovolující jízdu na návěst zakazující jízdu posunovému dílu na nepřenosných návěstidlech platných pro posun, je dovoleno zrušit posunovou cestu, až když zaměstnanec řídící posun ohlásil zastavení posunu, nebo je-li spolehlivě zjištěno, že posunový díl před tímto návěstidlem zastavil.

Odvolat souhlas k posunu a zrušit posunovou cestu, pokud posunový díl nestojí před nepřenosným návěstidlem platným pro posun s návěstí zakazující jízdu, je možné, jen když zaměstnanec řídící posun ohlásil zastavení posunu.

668.

Před převzetím obsluhy pomocného stavědla musí výhybkář vyrozumět:

- všechny sousední výhybkáře o převzetí pomocného stavědla a dohodnout se s nimi o způsobu sjednávání jízdy vozidel do (z) obvodu pomocného stavědla;
- všechny zaměstnance řídící posun, kteří jsou v obvodu pomocného stavědla, o způsobu provedení posunu.

Pokud návěst **Posun dovolen** není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě, musí o tom výhybkář vyrozumět všechny zaměstnance řídící posun, kteří jsou v obvodu pomocného stavědla nebo do tohoto obvodu pojedou.

669.-670.

Neobsazeno.

f) povinnosti ostatních členů posunové čety

671.

Členové posunové čety mohou vykonávat posun samostatně včetně dávání pokynů pro posun (kromě pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu), vždy však pouze v souladu s pokyny danými předem zaměstnancem řídícím posun.

Při použití radiového zařízení může pokyny dávat určený člen posunové čety, přičemž zaměstnanec řídící posun sleduje na příjmu rádiový provoz a jen v případě potřeby zasáhne do organizování posunu.

672.

Pokud zaměstnanec řídící posun nařídil vykonání úkonu, který je jeho povinností, jinému členu posunové čety, má odpovědnost za jeho správné provedení jen tento člen posunové čety.

Člen posunové čety, který je na hnacím vozidle určen k předávání návěstí strojvedoucímu, má při posunu povinnosti strojvedoucího, uvedené v čl. 655 b) a c), 656 a umožňuje-li to vybavení hnacího vozidla i 655 e). Do řízení hnacího vozidla nesmí zasahovat, kromě případného nouzového zastavení posunového dílu. Nezná-li tento zaměstnanec způsob nouzového zastavení posunového dílu, zajištění hnacího vozidla proti ujetí a obsluhu zvukového návěstidla hnacího vozidla, musí to oznámit strojvedoucímu, který jej poučí.

673.

Neobsazeno.

Rychlost při posunu

674.

Rychlost při posunu se řídí podle toho, jak je posunový díl brzděn, podle délky posunového dílu, podle dovolené rychlosti vozidel a dalších okolností (najíždění na kolejovou váhu, na vozidla obsazená osobami, počasí, sklonové poměry apod.). Podmínky jízdy podle rozhledových poměrů musí být dodrženy, ale je-li strojvedoucí zpraven o nutnosti najetí na stojící vozidla, smí na ně najet.

Prudké najíždění s posunovanými vozidly je zakázáno.

Při posunu se nesmí překročit rychlost:

- a) 40 km/h, jsou-li vozidla tažena nebo při jízdě samostatných nebo spojených hnacích vozidel (speciálních vozidel);
- b) 30 km/h, jsou-li vozidla sunuta;
- c) 5 km/h, tj. rychlost chůze při najíždění na stojící vozidla.

Omezení traťové rychlosti, platná pro vlaky, se vztahují i na posun.

675.

Neobsazeno.

Posun současně na více místech

676.

Mají-li posunovat v jednom posunovacím obvodu současně dva nebo více posunových dílů, dá výpravčí zúčastněným zaměstnancům řídícím posun a výhybkářům potřebné pokyny pro postup při posunu (např. nutnost dohody mezi zaměstnanci řídícími posun).

677.

Neobsazeno.

Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun

678.

Nelze-li pro poruchu nebo i z jiné příčiny přestavit nepřenosné návěstidlo platné pro posun na návěst dovolující posun, smí dát zaměstnanci řídícímu posun svolení k posunu kolem takového návěstidla ten zaměstnanec, který je obsluhuje. Svolení je třeba pro každou jízdu zvlášť nebo je nutno toto svolení časově omezit. Po dobu platnosti svolení se posunuje jako na koleji bez nepřenosného návěstidla platného pro posun. Zaměstnanec řídící posun musí

o těchto skutečnostech informovat strojvedoucího a případně i zaměstnance v čele posunového dílu.

Je-li před neobsluhovaným nepřenositelným návěstidlem platným pro posun několik posunových dílů, musí každý z nich obdržet samostatné svolení k posunu.

679.

Neobsazeno.

Posun sunutím

680.

Kromě ostatních ustanovení platných pro posun se při sunutí musí splnit ještě ustanovení následujících článků.

681.

U sunutých posunových dílů zajišťuje bezpečnost při posunu zaměstnanec v čele posunového dílu. Tento zaměstnanec musí jet nebo jít tak, aby mohl přehlédnout kolej před vozidly, dávat potřebné pokyny tak, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů a musí přitom dbát, aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost. Jet může na prvním nebo druhém vozidle, a to na plošině pro obsluhu ruční brzdy nebo na stupačce.

Určený člen posunové čtyři nemusí jet nebo jít v čele sunutého posunového dílu, ale může dávat pokyny z místa před čelem sunutého posunového dílu, má-li přehled přes celou posunovou cestu.

682.

Ruční speciální návěst **Pomalů** musí být dávana nejméně 100 m před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započítáním posunu nerozhodne jinak. Bude-li sunutí prováděno na vzdálenost kratší než 100 m, musí zaměstnanec řídící posun na tuto skutečnost strojvedoucího upozornit.

Nebude-li jízda sunutého posunového dílu řízena ručními speciálními návěstmi, musí zaměstnanec řídící posun zajistit dávání pokynů k sunutí strojvedoucímu telekomunikačním zařízením nebo ústně. Postup při dávání pokynů telekomunikačním zařízením je uveden v předpise SŽDC (ČD) Z11. Zaměstnanec v čele posunového dílu je povinen radiovým spojením oznámit strojvedoucímu ihned po zpozorování všechny návěsti nebo okolnosti, které ovlivňují jízdu. V případě poruchy radiového spojení nesmí být posunový díl uveden do pohybu nebo musí být učiněna všechna možná opatření k neprodlenému zastavení a další pohyb je nutno řídit ručními speciálními návěstmi.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na posun na spádovišti nebo na výtažné koleji.

683.-684.

Neobsazeno.

Posun odrážením a spouštěním

685.

Odrážení je takový posun, při němž se uvedou hnacím vozidlem do pohybu vozidla, která nejsou k němu přivěšena.

Spouštění je způsob posunu hnacím vozidlem, při kterém se odvěšená vozidla dávají do pohybu na spádu působením vlastní hmotnosti.

Posun s doprovodem je posun odrážením nebo spouštěním, při němž je rychlost odvěsů regulována ruční brzdou, obsluhovanou určeným zaměstnancem. Tento zaměstnanec má povinnosti strojvedoucího, uvedené v člancích 655 a) - c) a 656 a). U hnacích vozidel musí být rychlost regulována tlakovou brzdou.

686.

Kromě ostatních ustanovení platných pro posun se při odrážení a spouštění musí splnit ještě ustanovení následujících článků.

687.

Při odrážení a spouštění se musí splnit tyto podmínky:

- a) vozidla v odrážené části musí být svěšena;
- b) vozidla nesmějí dojet k přejezdu, který není uzavřen nebo střežen, ani na přesuvnu, točnu nebo kolejovou váhu, není-li ověřeno, že stojí správně a že je zabezpečena;
- c) pokyn k odrazu se smí dát, nevznikne-li po vyvěšení vozidel mezera tak velká, že by při odrazu mohla být příčinou prudkého nárazu;
- d) vyvěšují-li se vozidla bez tyče, smí se dát pokyn k odrazu, až když zaměstnanec vyvěšující vozidla vystoupí z koleje;
- e) odrážet nebo spouštět vozidla na místa, kde by mohla být ohrožena bezpečnost cestujících, není dovoleno;
- f) odrážet nebo spouštět vozidla na volnou kolej (kromě kusých kolejí) je dovoleno, jen pokud budou tato vozidla zastavena ruční brzdou;
- g) vozidla smějí za sebou následovat jen v takových vzdálenostech, aby se výhybky mohly včas přestavit;
- h) při odrážení vozidel do stoupání je dovoleno provést další odraz, až když předchozí odrážená vozidla byla zastavena a zajištěna proti ujetí. Do té doby se nesmí rovněž měnit poloha výhybek, které odrážená vozidla pojížděla.

Členové posunové čety sledují běh spouštěných nebo odrážených vozidel, aby mohli vozidla včas zastavit a aby zabránili jejich nekontrolovatelným pohybům.

688.

Při posunu s některými vozidly se vyžaduje zvláštní opatrnost, a to:

1. stupeň - vozidla mohou být odrážena a spouštěna jen za předpokladu, že s nimi bude prováděn posun s doprovodem nebo že bude jejich spolehlivé zastavení zajištěno dvěma zarážkami;
2. stupeň - vozidla mohou být odrážena a spouštěna jen za předpokladu, že s nimi bude prováděn posun s doprovodem;
3. stupeň - vozidla je zakázáno odrážet a spouštět.

689.

První stupeň opatrnosti se vztahuje na vozidla označená nálepkou "jeden vykřičník".

690.

Druhý stupeň opatrnosti se vztahuje na:

- a) vozidla, v nichž jsou osoby s výjimkou cestujících;
- b) vozidla s poznámkou "Posunutý náklad" nebo "Uvolněný náklad" na správkové nálepce;
- c) vozidla, u kterých se zjistilo posunutí nebo uvolnění nákladu;
- d) hnací vozidla;
- e) vozidla označená nálepkou "dva vykřičníky".

691.

Třetí stupeň opatrnosti se vztahuje na:

- a) vozidla obsazená cestujícími;
- b) vozidla označená návěstí **Obsazeno osobami**;
- c) vozy osobní dopravy;
- d) vozidla s nápisem "Neodrážet-nespouštět". Tímto nápisem jsou označena některá vozidla zvláštní konstrukce, se zvláštním zařízením a pro zvláštní účely. Vozy zahraničních železnic, které nemají tento nápis, označí na upozornění vozmistra pohraniční přechodové stanice nálepkou "tři vykřičníky". Vyjádření této skutečnosti v cizí řeči nálepkou "tři vykřičníky" nenahrazuje;
- e) poškozená vozidla s poznámkou "Neodrážet" na správkové nálepce;
- f) vozidla opatřená nálepkou "tři vykřičníky".

692.

Na vozidla, vyžadující první stupeň opatrnosti, se smí odrážet nebo spouštět jen ta vozidla, u kterých bude jejich zastavení zajištěno položením dvou zarážek nebo posunem s doprovodem.

Na vozidla, vyžadující druhý stupeň opatrnosti se smí odrážet nebo spouštět jen ta vozidla, u kterých bude jejich zastavení zajištěno posunem s doprovodem.

Na vozidla, vyžadující třetí stupeň opatrnosti, je zakázáno odrážet nebo spouštět jiná vozidla.

Ustanovení tohoto článku není nutno dodržet, pokud budou po dobu takového posunu vozidla, vyžadující první, druhý nebo třetí stupeň opatrnosti chráněna svěřenou skupinou nejméně dvou jiných vozidel, která jsou zabrzděna a tak vzdálená, že zabrání nárazu na tato stojící vozidla.

693.

Směrnice pro posun na spádovištích vlakových stanic s případnými odchylnými ustanoveními pro posun schvaluje schvalovatel ZDD, vyjma ustanovení, která vyplývají z DŘD. Směrnice jsou součástí ZDD.

V těchto směrnicích musí být uvedeno, která hnací vozidla nesmí pojíždět přes svážný pahrbek.

694.

Před začátkem posunu s doprovodem je zaměstnanec, určený k obsluze ruční brzdy, povinen zkontrolovat její ovladatelnost a upotřebitelnost.

Na posunovém díle nesmí obsadit a obsluhovat ruční brzdu vozů:

- a) s plošinou pro obsluhu ruční brzdy, která je bez zábradlí;
- b) s poškozenou podlahou plošiny pro obsluhu ruční brzdy nebo s chybějícími či poškozenými stupátky k ní;
- c) naložených dlouhými zásilkami, jakož i vozů, jejichž plošina (stanoviště) pro obsluhu ruční brzdy s takovou zásilkou bezprostředně sousedí;
- d) naložených výbušninami nebo látkami jedovatými, žíravými či radioaktivními a vozů s nimi přímo sousedících.

Pořadací ruční brzdu může použít zaměstnanec při posunu s doprovodem jen tam, kde při jeho pohybu vedle kolejí není ohrožena jeho bezpečnost.

695.-696.

Neobsazeno.

Posun trhnutím

697.

Posun trhnutím je způsob posunu, při němž se vyvěsí za jízdy tažená vozidla; přední a zadní část posunového dílu jedou pak na různé koleje. V posunovém dílu nesmí být zařazeno žádné další hnací vozidlo nebo speciální vozidlo.

Při posunu trhnutím musí být posunová četa složena nejméně ze dvou zaměstnanců.

O posunu trhnutím musí zpravit zaměstnanec řídící posun zúčastněné zaměstnance.

698.

Kromě ostatních ustanovení platných pro posun se při posunu trhnutím musí splnit ještě ustanovení pro odrážení a spouštění a dále ustanovení následujících článků.

699.

Posun trhnutím je zakázán:

- a) přes ústředně a místně přestavované výhybky, přes výhybky s přestavitelnými srdcovkami a přes výhybky se samovratným přestavníkem v zapnutém samovratném režimu;
- b) přes ručně přestavované výhybky, kde to zakazuje ZDD nebo provozní řád výkonné jednotky jiného služebního odvětví;
- c) všude tam, kde je zakázáno odrážet a spouštět vozidla;
- d) s vozidly, která je zakázáno odrážet a spouštět;
- e) za snížené viditelnosti a tam, kde jsou nepříznivé rozhledové poměry.

700.

Šroubovka, která se má vyvěsit, musí být nejdříve náležitě povolena. Když posunový díl dosáhne potřebné rychlosti, dá zaměstnanec řídící posun návěst **Pomalů**. Strojvedoucí sníží rychlost a při stlačení nárazníků vyvěsí určený zaměstnanec šroubovku. Ihned po vyvěšení dá zaměstnanec řídící posun pokyn k další jízdě, strojvedoucí zvýší rychlost a ujíždí před odvěšenou částí posunového dílu. Jakmile přední část posunového dílu uvolní výměnu, přestaví ji výhybkář pro jízdu druhé části posunového dílu.

K vyvěšení šroubovky se smí použít jen tyče. Sedět v čele vozidla nebo stát na nárazníku a vyvěšovat šroubovku rukou nebo nohou je zakázáno. Zaměstnanec, určený k vyvěšení šroubovky, musí stát pevně na schůdcích vozidla (na stupátku) tak, aby nemohl být zraněn, i kdyby odvěšená vozidla dostihla přední část.

701.

Výhybkář sleduje pozorně jízdu obou částí posunového dílu, aby mohl přestavit výhybku před druhou částí posunového dílu bez ohrožení vlastní bezpečnosti i bezpečnosti provozu.

Kolej, na kterou jede přední část posunového dílu, musí být volná v dostatečné délce, aby první část posunového dílu mohla včas uvolnit námezník a pak bezpečně zastavit.

702.-703.

Neobsazeno.

Zvláštní opatření při posunu

704.

Vozidlům naloženým zásilkami nebezpečných věcí a mimořádnými zásilkami je třeba věnovat pozornost. Za zásilky nebezpečných věcí se považují předměty a látky nebezpečné výbuchem, samozápalné, hořlavé, jedovaté, žíravé, radioaktivní nebo s varovným označením. Vozidla s takovými zásilkami jsou označena podle RID (Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí), kde je uveden i význam tohoto označení.

705.

Podle možností se přistavují vozidla s výbušninami, jakož i kotlová vozidla se stlačenými nebo zkapalněnými plyny k vykládce nebo prázdná vozidla k nakládce na koleje určené ZDD.

706.

Neobsazeno.

Posun silničními vozidly, ruční, mechanizačními zařízeními a prostředky

707.

Při posunu silničními vozidly smějí být vozidla tažena jen řetězem nebo lanem dlouhým alespoň tři metry. Silniční vozidlo musí jet vždy mimo kolej. Řidič silničního vozidla nesmí být zároveň zaměstnancem řídícím posun.

Při ručním posunu se vozidla uvedou do pohybu lidskou silou nebo samotíží po povolení ručních brzd. Pokud jsou vozidla uváděna do pohybu lidskou silou, smí se tato osoba pohybovat jen ze strany vozidel; pohybovat se v koleji nebo mezi vozidly je zakázáno.

Osoby, které nejsou s pracemi při posunu obeznámeny, se mohou zúčastnit ručního posunu jen tehdy, jestliže byly zaměstnancem řídícím posun náležitě poučeny.

708.

Nejsou-li pro jednoduché mechanizační prostředky (strkače, navijáky apod.) vydány zvláštní směrnice nebo pokyny, platí pro používání takových mechanizačních prostředků pokyny výrobce. Zásady pro používání mechanizačních prostředků doplněné podle místních podmínek a potřeb se uvedou v ZDD.

709.

Při ručním posunu, posunu silničními vozidly nebo mechanizačním zařízením a prostředky má zaměstnanec řídící posun i povinnosti strojvedoucího, uvedené v člancích 655 a) - c) a 656 a).

710.

Neobsazeno.

Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků

711.

Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Toto svolení není nikdy souhlasem k posunu.

Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:

- na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;

- které koleje určené pro jízdu vlaků mohou zůstat po ukončení posunu obsazené;
- čas, kdy se musí koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;
- kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Svolení dá nebo jeho případnou změnu oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

Byl-li posun na rozkaz výpravčího zastaven, smí v něm zaměstnanec řídicí posun pokračovat, až když obdržel nové svolení k posunu.

712.

V ZDD se stanoví odchylky pro směrové koleje, z nichž jsou dovoleny odjezdy vlaků.

713.

Svolením k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků dovoluje výpravčí i obsazení těchto kolejí vozidly, ale jen na dobu trvání posunu. Toto svolení není však nikdy svolením k obsazení kolejí vozidly i po skončení posunu.

Svolení k obsazení koleje určené pro jízdu vlaků po skončení posunu si musí zaměstnanec řídicí posun vyžádat i tehdy, když již je tato kolej obsazena (např. vozidly po předchozím posunu, vlakem, vlakovou soupravou apod.).

714.

Svolení k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků a obsazení těchto kolejí vozidly se nemusí zapisovat. ZDD však může nařídit:

- dokumentaci těchto hlášení s uvedením jejího způsobu;
- použití upamatovávacích pomůcek.

715.-716.

Neobsazeno.

Posun na ostatních kolejích

717.

Posunovat na kolejích, které nejsou určeny pro jízdu vlaků, se smí jen se svolením zaměstnance, určeného ZDD. O posunu se pak zaměstnanec řídicí posun dohodne s tímto zaměstnancem.

718.

Neobsazeno.

Posun vzhledem k jízdám vlaků

719.

Při každém posunu musí hlavní návěstidla kryjící obvod, v němž se posunuje, zakazovat jízdu vlaku.

Očekává-li se vlak, musí výpravčí zajistit, aby byla včas uvolněna vlaková cesta a zastaven rušící posun, tj. takový posun, který je vzhledem k jízdě vlaku zakázán.

V ZDD se podle místních poměrů uvede, kolik minut před příjezdem jednotlivých druhů vlaků musí být nejpozději ukončen rušící posun.

Jde-li o posun naléhavější než vjezd vlaku, může být vlak výjimečně zadržen u vjezdového (cestového) návěstidla.

720.

V době uvedené v předchozím článku se nesmí v prostoru mezi krajní výhybkou a označníkem posunovat proti očekávanému vlaku (viz však čl. 723).

721.

Je-li nutno nařídit přípravu vlakové cesty na koleji, na které bylo dovoleno posunovat, smí dát výpravčí příkaz k přípravě vlakové cesty jen tehdy, pokud je v jeho obvodu pro zjišťování volnosti vlakové cesty posun zastaven, vlaková cesta je volná a pokud zjistí, že do tohoto obvodu nebude žádný posun uskutečněn.

Zjistí-li výpravčí nebo zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, že se na koleji posunuje, dají zaměstnanci řídícímu posun přímo příkaz k uvolnění vlakové cesty a zastavení rušícího posunu. Výpravčí tento příkaz může dát i prostřednictvím výhybkáře.

722.

Zaměstnanec řídící posun je povinen ohlásit zaměstnanci, který mu příkaz dal, že posun byl zastaven. Toto hlášení smí provést, pouze je-li posunový díl mimo vlakovou cestu a zpravil-li o zastavení posunu členy posunové čety a strojvedoucího. Hlášení, že byl posun zastaven, není třeba, je-li posunový díl mimo vlakovou cestu před nepřenosným návěstidlem platným pro posun, které stojí přímo u koleje a zakazuje posun; za takové návěstidlo se nepovažuje označník a návěstidlo na kolejové váze.

723.

Po příkazu k uvolnění vlakové cesty a zastavení rušícího posunu musí zaměstnanec řídící posun ihned uvolnit vlakovou cestu a ukončit posun. V případě očekávání vjezdu vlaku smí dovolit pohyb posunového dílu jen ve směru jeho jízdy v prostoru:

- mezi označníkem, popř. návěstidlem, označník nahrazujícím a krajní výhybkou;
- na záhlaví, není-li označník;

– mezi krajní výhybkou a úrovní označníku, pojíždí-li se obousměrně traťová kolej, která nemá vjezdové návěstidlo z nesprávné koleje.

V případě očekávání vjezdu vlaku smí pohyb proti směru jeho jízdy zaměstnanec řídící posun dovolit jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát toto svolení jen tehdy, když spolehlivě zjistil, že vlak zastavil u vjezdového (cestového) návěstidla.

724.

Je-li dovolen vjezd nebo odjezd vlaku, smí se na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou posunovat jen k nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun s návěstí zakazující posun, které stojí přímo u koleje nebo k výkolejce v poloze na koleji. Sunout vozy, není-li vozidlo v čele průběžně nebo ručně brzděno, nebo odrážet popř. spouštět vozy na volnou kolej, je dovoleno jen se souhlasem výpravčího. Výpravčí smí tento souhlas dát jen, nejedná-li se o kolej sbíhající se s vlakovou cestou.

Posun na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou bez nepřenosného návěstidla platného pro posun nebo bez výkolejky může ve stanicích s trvalým posunem povolit schvalovatel ZDD. Povolení a podmínky pro takový posun se uvedou v ZDD.

725.

Posun v pokračování vlakové cesty, není-li přímo u vjezdové koleje hlavní návěstidlo, je dovolen za podmínky, že se dá vlaku ruční nebo přenosná návěst **Stůj** v místě pravidelného nebo potřebného zastavení, nejméně však 50 m před návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**.

726.

Ve všech případech posunu v pokračování vlakové cesty proti směru vjíždějícího vlaku musí výhybkář před ohlášením volnosti vlakové cesty (výpravčí před postavením vlakové cesty) přestavit výhybku směřující na vjezdovou kolej vlaku do opačné polohy a:

- u ručně přestavovaných výhybek ji uzamknout a klíč mít v úschově;
- u zabezpečovacího zařízení s jednotným obslužným pracovištěm ji zajistit nouzovým závěrem;
- u ostatních ústředně přestavovaných výhybek zajistit ruční západku výhybkové páky (výměnový radič, výměnovou kličku) pomocnou uzávěrkou (pomůckou znemožňující přestavení, manipulaci).

Podmínka předchozího odstavce nemusí být splněna, je-li při posunu proti směru vjíždějícího vlaku výhybka vedoucí na vjezdovou kolej vlaku kryta nepřenosným návěstidlem platným pro posun s návěstí zakazující posun a je-li posunový díl hnacím vozidlem tažen.

727.-728.

Neobsazeno.

Posun na kolejích s trakčním vedením**729.**

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

730.

Ve stanicích s trakčním vedením se musí dodržovat tyto zásady:

- a) všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu musí znát místní poměry trakčního vedení (koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení, rozmístění úsekových odpojovačů nákladkové a vykládkové koleje);
 - b) napětí trakčního vedení se nesmí zapnout, jestliže by mohli být zapnutím ohroženi zaměstnanci při posunu nebo zaměstnanci provádějící ložné manipulace a ložený náklad není v předepsané vzdálenosti od částí trakčního vedení, která budou po zapnutí pod napětím (náklad, vozové plachty a sníh na střechách vozidel nejméně 0,65 m, osoby a mechanismy nejméně 2 m). Napětí trakčního vedení, zapínané jen přechodně k umožnění posunu (např. na nákladkových a vykládkových kolejích), se musí po ukončení posunu opět vypnout. Výpravčí, popř. zaměstnanec pověřený obsluhou úsekového odpojovače, musí všem dotčeným zaměstnancům vždy oznámit, že napětí trakčního vedení bude zapnuto a rovněž jim oznámí jeho vypnutí;
 - c) přes úsekové děliče ohraničující odpojené úseky trakčního vedení nesmějí elektrická hnací vozidla jet se zdviženým sběračem;
 - d) při obsluze kolejí bez trakčního vedení nebo kolejí s odpojeným napětím trakčního vedení:
 - posunovací elektrické hnací vozidlo se zdrojovým vozem nesmí mít zdvižený sběrač;
 - ostatní posunovací elektrická hnací vozidla musí být trvale pod trakčním vedením, které není vypnuto; mezi hnací vozidlo a posunovaná vozidla se proto podle potřeby přidá dostatečný počet vozidel, aby byl tento posun možný;
 - e) na kolejích, kde se nakládá nebo vykládá, se nesmějí nechat stát vozidla pod úsekovými děliči nebo pod trakčním vedením, které je pod napětím, aby nebyli ohroženi zaměstnanci při nakládce nebo vykládce vozidel.
- V ZDD se uvedou podmínky pro bezpečné provádění nákladkových a vykládkových prací na kolejích s trakčním vedením a v jeho blízkosti.

731.-732.

Neobsazeno.

Posun na kolejích ve spádu**733.**

Ve stanicích a nákladištích, které jsou třeba jen z části ve spádu větším než 2,5 ‰, a ve vzdálenosti 50 m před tímto spádem není dovoleno posunovat

s vozidly, která nejsou přivěšena k hnacímu vozidlu, není-li ujetí vozidel znemožněno jiným zajištěným vozidlem (ne hnacím nebo speciálním hnacím) nebo k tomu účelu konstruovaným zařízením (odvratná kolej, výkolejka).

Při sunutí vozidel po spádu, není-li jejich případné ujetí znemožněno odvratnou kolejí, výkolejkou, vozidly zabrzděnými ruční brzdou, musí mít první sunuté vozidlo obsluhovanou ruční brzdu nebo účinkující tlakovou brzdu zapojenou do průběžné brzdy.

Na spádech větších než 15 ‰ musí být posunový díl s dopravní hmotností větší než dvojnásobek vlastní hmotnosti hnacího vozidla vždy průběžně brzděn. Za vykonání zkoušky brzdy posunového dílu a ověření účinnosti brzd nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených) odpovídá zaměstnanec řídící posun. Takové obvody se musí uvést v ZDD.

Podle potřeby stanoví ZDD další opatření (např. aby vozidla, na která se budou odrážet jiná vozidla, byla zajištěna kromě zabrzděním a podložení ještě další zarážkou apod.).

Stanice a nákladiště, na něž se vztahují předchozí ustanovení, se uvedou v TTP.

734.

Neobsazeno.

Posun přes přejezdy

735.

Dříve, než se začne posunovat přes přejezd s PZZ, je zaměstnanec řídící posun povinen zajistit uzavření závor nebo uvedení přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení do výstrahy. Není-li to možné nebo je-li zpraven, že PZZ je poroucháno, zajistí střežení tohoto přejezdu, pokud k tomuto úkonu není ZDD určen jiný zaměstnanec.

Při sunutí vozidel přes přejezd, který má jen výstražné kříže, je nutné přejezd střežit. Střežit přejezd není nutné, pokud zaměstnanec řídící posun, jdoucí v čele posunového dílu nebo jedoucí na prvním sunutém vozidle, dává pokyny pro jízdu strojvedoucímu rádiovým zařízením; v takovém případě musí zaměstnanec řídící posun při dávání pokynů strojvedoucímu zajistit, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu se zvýšenou opatrností. Podmínky pro jízdu posunových dílů přes tyto přejezdy s hnacím vozidlem v čele jsou stejné jako při jízdě vlaku.

Chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí být o tom před zahájením posunu informován zaměstnanec řídící posun; při posunu přes takový přejezd se postupuje jako při poruše PZZ.

736.

Má-li se posunovat přes přejezd, je třeba, aby alespoň po 10 minutách zaměstnanec řídící posun uvolnil přejezd pro silniční provoz, pokud u tohoto přejezdu stojí účastník silničního provozu.

Posun na přejezdu musí být vždy přerušen a přejezd uvolněn co nejdříve, jakmile kterýkoli zaměstnanec zúčastněný na posunu upozoruje, že se k přejezdu blíží nebo před přejezdem stojí silniční vozidlo s právem přednosti v jízdě, mající v činnosti modré zábleskové světlo, popř. doplněné zvukovým znamením, nebo když o to požádá uživatel silničního provozu, který veze osobu vyžadující rychlou zdravotnickou pomoc nebo lékař jedoucí k poskytnutí pomoci a nemá možnost toto znamení dávat. Zaměstnanec, který upozoroval nutnost uvolnění přejezdu nebo byl o to požádán, zpraví ihned zaměstnance řídícího posun, který bez prodlení zajistí přerušení posunu, uvolnění přejezdu, popř. otevření závor.

737.

Při posunu přes přejezd, kdy nedošlo ještě k vjetí kolejových vozidel na přejezd, je zakázáno v prostoru železničního přejezdu a v jeho blízkosti dávat ruční speciální návěsti **Přiblížit** a **Stlačit**. Je-li posun řízen ručními speciálními návěstmi, domluví se zaměstnanec řídící posun se strojvedoucím předem o návěstění tak, aby nebyli uvedeni v omyl uživatelé pozemní komunikace.

738.

Neobsazeno.

Posun za námezník

739.

Vlak, kterému je dovolován posun za námezník, pokračuje jako posun bez zastavení za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu. Odchylně od všeobecných ustanovení začíná posunová cesta při posunu za námezník v místě, kde končí vlaková cesta vjíždějícího vlaku.

Posun za námezník se nesmí provádět ve stanicích bez odjezdových návěstidel.

740.

Zaměstnancem řídícím posun za námezník je zaměstnanec, který dává strojvedoucímu pokyny k jízdě. Tímto zaměstnancem může být člen posunové čety nebo výhybkář, vyjma členů doprovodu vlaku, kterému je posun za námezník dovolován.

741.

Strojvedoucí musí být zpraven o posunu za námezník návěstí **Posun za námezník**. Návěst dává výpravčí nebo z jeho příkazu jiný zaměstnanec, určený ZDD, vstříc vjíždějícímu vlaku tak dlouho, pokud její příjem strojvedoucí nepotvrdí návěstí **Pozor**. Dá-li strojvedoucí návěst **Povolte brzdy úplně**, musí výpravčí (určený zaměstnanec) dát návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Zpravením o posunu za námezník je strojvedoucímu dáváno svolení k jízdě bez zastavení za místo ukončující vlakovou cestu.

742.

Strojvedoucí musí zastavit před návěstidlem, ukončujícím vlakovou cestu, jestliže nedostal od zaměstnance řídícího posun pokyny pro další jízdu za námezník. Tyto pokyny musí zaměstnanec řídící posun dávat vždy, a to i v případech, kdy je další jízda dovolována nepřenosným návěstidlem, platným jen pro jednu kolej. Pokyny musí dávat tak, aby strojvedoucí mohl nepochybně zjistit, že jsou dávány jemu.

743.

Při posunu za námezník je zaměstnanec řídící posun povinen:

- přesvědčit se, že je posunová cesta postavena a návěstidla dovolují posun;
- provádět posun podle příkazů výpravčího.

744.

Je-li třeba z jakéhokoliv důvodu odvolat svolení k posunu, dané návěstí **Posun za námezník**, dá se vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, není-li možné toto svolení odvolat telekomunikačním zařízením. Nepřenosné návěstidlo platné pro posun se přestaví na návěst zakazující posun.

745.

Při posunu za námezník nesmí být posunová cesta obsazena vozidly.

Svolení k posunu za námezník není nikdy svolením k posunu za označnick nebo k posunu mezi dopravami.

746.-748.

Neobsazeno.

Posun za označnick

749.

Posun za označnick se smí provádět nejdále do úrovně vjezdového (cestového) návěstidla vlastní stanice.

Ustanovení o posunu za označnick platí i pro posun za světelné seřadovací (popř. hlavní) návěstidlo, které nahrazuje označnick.

750.

Je-li třeba posunovat za označnick, oznámí zaměstnanec řídící posun předpokládanou dobu trvání posunu výpravčímu a vyžádá si jeho svolení k tomuto posunu, a to přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

Výpravčí smí dát toto svolení, pokud:

- a) nedal výpravčímu sousední stanice souhlas s jízdou vlaku ani PMD;
- b) má na tratích vybavených traťovým souhlasem v činnosti přijat traťový souhlas;

c) informuje výpravčího sousední stanice o posunu za označník, pokud je traťový souhlas v poruše nebo není vůbec.

Pokud však bude zcela výjimečně nutno vykonat posun za označník v případě, že u vjezdového návěstidla stojí vlak (PMD), musí být strojvedoucí stojícího vlaku (PMD) o tomto posunu zpraven (ústně, popř. telekomunikačním zařízením).

V době trvání posunu za označník nesmí výpravčí přijmout vlak nebo souhlasit s jízdou PMD ze sousední stanice, ani udělit traťový souhlas sousední stanici. Výpravčí stanice, kterému byl posun za označník oznámen, nesmí dovolit odjezd vlaku ani PMD do sousední stanice.

Ukončení posunu a uvolnění prostoru mezi označníkem a vjezdovým návěstidlem ohlásí zaměstnanec řídící posun výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře. Výpravčí informuje o ukončení posunu za označník výpravčího sousední stanice, pokud mu tento posun oznámil.

751.

Svolení k posunu za označník s uvedením směru (čísla traťové koleje) dá výpravčí zaměstnanci řídícímu posun přímo nebo prostřednictvím výhybkáře. Zaměstnanec řídícího posun musí výpravčí také zpravit o tom, že u vjezdového návěstidla stojí vlak (PMD).

Zaměstnanec řídící posun zpraví o posunu za označník strojvedoucího.

Zaměstnanec řídící posun u sunutého posunového dílu zpraví ústně o podmínkách posunu za označník zaměstnance v čele sunutého posunového dílu.

O posunu za označník zpraví výpravčí výhybkáře, kterých se tento posun týká.

752.

Je-li za označníkem, popř. za světelným seřadovacím (popř. hlavním) návěstidlem, které nahrazuje označník, přejezd se světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením závislý na postavení návěstidla stanice, uvedou se povinnosti výhybkářů pro zajištění přejezdu při posunu za označník v ZDD.

753.

Je-li stanice vybavena označníkem před cestovým návěstidlem, uvedou se v ZDD podmínky pro posun za takový označník.

Je-li označník umístěn u krajní výhybky, je každý posun za tuto výhybku posunem za označník.

754.

Za nemožného dorozumění smí dovolit posun za označník jen výpravčí, který má povolenku pro kolej, po níž se má za označník posunovat.

755.-757.

Neobsazeno.

Posun bez posunové čety

758.

Posun bez posunové čety smí být prováděn jen na příkaz výpravčího; při jízdě na a z vyloučené koleje na příkaz zaměstnance pro řízení sledu.

Bez posunové čety smí být prováděn posun jen:

- a) samotných nebo spojených hnacích vozidel, pokud je souhlas k posunu dáván při všech posunových cestách výhradně návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun nebo
- b) pokud to povoluje ZDD nebo
- c) ve výjimečných případech, pokud tento posun nelze provést s posunovou četou.

Při posunu bez posunové čety smí být sunuto jen jedno vozidlo, pokud strojvedoucí může přehlédnout kolej před sunutým vozidlem. Při posunu SHV je možné sunutí i více vozidel, může-li strojvedoucí přehlédnout kolej před vozidly. O tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí vozidel, rozhoduje strojvedoucí.

759.

Při posunu bez posunové čety má výpravčí povinnosti zaměstnance řídícího posun, uvedené v čl. 645 a kromě posunu SHV také v čl. 647 a 648, které musí zajistit sám nebo prostřednictvím jiných odborně způsobilých zaměstnanců, s výjimkou povinností, které plní strojvedoucí.

Při jízdě na a z vyloučené koleje bez posunové čety má veškeré povinnosti zaměstnance řídícího posun zaměstnanec pro řízení sledu.

760.

Hnací vozidlo taženého posunového dílu bez posunové čety musí být vždy řízeno z první kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, kromě dvojice kapotových nebo věžových lokomotiv, spojených vícenásobným řízením, nebude-li tato dvojice lokomotiv najíždět na jiná vozidla. Hnací vozidlo sunutého posunového dílu bez posunové čety musí být řízeno z kabiny, ze které má strojvedoucí lepší výhled na kolej před vozidly.

U posunového dílu bez posunové čety s hnacími vozidly (hnacím vozidlem a řídícím vozem) na obou čelech nebo u dvoudílných hnacích vozidel včetně motorových nebo elektrických jednotek, kde jsou v lokomotivní četě alespoň dva strojvedoucí, lze pro posun obsadit strojvedoucími první i poslední stanoviště strojvedoucího. Při změně směru lze pak řídit tato hnací vozidla bez přecházení strojvedoucích.

761.

Strojvedoucí musí být o posunu bez posunové čety zpraven ještě před jeho zahájením. Zpravení strojvedoucího musí obsahovat zejména:

- a) že bude prováděn posun bez posunové čety;
- b) důvod posunu (přestavení hnacího vozidla na jinou kolej, jízda hnacího vozidla na odstavený vlak, jízda hnacího vozidla na postrk nebo přípřež apod.);

- c) směr posunu (zhlaví) s udáním místa, kde bude měněn směr jízdy, a je-li třeba i místo, kde bude posun ukončen;
 - d) přibližný pobyt na této koleji (přichází-li v úvahu);
 - e) upozornění strojvedoucího na nutnost najetí na vozidla a případně i svěšení s těmito vozidly, toto zpravení musí strojvedoucí vždy opakovat;
 - f) informaci o případném omezení rychlosti a o případném neumístění návěstidel pro elektrický provoz;
 - g) informaci o počtu a přibližné hmotnosti posunovaných vozidel a o způsobu brzdění posunového dílu (nejsou-li tyto údaje strojvedoucímu známy);
 - h) u kterých stanovišť (míst) bude posun řízen návěstí **Souhlas k posunu**.
- Pokud je strojvedoucí o posunu bez posunové čety zpraven tabulkou 3 SJŘ nebo TTP a výpravčí ho musí ještě zpravit o dalších skutečnostech, v tabulce 3 SJŘ nebo TTP neuvedených (např. o neumístění návěstidel pro elektrický provoz apod.), souhlas k posunu smí být dán až když byl strojvedoucí zpraven.

762.

Strojvedoucí může být o posunu bez posunové čety zpraven:

- a) výpravčím přímo nebo prostřednictvím výhybkáře nebo člena posunové čety;
 - b) zaměstnancem pro řízení sledu;
 - c) tabulkou 3 SJŘ nebo TTP v případě, že se jedná o pravidelný posun.
- Při zpravení podle odstavce a) nebo b) musí strojvedoucí rozkaz opakovat; opakování rozkazu se nevyžaduje, je-li pro zpravení použito rozhlasu v případě, kdy se jedná o jednoduchý rozkaz, který lze nahradit ruční speciální návěstí. Při zpravování rozhlasem však smí strojvedoucí uvést hnacího vozidla do pohybu, jen pokud z hlášení nabyt jistoty, že se týká jeho jízdy.

763.

Strojvedoucí, který nebyl o posunu (části posunu) zpraven, nesmí uvést hnací vozidlo do pohybu, i když nepřenositelná návěstidla platná pro posun dovolují posun.

764.

Po zpravení strojvedoucího hnacího vozidla o posunu se další jízda řídí nepřenositelnými návěstidly platnými pro posun pro kolej, po níž se bude posunovat. Nejsou-li ve stanici nepřenositelná návěstidla platná pro posun a platná jen pro jednu kolej, příp. při posunu s vozidly, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody, musí výhybkáři dát strojvedoucímu souhlas k posunu jiným způsobem. Strojvedoucí musí být zpraven o tom, v kterých místech nebo ze kterých stanovišť se budou případně pokyny dávat.

765.

Při sunutí posunového dílu bez posunové čety musí být posunová cesta vždy volná až k oznámenému místu zastavení. Postavení a volnost posunové cesty (části posunové cesty) musí být oznámeno zaměstnanci, který dává strojvedoucímu svolení k zahájení posunu, popř. k pokračování v posunu (pokud tuto posunovou cestu nestaví sám).

Sunutí posunového dílu bez posunové čety v místech, určených k nastupování a vystupování cestujících, je dovoleno jen kolem nástupišť s podchody nebo lávkami.

766.

Posunový díl bez posunové čety musí být průběžně brzděn. Toto ustanovení se netýká samotných nebo spojených hnacích vozidel.

767.

Před dovolením jízdy posunového dílu bez posunové čety (kromě jízd samotných nebo spojených hnacích vozidel) vykoná zkoušku brzdy posunového dílu podle předpisu SŽDC (ČD) V15/I zaměstnanec určený TPU nebo ZDD a účinek brzdy ověří alespoň u pětiny vozů (přednostně u ložených) se zapnutou a účinkující tlakovou brzdou, pokud nebyla provedena úplná zkouška brzdy vlaku. Strojvedoucí je povinen vyzkoušet účinek průběžné brzdy ještě před prvním zastavením posunového dílu.

768.

Vlak může pokračovat bez zastavení jako posun bez posunové čety za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu, pokud je strojvedoucí o postupu při posunu zpraven předem. V takovém případě se zkouška brzdy posunového dílu nevykonává.

Při tomto postupu se nejedná o posun za námezník.

769.

Souhlas k posunu posunového dílu bez posunové čety se strojvedoucímu dává:

- návěstí **Posun dovolen** nebo **Uzavření koleje zrušeno** nepřenosných návěstidel platných pro posun, které platí jen pro jednu kolej;
- návěstí **Souhlas k posunu**;
- ústně;
- telekomunikačním zařízením.

Tento souhlas k posunu platí až k následujícímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo k následujícímu stanovišti (místu), z něhož je další jízda posunového dílu bez posunové čety řízena ruční návěstí **Souhlas k posunu** nebo ke stanovišti (místu), které bylo strojvedoucímu oznámeno.

770.

Nelze-li před zahájením posunu postavit celou posunovou cestu a postavená část posunové cesty nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, musí být strojvedoucí o místě (stanovišti) ukončení jednotlivých částí posunové cesty zpraven, a to vždy před zahájením jízdy. Zjistí-li strojvedoucí při jízdě k oznamované ukončení části posunové cesty, že je mu dáвана ruční speciální návěst **Souhlas k posunu** nebo pokyn k další jízdě telekomunikačním zařízením, pokračuje v další jízdě bez zastavení.

771.

V ZDD se mohou uvést povinnosti jednotlivých zaměstnanců, kteří nevykonávají dopravní službu, a úkony, které vykonávají při posunu bez posunové čety, zejména:

- provedení prohlídky vozidel, vyrozumění osob, které jsou ve vozidlech, odstranění silničních vozidel a zařízení zasahujících do průjezdného průřezu;
- další potřebná opatření vyplývající z místních poměrů.

772.

Je-li hnací vozidlo při posunu řízeno strojvedoucím rádiovým dálkovým ovládáním, má tento strojvedoucí veškeré povinnosti zaměstnance řídícího posun a tento posun není považován za posun bez posunové čety. Směrnice pro takový posun musí být uvedeny v ZDD.

773.-775.

Neobsazeno.

Zajištění vozidel proti ujetí a povinnosti před uvedením těchto vozidel do pohybu

776.

K zajištění vozidel proti ujetí se smí používat jen ruční brzdy a prostředky k zajištění vozidel proti ujetí, kterými jsou dřevěné klíny, zarážky, kovové podložky nebo uzamykatelné kovové podložky.

Dřevěnými klíny se podkládají jen hnací vozidla.

Zarážky se dvěma přírubami se mohou používat k zajišťování vozidel proti ujetí i tam, kde je jejich používání k zastavování vozidel při posunu zakázáno.

Zarážky s jednou přírubou lze používat k zajištění stojících vozidel proti ujetí pouze během posunu, kdy jsou vozidla pod dozorem člena posunové čety.

Uzamykatelná kovová podložka se používá pro zajištění odstavených vozidel proti ujetí nebo může nahrazovat přenosnou výkolejku.

777.

Odstavená vozidla v jednotlivých skupinách se musí po ukončení posunu svěsit a zajistit proti ujetí. Vozidla však nemusí být svěšena, jedná-li se o hnací vozidlo, vyžaduje-li to nakládka nebo vykládka těchto vozidel, popř. oprava vozidel apod.

Odstavovat vozidla na nevyhloučenou traťovou kolej je zakázáno, kromě vozidel ponechaných na traťové koleji během posunu nebo při jízdě vlaku (PMD) po částech.

778.

Prostředky používané pro zajištění vozidel proti ujetí musí být položeny tak, aby:

- zarážka přiléhala na kolejnici celou třecí plochou, příruba zarážky přiléhala na vnitřní stranu kolejnice, jazyk zarážky byl v kontaktu s podloženým kolem nápravy;

– kovová podložka (i uzamykatelná) byla na koleji pod nárazníky vozidla, a to i na koleji s výkolejkou tak, aby jazyky přiléhaly na kolejnici celou třecí plochou.

779.

Odstavená vozidla (kromě samotných hnacích vozidel) musí být vždy zajištěna proti ujetí utažením stanoveného počtu ručních brzd.

Stanovený počet ručních brzd je tolik ručních brzd, aby součet jejich brzdicích vah byl stejný nebo vyšší než potřebná brzdicí váha odstavených vozidel.

$$\frac{\text{potřebná brzdicí váha}}{\text{odstavených vozidel}} = \frac{\text{celková hmotnost vozidel (t)} \times \text{předepsaná brzdicí procenta}}{100}$$

pro stavební spád	jsou předepsaná brzdicí procenta
až do 5 ‰ včetně	2
více než 5 ‰ až do 10 ‰ včetně	3
více než 10 ‰ až do 20 ‰ včetně	5
více než 20 ‰ až do 40 ‰ včetně	10
přes 40 ‰	30 nebo podle ustanovení zvláštního předpisu, platného pro příslušnou trať

K zajištění vozidel proti ujetí se však nesmějí započítat brzdicí váhy neupotřebitelných ručních brzd, pákových brzd nebo ručních brzd hnacích vozidel, vozů s poškozeným zábradlím, podlahou nebo stupátky k plošině s ruční brzdou.

Za neupotřebitelnou ruční brzdu je nutno považovat tu, která je takto označena nebo u které se toto zjistí kontrolou.

Upotřebitelnost ruční brzdy se zjistí podle předpisu SŽDC (ČD) V15/I.

780.

Je-li kolej, na které jsou odstavena vozidla, na spádu větším než 2,5 ‰, musí být tato vozidla vždy na straně spádu podložena, a to na manipulačních kolejích kovovou podložkou nebo jednou zarážkou, na jiných kolejích kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami. Jednotlivě odstavené vozidlo se na jiných než manipulačních kolejích vždy podloží kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami na straně spádu (na rovině a na sklonu do 2,5 ‰ včetně z obou stran).

Odstavená vozidla, která jsou zajištěna utažením ručních brzd, se nemusí podložit tehdy, brání-li jim spolehlivě v ujetí ve vzdálenosti nejvýše 100 m jiná vozidla, která jsou zajištěna proti ujetí, nebo zarážedlo.

Při odstavení vozidel na kolej o sklonu větším než 2,5 ‰ musí být jejich zajištění proti ujetí provedeno ještě před odvěšením hnacího vozidla.

781.

Vozidla, na která se najíždí nebo která jsou odstavena při posunu, musí být zajištěna proti ujetí buď utažením stanoveného počtu ručních brzd, nebo přivěšeným hnacím vozidlem. Při posunu je možné zajistit vozidla proti ujetí jen

zarážkami, zabrání-li jim spolehlivě v ujetí jiná vozidla, která jsou spolehlivě zajištěna proti ujetí.

Vozidla, na která se odráží nebo spouští, musí být zajištěna proti ujetí utažením stanoveného počtu ručních brzd. Najíždí-li se na ně při odrážení nebo spouštění na rovině nebo po spádu, musí být ještě jejich ujetí navíc znemožněno nejméně jednou zarážkou.

782.

Není-li možné dosáhnout utažením ručních brzd potřebnou brzdící váhu odstavených vozů, použije se místo ručních brzd zarážek. Zarážky musí být umístěny jen na jednu kolejnici proti spádu. Na rovině a na sklonu do 2,5 ‰ včetně musí být zarážky položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany.

Při podložení vozu zarážkami se brzdící váhou rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách). Počet použitých zarážek se stanoví buď podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) V15/I, nebo za zajištění vozidel proti ujetí je možné považovat i případ, kdy bude pod vozem (vozy) tolik zarážek, aby součet brzdících vah byl vyšší než dvojnásobná potřebná brzdící váha odstavené soupravy.

Kromě výše uvedených zarážek musí být ještě tyto odstavené vozy podloženy na straně spádu (na rovině a na sklonu do 2,5 ‰ včetně z obou stran) na manipulačních kolejích kovovou podložkou nebo jednou zarážkou, na ostatních kolejích kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami.

783.

Odstavené hnací vozidlo, vybavené zajišťovací brzdou nezávislou na vnějším zdroji energie (např. magnetickou zajišťovací brzdou s permanentním magnetem nebo pružinovou střadačovou brzdou), se zajistí pouze touto brzdou.

V ostatních případech se odstavené hnací vozidlo zajistí proti ujetí utažením všech jeho přístupných ručních brzd. Je-li hnací vozidlo vybaveno jen jednou ruční brzdou, musí být při odstavení vždy podloženo klíny z obou stran jednoho kola, pokud to umožňuje konstrukce vozidla, nebo dvěma klíny co nejbližší krajním kolům z vnitřní strany jednoho podvozku.

Je-li kolej, na které je odstaveno hnací vozidlo zajištěné ručními brzdami, na spádu větším než 2,5 ‰, musí být toto vozidlo vždy na straně spádu podloženo klínem.

Stejným způsobem je třeba hnací vozidlo zajistit, je-li přivěšeno ke skupině odstavených vozů. Je-li hnací vozidlo přivěšeno k odstaveným vozům na nejnižším místě spádu, musí být případné prostředky k zajištění vozidel proti ujetí podloženy pod první nápravu vozu sousedícího s hnacím vozidlem.

Klíny se pokládají na hlavu kolejnice svojí nejdelší stranou co nejbližší ke kolu.

Pokud je odstaveno nedoprovázené nečinné hnací vozidlo, musí být přivěšeno k jinému vozidlu, které je zajištěno podle předchozích ustanovení. Pro zajišťování vozidel proti ujetí je pak takové hnací vozidlo považováno za vůz bez ruční brzdy.

784.

Odstavená vozidla lze zajistit proti ujetí na dobu maximálně 30 minut zabrzděním pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím, je-li tato souprava celá průběžně brzděna. Odvětrání hlavního potrubí se dosáhne otevřením spojového kohoutu po dobu, dokud je únik vzduchu slyšitelný. Za dodržení stanovené doby odpovídá zaměstnanec řídící posun, při posunu bez posunové čety zaměstnanec určený ZDD.

785.

Za zajištění vozidel proti ujetí během posunu a po jeho ukončení a za svěšení odstavených vozidel odpovídá zaměstnanec řídící posun. Ten se musí vždy osobně nebo dotazem přesvědčit o správném zajištění vozidel proti ujetí u zaměstnance, kterému nařídil tato vozidla zajistit.

Za zajištění hnacích vozidel proti ujetí odpovídá jejich strojvedoucí nebo jejich průvodce.

Ten zaměstnanec, který provedl zajištění vozidel proti ujetí jen zarážkami, je povinen zaměstnanci, v jehož obvodu k odstavení došlo, oznámit počet a umístění zarážek. Tyto údaje musí zaměstnanci uvádět v odevzdávce dopravní služby. Zajištění vozidel (kromě speciálních) proti ujetí musí zaměstnanec, v jehož posunovacím obvodu jsou vozidla odstavena, zkontrolovat buď osobně, nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance, a to vždy po ukončení posunu, nejméně však jedenkrát během směny. ZDD může určit tuto povinnost jinému zaměstnanci.

786.

Před uvedením odstavených vozidel do pohybu musí být odstraněny z kolejnic všechny prostředky používané pro zajištění vozidel proti ujetí a povoleny všechny ruční brzdy.

Za odstranění zajišťovacích prostředků na straně, kde se přivěšuje hnací vozidlo, odpovídá ten zaměstnanec, který je přivěšuje; za odstranění ostatních zajišťovacích prostředků a povolení ručních brzd odpovídá při posunu zaměstnanec řídící posun nebo jím určený zaměstnanec, v ostatních případech zaměstnanec určený ZDD.

787.

ZDD může v odůvodněných případech:

- zpřísnit způsob zajištění vozidel proti ujetí
- zakázat odstavování vozidel na záhlavích a na spojovacích kolejích

a schvalovatel ZDD musí zajistit, aby toto bylo uvedeno v TTP.

ZDD musí vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším stavebním spádu na jednotlivých kolejích dopravní (včetně jeho směru) a musí určit místa, kde jsou uloženy nepoužité prostředky k zajištění vozidel proti ujetí. TTP musí vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším stavebním spádu na širé trati (včetně jeho směru).

788.-790.

Neobsazeno.

Používání brzd a zarážek

791.

Ke zmírnění rychlosti posunovaných vozidel nebo k jejich zastavení se používají průběžné brzdy, přímočinné brzdy, ruční brzdy, kolejové brzdy nebo zarážky. Podmínky pro používání průběžné brzdy, přímočinné brzdy a ručních brzd při posunu stanoví předpis SŽDC (ČD) V15/I.

792.

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

793.

Zarážky se musí stále udržovat v upotřebitelném stavu. Zarážek poškozených a nespolehlivě účinkujících, zejména těch, které mají jazyk ohnutý, zlomený nebo nedostatečně zahrocený (rozjetý) nebo jejichž péro účinkuje nesprávně nebo nemají zachovaný žlutý nátěr se nesmí používat.

U zarážek dodaných po opravě nebo u nových zarážek je nutno před jejich použitím přezkoušet, zda přiléhají celou třecí plochou ke kolejnici a přidržuje-li péro zarážku dostatečně.

794.

Zarážky při teplotě 0 °C a nižší více křehnou, nepřiléhají a snadno se lámou nebo odskakují, proto se musí před použitím zahřát.

Rozpálených zarážek se nesmí používat.

Jestliže zarážky příliš drhnou, potře se jejich třecí plocha k tomu určeným mazadlem. Jsou-li kolejnice příliš kluzké, posypou se kolejnice a jazyky zarážek pískem. V místě, kde se pokládá zarážka, je nutné odstranit náledí nebo jinovatku několikerým posunutím zarážky.

Pravděpodobnost odskočení zarážky se bez ohledu na počasí zmenšuje, posype-li se jazyk zarážky pískem.

795.

Při zastavování jedoucích vozidel je třeba zarážku položit na kolejnici správně a tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti zaměstnance. Má-li dojít k najetí zastavovaných vozidel na jiná vozidla, musí se položit v takové vzdálenosti od stojících vozidel, aby nedošlo k najetí na stojící vozidla rychlostí vyšší než 5 km/h (rychlostí chůze). Přitom je třeba uvážit počasí, sklon koleje, rychlost, hmotnost a počet vozidel, která se mají zastavit.

Zvláštní pozornosti a opatrnosti je třeba, má-li se v nutných případech posunout již položená zarážka proti jedoucím vozidlům.

796.

Zarážka se uchopí za držadlo a položí tak, aby přiléhala na kolejnici celou třecí plochou. Příruba zarážky musí vždy přiléhat na vnitřní stranu hlavy kolejnice.

Po zastavení vozidla se zarážka odstraní, pokud nemá tento vůz zajišťovat proti jeho dalšímu pohybu.

K pokládání, popř. k odstraňování zarážek, se může používat vhodně upravených pomůcek (vidlí, háčků apod.).

797.

Není-li to nezbytně nutné, nesmějí se klást zarážky 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 klást na kolejnice s rozjetými hlavy, na kolejnice v dlažbě a na kolejnice vysoko zašterkované. Na výhybkách je kladení zarážek zakázáno, pokud to není třeba k odvrácení hrozícího nebezpečí.

Zarážek se dvěma přírubami se nesmí používat na kolejích, na kterých jsou vodivé kolejnicové propojky přivařeny (připájeny) na boku hlavy kolejnice.

Zarážky se pod zastavovanými vozidly nesmějí dostat až na výhybku, točnu, přesuvnu nebo na kolejovou křižovatku.

798.

Zabraňovat dalšímu pohybu zastavovaných vozidel položením jazyku zarážky napříč na kolejnici je zakázáno.

799.

Při posunu odrazem se smí zastavovat zarážkou skupiny vozidel o maximálním počtu:

- a) 8 náprav, je-li první vozidlo skupiny prázdné;
- b) 12 náprav, jsou-li všechna vozidla skupiny prázdná;
- c) 14 náprav, je-li první vozidlo skupiny ložené.

Přípustné délky skupiny vozidel na spádovištích stanoví ZDD.

Při hrozícím nebezpečí smí na zarážku najet i více vozidel.

800.

Spolehlivého brzdného účinku a mírného zkrácení brzdné dráhy se dosáhne položením dvou zarážek ve stejné úrovni na obě kolejnice.

Přibližně poloviční brzdné dráhy se dosáhne položením druhé zarážky pod další nápravu. Tohoto způsobu se smí používat jen při použití zařízení určeného k tomuto účelu (vidle a pod.).

Je-li nutno zajistit zastavení vozidel pro případ, že by zarážka odskočila (při námraze, jinovatce, v oblouku, při použití nové zarážky nebo zarážky po opravě apod.), položí se dvě zarážky za sebou na téže kolejnici nebo po jedné zarážce na obou kolejnicích ve vzdálenosti 10 až 15 m od sebe. Ve stanicích

se spádovištěm stanoví ZDD, na kterých kolejích se musí pro zastavení vozidel pokládat dvě zarážky tímto způsobem. Při použití dvou zarážek na jedné kolejnici se musí druhá zarážka odstranit, pokud první zarážka neodskočí.

801.

Ve stanicích se spádovištěm je nutno mít připraveny k použití nejméně dvě zarážky vedle každé koleje, na kterou se spouští vozidla. Pro ostatní koleje v takových stanicích a pro ostatní stanice se v ZDD určí podle místních poměrů počet potřebných zarážek a místo jejich uložení.

802.

Po ukončení posunu se musí zarážky odstranit z kolejnic a uložit na určených místech; ZDD stanoví, mají-li zarážky zůstat na kolejích, i když se neposunuje.

803.

Zvláštním zařízením pro usměrňování rychlosti spouštěných vozidel jsou ve stanicích se spádovištěm zarážkové brzdy (tzv. patenty). K jejich obsluze se musí určovat jen zkušení zaměstnanci. Podrobnosti o obsluze stanoví ZDD.

804.-805.

Neobsazeno.

C. POSUN MEZI DOPRAVNAMI

Všeobecná ustanovení

806.

Pod pojmem **posun mezi dopravnami** (PMD) se rozumí každá úmyslně prováděná jízda vozidel na širokou trať, ze širé trati nebo na širé trati, nejde-li o jízdu vlaku nebo posun.

Nepřenosná návěstidla platná pro posun platí i pro PMD, není-li v tomto oddíle stanoveno jinak.

807.

Na nevyložené koleji se jako posun mezi dopravnami mohou uskutečňovat jízdy speciálních hnacích vozidel, samostatných hnacích vozidel a posunových dílů:

- a) pro potřeby SŽDC pro zajištění provozuschopnosti infrastruktury;
- b) pro zjištění sjízdnosti traťové koleje;
- c) pro zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) do sousední dopravní;
- d) pro uvázný vlak (PMD);
- e) při jízdě vlaku po částech;
- f) při nepředpokládaném návratu vlaku ze širé trati;
- g) při jízdě s historickými vozidly za podmínek, stanovených v rozkaze o jízdním řádu;
- h) pro obsluhu vleček a nákladišť (pouze do 10.12.2011).

Při jízdě podle písmen a), b), c) a h) nesmí PMD přepravovat cestující. Při jízdě podle písmene d) nesmí cestující přepravovat pomocné hnací vozidlo [to se netýká odvozu uvázného vlaku dle čl. 53 - 56 předpisu SŽDC (ČD) D2/2].

Jako posun mezi dopravnami je nutno uskutečnit i posun za vjezdové návěstidlo (za úroveň vjezdového návěstidla), ačkoliv posunový díl při této jízdě zcela obvod stanice neopustí. Pro takovou jízdu platí z ustanovení o PMD jen ta, která stanoví podmínky pro sjednávání a dokumentaci jízd PMD výpravčími, o zpravování PMD a o obsluze PZZ.

808.

Posun mezi dopravnami lze uskutečnit jako:

- a) jízdu samostatného hnacího vozidla s porouchanou mobilní částí VZ do sousední stanice;
- b) jízdu posunového dílu nebo samostatného hnacího vozidla na vlečku, nákladiště, příp. určené místo na trati (např. do km) s pokračováním do sousední stanice nebo s návratem do výchozí stanice;
- c) jízdu posunového dílu nebo samostatného hnacího vozidla na vlečku nebo nákladiště, popř. opačně, pokud je přípojovým provozním řádem nebo obsluhovacím řádem povoleno uvolnění traťové koleje;
- d) jízdu hnacího vozidla, speciálního hnacího vozidla nebo posunového dílu do sousední stanice;
- e) jízdu speciálního hnacího vozidla do km na trati s pokračováním do sousední stanice;
- f) jízdu speciálního hnacího vozidla do km na trati s návratem do výchozí stanice;
- g) jízdu speciálního hnacího vozidla ze stanice do km širé trati, kde bude odklizen z koleje;
- h) jízdu speciálního hnacího vozidla z km širé trati, kde bude speciální hnací vozidlo nakolejeno, do stanice;
- i) jízdu speciálního hnacího vozidla z km širé trati, kde bude speciální hnací vozidlo nakolejeno, do km širé trati, kde bude odklizen z koleje.

Za vlakem lze uskutečnit jako PMD jízdu:

- posunového dílu, který neopustí zcela obvod stanice;
- speciálního hnacího vozidla, pokud není nakolejeno v km širé trati;
- ke zjištění příčiny nedojetí vlaku po této koleji do sousední dopravní;
- je-li třeba odvézt z trati vlak nebo jeho část.

Za PMD za vlakem se nepovažuje, jede-li PMD pouze do km na širé trati s případným návratem zpět do výchozí stanice, jsou-li příslušné prostorové oddíly volné.

PMD může být uskutečněn proti dovolené jízdě vlaku (jiného PMD) jen v případě, kdy je třeba odvézt z trati vlak (PMD), jehož strojvedoucí si vyžádal pomocné hnací vozidlo, nebo zbylou část takového vlaku (PMD).

809.

Každou jízdu PMD výpravčí sjedná s výpravčím sousední stanice (popř. odbočky). Sjedná-li jízdu výpravčí odbočky, platí pro odbočku ustanovení tohoto oddílu jako pro stanici.

810.

Konkrétní podmínky pro posun na vlečkách, nákladištích a odstavování vozidel na traťové koleji se uvedou v ZDD nebo ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah.

811.

Jízdy PMD se uskutečňují tažením nebo sunutím. Sunutím lze tyto jízdy uskutečňovat za podmínky spojení telekomunikačním zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem, jedoucím na prvním vozidle nebo jdoucím v čele sunutého posunového dílu (viz však oddíl „Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati“). Ředitel RCP může stanovit další podmínky podle místních poměrů a musí zajistit, aby tyto podmínky byly uvedeny v TTP. SHV, která sunou speciální vozidla, jež neomezují svou konstrukcí ani nákladem výhled strojvedoucího, se nepovažují za sunutou jízdu PMD.

PMD musí být doprovázen dalším zaměstnancem, který plní povinnosti zaměstnance řídícího posun, vyjma jízd speciálních hnacích vozidel, samostatných hnacích vozidel nebo není-li při jízdách vlaku po částech žádný odborně způsobilý zaměstnanec k dispozici. V takových případech plní povinnosti zaměstnance řídícího posun strojvedoucí.

812.

Každý PMD musí být označen návěstmi jako vlak, průběžně brzděn a poslední vozidlo (u sunutých PMD první vozidlo) musí mít zapnutou a účinkující tlakovou brzdu (vyjma případů jízdy speciálních hnacích vozidel, kdy se postupuje podle podmínek uvedených v předpisech SŽDC (ČD) D2/81, SŽDC (ČD) S8).

Před jízdou PMD vykoná zaměstnanec řídící posun u posunového dílu zkoušku brzdy podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) V15/I, nebyla-li provedena úplná zkouška brzdy pro předchozí nebo následnou jízdu vlaku. Kontroluje se přilehnutí a odlehnutí zdrží u tolika vozů, až součet jejich brzdících vah je nej-méně takový, jaký jej v závislosti na hmotnosti soupravy stanoví TTP. Byla-li provedena úplná zkouška brzdy pro vlak, musí zaměstnanec řídící posun zkontrolovat, zda skutečná brzdící váha uvedená ve Zprávě o brzdění je nej-méně taková, jakou ji pro PMD v závislosti na hmotnosti soupravy stanoví TTP.

Zaměstnanec řídící posun zapíše výsledek zkoušky brzdy do části „Jiné příkazy“ rozkazu V PMD (při použití rozkazu V pod pokyny k jízdě, sepsané výpravčím nebo zaměstnancem pro řízení sledu), a to buď před vydáním písemného rozkazu strojvedoucímu, nebo si od strojvedoucího vydaný průpis rozkazu vyžádá k doplnění. Zápis musí obsahovat:

- počet vozidel a jejich hmotnost (včetně hnacího vozidla);
- u vozidel, u kterých bylo ověřeno správné účinkování průběžné brzdy, jejich:
 - celkový počet;
 - celkovou brzdící váhu;
 - počet se zapnutými kotoučovými brzdami;
 - počet s brzdami neodbrzdovatelnými stupňovitě.

Za (pod) poslední zapsaný údaj se musí zaměstnanec řídící posun podepsat.

Není-li PMD brzděn II. způsobem brzdění, sdělí režim brzdění zaměstnanec řídící posun strojvedoucímu ústně.

Zápis však nemusí být proveden:

- u samotných či spojených hnacích vozidel, jsou-li všechna hnací vozidla brzděna;
- plní-li povinnosti zaměstnance řídícího posun strojvedoucí;
- při jízdách SHV;
- byla-li sepsána Zpráva o brzdění.

Největší přípustná dopravní hmotnost posunových dílů se zjistí z tabulky 4 příslušného SJŘ nebo se odvodí z předpisu SŽDC (ČD) D2/1.

Rychlost jízdy PMD může být nejvíce 40 km/h, je-li tažen, 30km/h, je-li sunut (nařizuje-li předpis SŽDC (ČD) D2/81 při práci některého typu speciálního vozidla rychlost vyšší, smí být na širé trati nejvíce 50 km/h), se zřetelem na případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti. O pomalé jízdě nebo o případném omezení rychlosti z jiného důvodu musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem. V případě jízdy za vlakem, jízdy za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) do sousední dopravní, jízdy za účelem zjištění stavu traťové koleje a jízdy v obvodu stanice musí strojvedoucí dodržet podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů.

813.

Po skončení času stanoveného pro jízdu PMD se smí tento pohybovat jen sjednaným směrem. Při jízdě do km a zpět se sjednaným směrem po skončení času stanoveného pro jízdu PMD rozumí jízda zpět do výchozí stanice.

Není-li možné dorozumění mezi výpravčím a PMD, smí výpravčí po uplynutí 15 minut od času stanoveného pro jeho jízdu vypravit za ním ve sjednaném směru jízdy PMD (podle předchozího odstavce) další hnací (speciální hnací) vozidlo jako PMD za účelem zjištění příčiny neukončení jízdy PMD.

Výpravčí může sjednat jízdu PMD za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku nejdříve po uplynutí 15 minut od doby předpokládaného dojezdu vlaku do sousední stanice (s výjimkou vlaku, jedoucího do km na širé trati a zpět).

814.

Pro odjezd PMD ze stanice platí kromě návěsti označníku nepřenosná návěstidla platná pro posun a všechna vztažná ustanovení o posunu v dopravně s kolejovým rozvětvením. Návěsti odjezdových (cestových) návěstidel, dovolující jízdu vlaku, mohou platit i pro odjezd PMD v případě, že je tato skutečnost uvedena v písemném rozkaze; v tomto případě nepřenosná návěstidla platná jen pro posun neplatí.

815.

Oddílová návěstidla pro jízdu PMD neplatí.

Krycí návěstidla pro jízdu PMD platí, pokud není jejich platnost zrušena písemným rozkazem.

816.

Vjezdové (cestové) návěstidlo stanic a odboček pro vjezd PMD platí. Nemá-li příslušná traťová kolej vjezdové návěstidlo, musí být v písemném rozkaze stanoven způsob vjezdu do stanice (odbočky).

Pro vjezd PMD do stanice (odbočky) platí tyto zásady:

- a) PMD spolehlivě ovlivňujícímu zařízení pro vybavení vlakové cesty se dovolí vjezd obdobně jako pro jízdu vlaku s tím, že nemusí být zjišťována volnost stavěné cesty. Je-li dovolován vjezd návěstí dovolující jízdu (kromě PN), seřadovací návěstidla ve vjezdové jízdě neplatí;
 - PMD jedoucí za vlakem musí vyčkat u vjezdového návěstidla, až se po vjezdu před ním jedoucího vlaku do stanice (odbočky) znovu změní na vjezdovém návěstidle návěst zakazující jízdu na návěst dovolující jízdu;
- b) PMD, který zařízení pro vybavení vlakové cesty neovlivňuje, nebo je ovlivňuje nespolehlivě, zastaví u vjezdového návěstidla a vjezd, jakož i další posun ve stanici (odbočce) dohodne strojvedoucí nebo jím pověřený zaměstnanec řídící posun s výpravčím telekomunikačním zařízením. Není-li možná telefonická dohoda, musí být další posun sjednán s výpravčím přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře. Vjezd tohoto PMD je však možno také dovolit:
 - jakoukoliv návěstí dovolující jízdu vlaků ve stanicích (odbočkách), ve kterých nejsou kolejové obvody, izolované koleje ani počítače náprav;
 - přivolávací návěstí v ostatních stanicích;
- c) vjezd PMD do stanice (odbočky) je možno dovolit i telekomunikačním zařízením mezi výpravčím a strojvedoucím nebo jím pověřeným zaměstnancem řídícím posun, návěstí **Souhlas k posunu**, ústním souhlasem daným přímo nebo prostřednictvím výhybkáře nebo písemným rozkazem s uvedením místa zastavení. V případě dovolení vjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústním souhlasem se rozkaz Pv neseписuje.

Za vjezdu PMD do stanice (odbočky) platí veškerá vztažná ustanovení o posunu v dopravně s kolejovým rozvětvením.

817.

Je-li vjezd PMD dovolován návěstí hlavního návěstidla (kromě PN), musí čelo PMD zastavit nejdále před hlavním návěstidlem v poloze **Stůj**, před návěstí **Konec vlakové cesty** nebo **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**.

Je-li vjezd PMD dovolován jiným způsobem (včetně PN), musí čelo PMD zastavit před návěstí zakazující posun na nepřenosiém návěstidle, mimo návěstí označníku. Není-li přímo u vjezdové koleje návěstidlo platné pro posun, musí čelo PMD zastavit nejdále před námezníkem, výkolejkou nebo hrotem výhybky na konci vjezdové koleje.

Čelo PMD musí rovněž zastavit před ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj**, před návěstí **Místo zastavení** nebo před kolejovými vozidly.

Vjezd PMD je možný i na manipulační kolej nebo na kolej obsazenou jinými vozidly, aniž by strojvedoucí byl o této skutečnosti zpraven.

Sjednávání posunu mezi dopravkami

818.

Při sjednávání jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici, kam až se bude posunovat, na kterou traťovou kolej, dobu povoleného posunu, zda jízda bude pokračovat do sousední stanice a u speciálního hnacího vozidla, zda toto vozidlo ovlivňuje spolehlivě kolejové obvody (počítače náprav), či nikoliv. Potřebné údaje sdělí výpravčímu zaměstnanec žádající tuto jízdu.

Po sjednání jízdy oznámí výpravčí sousední stanici, zda se jedná o jízdu hnacího vozidla, posunového dílu nebo speciálního hnacího vozidla, u kterého uvede typ a případné odchylky od příslušné přílohy předpisu SŽDC (ČD) D2/81.

819.

Příklady sjednávání jízd PMD:

„Žádám o souhlas k PMD z Moravičan do Loštic po první traťové koleji od 10.30 h. do 10.55 h. Komínek.“.

„Souhlasím s PMD z Moravičan do Loštic po první traťové koleji s dobou povoleného posunu od 10.30 h. do 10.55 h. Kovář.“.

„Žádám o souhlas k PMD z Klenovic do km 25,8, kde bude manipulovat a vrátí se zpět do Klenovic. Povolená doba posunu od 8.30 h do 9.30 h. Marek“.

„Souhlasím s PMD z Klenovic do km 25,8 a zpět do Klenovic s manipulací na trati s povolenou dobou posunu od 8.30 h do 9.30 h. Petr.“.

„Žádám o souhlas k PMD z Kamenné do km 6,5, kde bude manipulovat a po skončení manipulace pokračuje v posunu do Třeštiny od 8.00 h do 9.20 h. Marek.“.

„Souhlasím s PMD z Kamenné do km 6,5 a dále do Třeštiny od 8.00 h do 9.20 h. Petr.“.

Nesouhlasí-li výpravčí s PMD, odmítne jej a uvede důvod.

820.

Jakmile je dán souhlas k PMD, umístí výpravčí obou stanic varovný štítek, popř. jinou upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD. U stanic s traťovým souhlasem v činnosti musí být tento přijat ve stanici, ze které je jízda PMD sjednána (kromě jízd pomocného hnacího vozidla pro vlak popř. PMD nebo pro jeho zbylou část). Dále výpravčí informuje výhybkáře, jehož se jízda PMD ve stanici týká, že byl dán souhlas k jízdě.

821.-823.

Neobsazeno.

Dokumentace posunu mezi dopravními

824.

Žádost, souhlas k posunu, jakož i veškeré další potřebné údaje týkající se PMD zapisuje výpravčí do dopravního deníku.

825.

Jízdy PMD se do dopravního deníku zapisují podle následujících zásad:

- do sloupce 1 se do horního řádku napíše zkratka „PMD“, do dolního řádku se zapíše typ vozidla podle předpisu SŽDC (ČD) D 2/81, popř. hnací vozidlo, posunový díl (zkratkou) v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se tohoto posunu; je-li PMD uskutečněn po nesprávné koleji, orámuje se údaje tohoto sloupce zeleně,
- do sloupce 2 se zapíše čas, kdy byla jízda sjednána,
- do sloupce 3 se zapíše sjednaný čas odjezdu,
- sloupec 4 se nevyplňuje,
- do sloupce 5 se zapíše čas, kdy musí být jízda PMD ukončena,
- do sloupce 6 se zapíše skutečný čas odjezdu, ohlášený sousední stanicí,
- do sloupce 7 se zapíše číslo odjezdové nebo vjezdové koleje, popř. ve zlomku i číslo traťové koleje (u PMD, který neopustí zcela obvod stanice, se číslo odjezdové a vjezdové koleje neuvádí),
- sloupce 8 a 9 se nevyplňují,
- do sloupce 10 až 12 se zapíše čas, kdy telefonicky ohlásil výhybkář postavení posunové cesty pro PMD, pokud si toto hlášení výpravčí vyžádal,
- do sloupce 13 se zapíše skutečný čas příjezdu PMD do vlastní stanice nebo skutečný čas odjezdu z vlastní stanice,
- sloupce 14 a 15 se nevyplňují,
- do sloupce 16 čas, kdy došla (byla dána) zpráva o uvolnění traťové koleje,
- do sloupce 17 (poznámky) se uvede název stanice, popř. kilometr, kam nebo odkud PMD jede (podle potřeby se doplní slova „a zpět“), odchylky od příloh k předpisu SŽDC (ČD) D2/81 apod.; odmítnutí jízdy se zapíše názvem stanice a slovem „čekat“.

Pro každou sjednanou jízdu PMD použije výpravčí samostatný dvouřádek dopravního deníku; pro návrat PMD z trati do vlastní stanice použije výpravčí rovněž nový dvouřádek.

826.

Před jízdou PMD oznámí výpravčí všem výhybkářům, jejichž obvodů se jízda PMD dotkne, ze které koleje (na kterou kolej) bude posun uskutečněn, sjednaný čas odjezdu z vlastní stanice, způsob zabezpečení odjezdu (vjezdu) PMD a na kterou traťovou kolej (ze které traťové koleje) je PMD dovolen. Dává-li souhlas k odjezdu nebo vjezdu PMD osobně, telekomunikačním zařízením nebo návěstí nepřenosného návěstidla výpravčí, musí před dovolením jízdy zjistit správné postavení posunové cesty. Výpravčí ani výhybkář nesmí dát souhlas k posunu pro odjezd PMD před oznámeným časem odjezdu.

Výhybkář ohlásí výpravčímu vlastní stanice skutečný čas odjezdu nebo příjezdu PMD. Čas příjezdu PMD smí ohlásit, jen když zjistí, že PMD dojel do stanice celý. Skutečný čas odjezdu PMD ohlásí výpravčí sousední stanici.

Výhybkáři zapisují údaje o PMD do „Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty“ tímto způsobem:

- do sloupce 1 zapíše zkratku „PMD“;
- do sloupce 2 zapíše ve zlomku, ze které koleje odjíždí a ve jmenovateli, na kterou traťovou kolej je PMD dovolen (zkratkou názvu sousední stanice a případně i číslem traťové koleje) nebo ze které traťové koleje je PMD dovolen a ve jmenovateli na kterou kolej vjíždí;
- do sloupce 3 zapíše čas, kdy telefonicky ohlásil výpravčímu postavení posunové cesty pro PMD, pokud si toto hlášení výpravčí vyžádal;
- do sloupce 4 zapíše čas skutečného odjezdu nebo příjezdu, ohlášený výpravčímu vlastní stanice;
- do sloupce 5 zapíše buď sjednaný čas odjezdu z vlastní stanice, nebo v případě, že je nařízena obsluha PZZ, sjednaný čas odjezdu ze sousední stanice.

Jízdu PMD, který neopustí zcela obvod stanice, výhybkáři nedokumentují.

827.

Včas před odjezdem PMD ze stanice ohlásí výpravčí takovou jízdu všem traťovým stanovištím s uvedením času odjezdu, doby povoleného posunu, místa začátku a ukončení jízdy, zda je nebo není nařízena obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení a případné místo manipulace nebo pobytu PMD na širé trati.

Nepotvrdí-li závoráři příjem tohoto hlášení, musí výpravčí zpravit PMD písemným rozkazem o neúčinkování PZZ. Nepotvrdí-li příjem tohoto hlášení ostatní zaměstnanci, nečiní výpravčí žádná zvláštní opatření.

Traťoví zaměstnanci zapisují hlášení o jízdách PMD do „Zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů“ nebo „Zápisníku předvídaných odjezdů“ podle směru jízdy takto:

- do sloupce „Vlak číslo“ se zapíše zkratka „PMD“;
- do sloupce „Předvídaný odjezd“ sjednaný čas odjezdu PMD;
- do sloupce „Poznámky“ slova „obsluha PZZ“, je-li nařízena obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení.

828.

Zrušení sjednané jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici, traťovým stanovištím a případně i příslušným výhybkářům. Údaje týkající se PMD pak zaměstnanci v dopravní dokumentaci škrtnou tak, aby zůstaly čitelné.

829.-830.

Neobsazeno.

Písemné pokyny k PMD

831.

Strojvedoucí PMD, který opustí obvod stanice, musí být zpraven písemným rozkazem, ve kterém musí být vždy stanoveno, kdy a kde musí být jízda ukončena, směr jízdy, popř. i číslo traťové koleje (slovem), podmínky pro návrat PMD a další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy (např. jízda za vlakem, způsob vjezdu do stanice, neobsluhování PZZ, případné omezení rychlosti, umístění výstražných terčů a pod.).

Strojvedoucí PMD, který neopustí zcela obvod stanice, musí být zpraven písemným rozkazem, ve kterém musí být vždy stanoveno, kdy musí být jízda ukončena, směr jízdy, popř. i číslo traťové koleje (slovem) a další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy (např. jízda za vlakem, neobsluhování PZZ, případné omezení rychlosti, umístění výstražných terčů a pod.).

Chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí být strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností přes tento přejezd.

Příjem písemného rozkazu potvrdí strojvedoucí a zaměstnanec řídící posun jej spolupodepíše. Pokud je strojvedoucí sunutého PMD zpravován o neobsluhování PZZ, musí zaměstnanec řídící posun písemný rozkaz obdržet.

Výpravčí může o stanoveném čase, směru jízdy a čísle traťové koleje zpravit strojvedoucího a zaměstnance řídícího posun přímo nebo prostřednictvím výhybkáře, pokud PMD neopustí zcela obvod stanice a jeho jízda je dovolena seřadovacím (popř. hlavním) návěstidlem, nahrazujícím označnick.

Začíná-li PMD jízdu na širé trati, nadiktuje výpravčí, který jízdu sjednal, znění písemného rozkazu strojvedoucímu. Strojvedoucí jej zapíše do rozkazu Pv, jehož průpis případně předá zaměstnanci řídícímu posun.

832.

Výpravčí sepíše písemný rozkaz až po sjednání jízdy s výpravčím sousední obsazené stanice. Sepsání a vydání písemného rozkazu není souhlasem k jízdě. Písemný rozkaz se sepisuje nejdále do stanice, s jejímž výpravčím byla jízda sjednána.

Vzor rozkazu V PMD je uveden v příloze 24.

Při použití rozkazu V se místo čísla vlaku uvede **PMD**. Pro uváděné pokyny je možno jako vzoru použít údaje z přílohy 24.

833.-835.

Neobsazeno.

Povinnosti zaměstnanců

836.

Nemůže-li PMD pokračovat pro poruchu hnacího vozidla v další jízdě, postupuje strojvedoucí stejně jako strojvedoucí vlaku, který nemůže pokračovat v jízdě.

Při jízdě na trati se taženému PMD návěsti pro posun nedávají, strojvedoucí zastaví na místě určeném písemným rozkazem nebo na místě, které mu oznámí zaměstnanec řídící posun.

837.

Neobsazeno.

Posun na širé trati a obsluha PZZ

838.

Je-li prováděn PMD za účelem manipulace na širé trati (např. nakládka nebo vykládka materiálu, výstup a nástup osob apod.), řídí se případný pohyb vozidel na místě manipulace ustanoveními, platnými pro posun.

Pro jízdy PMD k místu manipulace se obsluhují všechna PZZ. Obsluhu těchto PZZ nařídí výpravčí při sjednávání takové jízdy. Není-li možno před odjezdem PMD nařídít i obsluhu PZZ pro jízdu PMD za místem manipulace (např. vzhledem k délce pobytu v místě manipulace), musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o neúčinkování PZZ.

Po ukončení manipulace na trati si musí strojvedoucí, byl-li zpraven o neúčinkování PZZ, vyžádat svolení k pokračování v jízdě nebo návratu u výpravčího stanice, do které PMD jede. Nelze-li se s výpravčím domluvit, postupuje strojvedoucí v souladu s obdrženým písemným rozkazem a smí pokračovat v jízdě do určené stanice. Pokud může výpravčí pro další jízdu PMD nařídít obsluhu PZZ, zruší strojvedoucímu platnost pokynu o neúčinkování PZZ. Při sunutí PMD zpraví strojvedoucí o těchto okolnostech zaměstnance řídícího posun ústně.

839.

Automaticky ovládaná PZS jsou ovládána vozidly (kromě vozidel, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody nebo počítače náprav), pokud se nejedná o PZS závislá na jiném zabezpečovacím zařízení (např. na návěsti dovolující jízdu příslušného hlavního návěstidla, popř. v některých případech na směru uděleného souhlasu apod.).

Dříve, než výpravčí dovolí jízdu PMD ze širé trati v místech obvodů PZS, nebo před jízdou PMD na širou trať do km a zpět, pokud nebudou uvolněny obvody PZS, musí jej výpravčí vždy zpravit o neúčinkování příslušného PZS.

840.

Je-li PMD zpraven o neúčinkování PZZ, postupuje strojvedoucí jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

841.

Neobsazeno.

Uvolnění trat'ové koleje

842.

Strojvedoucí oznámí bezprostředně po příjezdu do stanice výpravčímu přímo nebo prostřednictvím zaměstnance řídícího posun, že PMD dojel do stanice celý, pokud není vjezdové zhlaví stanice obsazeno výhybkářem.

843.

Výpravčí musí po příjezdu PMD dát výpravčímu sousední stanice zprávu o příjezdu PMD a uvolnění traťové koleje. Stejnou povinnost má strojvedoucí po odstranění speciálního hnacího vozidla na širé trati nebo po uvolnění traťové koleje (na nákladišti, vlečce). Strojvedoucí ohlásí uvolnění traťové koleje výpravčím obou sousedních stanic přímo, prostřednictvím jednoho z nich nebo prostřednictvím zaměstnance řídicího posun.

PMD může během času stanoveného k jeho jízdě jet na širou trať i opakovaně, pokud nebyly změněny podmínky pro jeho jízdu. Výpravčí dá v takovém případě zprávu o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje až po ukončení poslední jízdy.

Pokud PMD uvolní traťovou kolej na nákladišti nebo na vlečce, musí být příslušné výměny zajištěny (uzamčeny) v základní poloze dříve, než strojvedoucí ohlásí uvolnění traťové koleje. S výhybkami pak nesmí být manipulováno dříve, než strojvedoucí obdrží souhlas k další jízdě.

Posun mezi dopravnami za vlakem**844.**

Jízda SHV jako PMD za vlakem není (kromě jízd ke zjištění příčiny nedojetí vlaku po této koleji do sousední dopravní) dovolena:

- a) při snížené viditelnosti na 100 m a menší (např. mlha, sněžení, hustý déšť);
- b) mezi dopravnami, kde jsou nepřehledné tunely, má-li být posun uskutečněn až za tunel. Tyto úseky se uvedou v TTP;
- c) mezi dopravnami, kde to zakazují Doplnující ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z2 pro daný typ PZS. PMD za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) po této koleji do sousední dopravní musí být v takovém případě vždy zpraven o neúčinkování PZS.

Jízda dvou a více PMD v jednom mezistaničním úseku není dovolena, kromě jízdy za účelem zjištění příčiny neukončení jízdy PMD, odvozu vlaku (PMD) nebo jeho části z trati a jízd na vyloučené koleji.

845.

Vlak smí být vypraven po předchozím PMD po téže traťové koleji, jen pokud za tímto PMD byla dána zpráva o příjezdu a o uvolnění traťové koleje.

846.-848.

Neobsazeno.

D. PŘEJEZDY

Všeobecná ustanovení

849.

Přejezdem se rozumí křížení dráhy celostátní a dráhy regionální s pozemní komunikací v úrovni kolejí a je označeno ³⁾.

Za přejezd se nepovažuje přechod v železničních stanicích určený pro železniční nebo poštovní manipulaci anebo pro pohyb cestujících nebo zaměstnanců provozovatele dráhy nebo drážní dopravy ³⁾.

850.

Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích ⁴⁾.

851.-852.

Neobsazeno.

Zabezpečení přejezdů

853.

Ze strany dráhy se k varování uživatelů pozemních komunikací použije některého z následujících způsobů:

- výstraha činností přejezdového zabezpečovacího zařízení,
- výstraha opakováním návěsti **Pozor**,
- sklopení břevna závory,
- zabezpečení přejezdu výstražnými kříži,
- zaměstnanec dráhy dává znamení k zastavení uživatelů pozemní komunikace kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem.

854.

Střežení přejezdů se provádí pouze v případech nařízených tímto předpisem.

855.

Zaměstnanec provádějící střežení přejezdu musí být v předepsaných osobních ochranných pracovních prostředcích.

Střežení provádí zaměstnanec tak, že upozorňuje blížící se uživatele pozemní komunikace na zákaz vjezdu nebo vstupu na železniční přejezd kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti červeným světlem, a to dokud čelo vlaku nebo posunového dílu nevjede na přejezd.

³⁾ Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění.

⁴⁾ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění.

Chodce varuje zaměstnanec navíc i ústně.

856.

U sunutého vlaku nebo PMD musí být při jízdě přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a přes přejezdy s PZZ, které je v poruše nebo je vypnuto, na prvním sunutém vozidle člen vlakové čety, popř. zaměstnanec řídící posun, který dává strojvedoucímu telekomunikačním zařízením pokyny pro jízdu přes přejezd. Není-li možno tuto podmínku splnit, musí být dotčené přejezdy střeženy.

Dává-li při sunutí přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži zaměstnanec pokyny telekomunikačním zařízením, musí doprovod vlaku jednat, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A; při PMD musí zaměstnanec řídící posun jednat, jako by byl zpraven o neúčinkování PZS.

857.-858.

Neobsazeno.

Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem

859.

U sunutého vlaku nebo PMD musí dávat návěst **Pozor** zaměstnanec na prvním sunutém vozidle vlaku nebo PMD a podle jeho pokynů i strojvedoucí.

860.-863.

Neobsazeno.

Přejezdová zabezpečovací zařízení (PZZ)

864.

Přejezdy s přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) jsou vybaveny:

- a) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami;
- b) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor;
- c) přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým se závorami.

Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné je v předpisech označováno jako PZS, přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické je v předpisech označováno jako PZM.

865.

Podrobnosti pro obsluhu a kontrolu činnosti jednotlivých přejezdových zabezpečovacích zařízení jsou řešeny předpisem SŽDC (ČD) Z2.

Přehled přejezdů a způsob jejich zabezpečení je uveden v TTP a v ZDD. V ZDD musí být uvedena i kilometrická poloha místa, za které musí (popř. také místa, ke kterému nejdále smí) dojet vozidlo, které se vrací z trati, aby byla zajištěna správná činnost PZS. V těchto místech musí být vždy umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel z širé trati**, popř. také návěst **Místo za-**

stavení, pokud se odtud pravidelně vracejí vlaky, PMD nebo nezavěšené postrky.

Pokud se má vlak nebo nezavěšený postrk ze širé trati vrátit, nesmí ukončit jízdu v ovládacím obvodu PZS, aby byla zajištěna jeho řádná činnost. Proto musí být tabelárním jízdním řádem (při mimořádnostech písemným rozkazem) nařízena jízda takového vlaku nebo nezavěšeného postrku až do místa, kde je umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel z širé trati**. Ustanovení tohoto odstavce není nutno uplatňovat v případech, kdy je PZS upraveno pro možnost návratu vlaku (PMD) z ovládacího obvodu.

Pokud strojvedoucí vracejícího se vlaku, PMD nebo nezavěšeného postrku nemůže se všemi vozidly dojet za návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel z širé trati** (např. pro poruchu hnacího vozidla), musí při návratu z trati jet ke všem přejezdům s PZS, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

866.

Dříve než na přejezd vjede vlak (popř. PMD, je-li pro jeho jízdu obsluha PZZ nařízena), musí být přejezd včas uzavřen závorami nebo vyvoláním výstrahy na přejezdovém zabezpečovacím zařízení.

Zaměstnanec, provádějící kontrolu činnosti PZS, je povinen se před dovozením jízdy vlaku nebo PMD (před jeho přijetím nebo udělením souhlasu k jízdě PMD nebo potvrzením předvídaného odjezdu) přesvědčit o správné činnosti PZS.

Zaměstnanec, obsluhující přejezdové zabezpečovací zařízení, je musí včas uzavřít před jízdou vlaku nebo PMD. Uzavření přejezdu provede podle hlášení předvídaného odjezdu nebo sjednaného času odjezdu PMD.

Není-li zaměstnanec, obsluhující PZZ (provádějící kontrolu PZS) na širé trati, zapojen do traťového spojení, na němž jsou dávány předvídané odjezdy, smí výpravčí dovolit jízdu vlaku nebo PMD (přijmout vlak nebo potvrdit předvídaný odjezd), až když vyrozuměl zaměstnance obsluhujícího PZZ (kontrolujícího stav PZS) a ten mu potvrdil, že PZS je v činnosti.

U PZZ s přejezdníky se kontrola činnosti před dovozením jízdy vlaku nebo PMD neprovádí. Stav zařízení je strojvedoucímu návěstěn ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D1. Ví-li však výpravčí, že PZZ nebo přejezdník je v poruše, postupuje podle čl. 883.

867.

Zaměstnanec, obsluhující PZZ, musí počítat s tím, že vlaky mohou jízdní doby krátit.

Pro vracející se postrk ponechá PZM uzavřené.

868.

U PZM doplněného přejezdníky musí zaměstnanec obsluhující PZM použít tlačítka pro nouzové zhasnutí bílého světla všech přejezdníků v případě hrozícího nebezpečí (např. ujetí vozidel, vjetí silničního vozidla na přejezd po přeražení břeven závor apod.).

869.

Zjistí-li zaměstnanec obsluhující PZZ, že nastalo nemožné dorozumění, sleduje pečlivě pohledem a sluchem, zda se neblíží vozidlo, aby mohl PZZ uvést do výstražného stavu.

870.

Jakmile vozidla minou přejezd, musí být výstražný stav neprodleně ukončen. Nemůže-li zaměstnanec obsluhující přejezdové zabezpečovací zařízení zjistit pohledem nebo podle kontrolního zařízení, že vozidla minula přejezd, smí jej otevřít až po zprávě z určeného stanoviště, že přejezd byl uvolněn.

871.

Při obsluze přejezdového zabezpečovacího zařízení mechanického musí zaměstnanec, který zařízení obsluhuje dbát, aby závory byly zcela uzavřeny nebo zcela otevřeny. Není dovoleno závory zavřené již před očekávanou jízdou vozidel znovu otevřít nebo je nazdvihnout, a to ani na naléhání uživatelů pozemní komunikace.

872.

Strojvedoucí na návěst přejezdníku **Otevřený přejezd**, při signalizaci otevřeného přejezdu jiným zařízením nebo při zpravení písemným rozkazem Op, část A, musí jet s vedoucím vozidlem 60 metrů před přejezdem a přes přejezd rychlostí nejvýše 10 km/h a musí opakovaně dávat návěst **Pozor**.

873.

U PZS vybavených přejezdníky musí strojvedoucí vedoucího vozidla jednat podle předchozího článku i v případě, že vlak pojede v úseku mezi přejezdníkem (opakovacím přejezdníkem) a přejezdem rychlostí nejvýše 20 km/h nebo v tomto úseku zastaví.

Pokud vlak pojede v úseku mezi přejezdníkem a opakovacím přejezdníkem rychlostí nejvýše 20 km/h nebo v tomto úseku zastaví, musí strojvedoucí na opakovacím přejezdníku očekávat návěst **Otevřený přejezd**. Při další jízdě se řídí návěstí opakovacího přejezdníku.

874.

Přejezdová zabezpečovací zařízení se pro posun mezi dopravními obsluhují.

875.

Pokud je za hlavní návěstidlo, za kterým jsou přejezdy s PZS, jejichž výstraha je závislá na postavení tohoto návěstidla do polohy dovolující jízdu (kromě PN), dovolována jízda vlaku nebo PMD jiným způsobem, než návěstí dovolující jízdu (kromě PN), nebo je-li toto návěstidlo zneplatněno, je nutné vyvolat výstrahu na PZS ručně nebo strojvedoucího zpravit písemným rozkazem o neúčinkování PZS popř. o jízdě k přejezdu sníženou rychlostí. V ZDD se na základě podkladů dodaných SDC uvede, kterých přejezdů se toto opatření týká, případně odkud musí být snížena rychlost a na jakou hodnotu, aby byla dodržena potřebná doba výstrahy.

Obdobným způsobem je nutno postupovat u PZS, jejichž výstraha je závislá na jiném zabezpečovacím zařízení (např. na směru uděleného souhlasu apod.).

876.-881.

Neobsazeno.

Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

882.

Poruchy PZZ jsou definovány předpisem SŽDC (ČD) Z2.

Pro účely tohoto předpisu se za poruchu přejezdníku považuje stav, kdy přejezdník nenávěstí návěst **Otevřený přejezd** ani **Uzavřený přejezd**.

883.

Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu PZZ a přejezdníků, ji musí ihned ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Strojvedoucí projíždějícího vlaku musí v této stanici zastavit, nemůže-li poruchu ohlásit rádiovým zařízením. Výpravčí, kterému byla porucha PZZ nebo přejezdníku ohlášena, o tom ihned zpraví výpravčího sousední stanice, jehož se porucha PZZ nebo přejezdníku týká.

U přejezdů vybavených PZZ bez přejezdníků musí výpravčí těchto stanic zajistit zpravení všech vlaků rozkazem Op, část A. PMD se zpraví podle čl. 832.

U přejezdů vybavených PZZ s přejezdníkem se postupuje takto:

- je-li poroucháno PZZ a současně přejezdník nebo je-li porouchán jen přejezdník, ale PZS je v pořádku, zpraví se vlak rozkazem Op, část A. Porucha přejezdníku se v rozkaze Op zvlášť neuvádí (na přejezd se pohlíží jako by byl rovněž v poruše). PMD se zpraví podle čl. 832;
- je-li porouchán jen přejezdník, ale PZM je v pořádku, zpraví se vlak (PMD) písemným rozkazem o neplatnosti přejezdníku;
- je-li poroucháno jen PZZ, ale přejezdník je v pořádku, není třeba zvláštních opatření.

884.

U sunutých vlaků musí výpravčí rozkaz Op, část A, doručit i členovi doprovodu vlaku na prvním sunutém vozidle. Ten musí dávat při jízdě přes přejezdy pokyny strojvedoucímu tak, aby byly dodrženy podmínky dané rozkazem Op, část A.

885.

V případě poruchy (vypnutí) PZZ bez přejezdníků, trvající déle než 72 hodiny, nebo není-li trvale možné při provozování dráhy obsluhovat PZS podle předpisu SŽDC (ČD) Z2, je nutné:

- před přejezdy umístit návěstidla pro pomalou jízdu 10 km/h a umístit výstražné kolíky, nebo

- před přejezd umístit přenosné přejezdníky s návěstmi **Otevřený přejezd** (neproměnná návěstidla), nebo
- před přejezd umístit přejezdníky s návěstmi **Otevřený přejezd** (neproměnná návěstidla) a vzdálenostní upozorňovadla k přejezdníkům.

Tato návěstidla musí být umístěna před zahájením předpokládaného vypnutí PZZ nebo co nejdříve, jakmile je zřejmé, že porucha PZZ bude trvat déle než 72 hodin.

Po vydání písemné (dálnopisné) zprávy o umístění návěstidel a o případném zavedení pomalé jízdy příslušným správcem PZZ zpravují strojvedoucí o poruše PZZ písemným rozkazem dispoziční (výchozí) stanice po celou dobu poruchy (vypnutí) PZZ. Písemný rozkaz musí obsahovat informaci:

- a) o poruše PZZ s uvedením jeho kilometrické polohy;
- b) o pomalé jízdě, je-li zavedena;
- c) o umístění výstražných kolíků, přenosných přejezdníků nebo přejezdníků, popřípadě i o umístění přenosného přejezdníku na opačné straně s uvedením jejich kilometrické polohy.

Správce PZZ projedná s Policií ČR možnost úpravy v silničním značení (např. použití silniční značky Stůj, dej přednost v jízdě).

886.-889.

Neobsazeno.

Jízda přes přejezdy při výlukách kolejí

890.

Pro jízdy vozidel jedoucích na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí OZOV zajistit uzavření PZZ. Není-li to možné, musí být strojvedoucí zpraveni písemným rozkazem o jejich neúčinkování, nebo musí být přejezdy střeženy.

891.

Má-li při výluce koleje pracovat v ovládacím obvodu PZS vozidlo, vyloučí se závislosti jen na základě VR, ve kterém musí být uveden způsob zajištění přejezdu při jízdách přes přejezd na vyloučené koleji.

Po dobu vyloučení závislostí PZS zajistí OZOV v případě nutnosti jeho obsluhu.

Jízda přes přejezdy při vypnutí PZZ

892.

Pro každé předpokládané vypnutí PZZ z činnosti musí být zpracován VR.

Přes přejezd, který je vypnut z činnosti, nebo jehož činnost není spolehlivá, se smí jet jen při dodržení stejných podmínek, jako při jeho poruše.

Vlak musí být vždy zpraven písemným rozkazem podle ustanovení tohoto předpisu, a to bez ohledu na použité silniční značky.

893.

Objednavatel vypnutí PZZ na provozované koleji musí k žádosti o vydání VR přiložit stanovisko Policie ČR k použití silničních značek po dobu vypnutí PZZ (např. použití silniční značky Stůj, dej přednost v jízdě).

894.-896.

Neobsazeno.

Jízda přes přejezdy za nemožného dorozumění

897.

Za nemožného dorozumění, kdy není možné ohlásit předvídaný odjezd stanicím a stanovištím, která obsluhují PZZ, musí výpravčí zpravit vlak o jízdě přes všechny jimi obsluhované přejezdy rozkazem Op, část A.

898.

Stejným způsobem postupuje výpravčí i tehdy, nepotvrdí-li některý zaměstnanec, který obsluhuje PZZ, hlášení předvídaného odjezdu.

899.-901.

Neobsazeno.

Přejezdy otevírané podle potřeby

902.

Přejezdy s PZM mohou být trvale uzavřeny a otevírány jen podle potřeby za předpokladu, že tento způsob obsluhy dovolí správní orgán svým rozhodnutím.

903.

PZM musí být uzavřeno a uzamčeno. Klíče musí být uloženy na místě, které je stanoveno ZDD sousedních ŽST.

904.

Obsluhovat PZM smí jen osoba, která u přednosty provozního obvodu písemně vzala na vědomí poučení o podmínkách a obsluze PZM.

905.

PZM se smí otevřít jen se souhlasem výpravčích obou sousedních stanic. Tento souhlas může dát i jen jeden výpravčí, pokud k tomu dostal od výpravčího druhé stanice svolení. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí být zapsány v telefonním zápisníku obou výpravčích. Při udělení souhlasu musí být určen i čas, kdy musí být PZM znovu uzavřeno. Nedošla-li zpráva o uzavření PZM, postupuje se podle čl. 906.

906.

PZM musí být uzavřeno v nařízeném čase. Uzavření se ohlásí výpravčím sousedních stanic. Nedojde-li hlášení o uzavření přejezdu, musí být vlaky i posun mezi dopravními zpraven podle čl. 883, příp. 884.

907.

Po dobu provozování dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou, odstraňovanou na požádání, musí být splněny tyto podmínky:

- strojvedoucí všech vlaků a PMD musí být o aktivaci přejezdu zpraveni písemným rozkazem;
- přejezd musí být opatřen výstražnými kříži;
- potřebné omezení traťové rychlosti musí být označeno návěstmi pro pomalou jízdu;
- před přejezdem musí být umístěny návěsti **Pískejte**.

V době znemožnění vjezdu silničních vozidel na přejezd uzamykatelnou zábranou se přejezd považuje za přejezd zabezpečený PZM, které je trvale uzavřeno.

908.-910.

Neobsazeno.

E. VÝLUKY KOLEJÍ A TRAKČNÍHO VEDENÍ A JÍZDY VOZIDEL NA VYLOUČENÉ KOLEJI A ZA NAPĚŤOVÉ VÝLUKY TRAKČNÍHO VEDENÍ

Všeobecná ustanovení

911.

Při opravách, údržbě, přestavbě nebo k obnovení sjízdnosti koleje nebo odstranění překážky způsobující nesjízdnost koleje mohou být z provozu vyloučeny traťové nebo staniční koleje, výhybky, točny apod., pevná zařízení elektrické trakce, anebo může být vypnuto zabezpečovací zařízení, a to zcela, nebo jen z části.

Výlukami se zde rozumí i vypnutí zabezpečovacího zařízení. Ustanovení této stati, pojednávající o výlukách kolejí, však nejsou plně aplikovatelná i na vypnutí zabezpečovacího zařízení. Postup pro vypnutí zabezpečovacího zařízení stanoví vztažné předpisy, pojednávající o vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Výluky mohou být **předpokládáné** nebo **nepředpokládáné**.

912.

Pro předpokládáné výluky musí být zpracován a vydán výlukový rozkaz podle předpisu SŽDC (ČD) D7/2.

913.

Ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D7/2 platí pro výpravčího, OZOVa, vedoucího prací a zaměstnance pro řízení sledu i při nepředpokládaných výlukách.

914.

Bez výlukového rozkazu smí být výpravčím zavedena nepředpokládaná výluka:

- a) k odstranění překážky, poruchy, kterou by byl přerušen provoz,
- b) pokud mu bylo ohlášeno, že stav zařízení ohrožuje bezpečnost železniční dopravy nebo bezpečnost osob,
- c) na základě požadavku zaměstnance SDC k provedení opravy nebo údržby zařízení, ale bez podstatného narušení dopravy. Takové práce se mohou provádět jen ve vlakové přestávce.

Nepředpokládanou výluku, pokud je vyloučení traťové koleje nutné, zavede výpravčí stanice přednostního směru. Výluku ve stanici zavede výpravčí příslušné stanice.

Při nepředpokládané výluce je odpovědný zástupce SDC povinen oznámit výpravčímu zápisem do telefonního zápisníku v jedné ze sousedních stanic jméno zaměstnance, který bude plnit povinnosti odpovědného zástupce objednatele výluky a zaměstnance pro řízení sledu.

915.

O chystané výluce zpraví výpravčí staniční zaměstnance, jichž se to týká, traťová stanoviště, obchůzkáře, popř. další zaměstnance.

916.-918.

Neobsazeno.

Zahájení, ukončení a přerušení výluky

919.

Před zahájením předpokládané výluky oznámí OZOV výpravčímu stanice, určené VR, že jsou přípravné práce ukončeny a výluka může být zahájena.

920.

V době zahájení předpokládané výluky nesmí být v mezistaničním úseku žádné vozidlo, které nebude použito při výluce. V případě nutnosti pro urychlení zahájení výluky, může být již za vlakem vypraveno speciální vozidlo jako posun mezi dopravami a kolej se může vyloučit při obsazení tímto speciálním vozidlem (po dojezdu vlaku, za nímž bylo speciální vozidlo vypraveno, do sousední stanice).

Je-li třeba vyloučit traťovou kolej mezi stanicí a odbočkou (odbočkou a stanicí), musí být tento úsek volný.

Po zjištění, že jsou výše uvedené podmínky splněny, může výpravčí vyloučit kolej a dát odpovědnému zástupci objednavatele výluky svolení k započetí prací. Bez svolení výpravčího nesmí být s výlukovými pracemi započato.

921.

Předpokládanou výlukou zahajuje výpravčí stanice, určené VR; nepředpokládanou výpravčí, který je oprávněn příslušnou kolej vyloučit. Dálnopisnou zprávou ke zmocnění k zahájení výluky může být stanice, určená VR, změněna.

Při zahajování výluky zavolá výpravčí sousední stanici a všechna traťová stanoviště a vyloučí kolej hlášením: *"Traťová kolej (resp. první, druhá traťová kolej) mezi stanicemi Adamov - Blansko v 8.10 vyloučena. Rak"*. Sousední stanice hlášení opakuje a připojí: *"Rozuměl. Nový"*. Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: *"Rozumí"* a připojí název stanoviště. Jde-li o výluky jen části traťové koleje, je nutno tuto část v hlášení vymezit: *"Traťová kolej ze stanice Kuks do km 50,45 v 8.25 vyloučena. Lux"*. Hlášení se může doplnit označením dopravního nebo stanoviště (odbočka, hláska apod.). Oba výpravčí ohlásí zahájení výluky koleje i zúčastněným výhybkářům. Hlášení o vyloučení koleje zapíše výpravčí červeně na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku, ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.

922.

Při nepravidłnostech v dopravě rozhodne provozní dispečer, které zpožděné vlaky pojedou ještě před zahájením výluky a které na ukončení výluky vyčkají ve vhodných stanicích. Všechny změny v časovém vymezení výluky oznámí výpravčí sousední stanici, dispozičním (výchozím) stanicím a všem zúčastněným zaměstnancům.

Začátek výluky smí objednavatel změnit jen se souhlasem provozního dispečera. Nebude-li výluka konána vůbec, musí to objednavatel ohlásit provoznímu dispečerovi nejméně 24 hodin před plánovaným zahájením výluky; pouze ve výjimečných případech může objednavatel toto ohlásit nejpozději v čas plánovaného zahájení výluky. Nebude-li možno výluky z dopravních důvodů povolit, oznámí to co nejdříve provozní dispečer objednavateli.

923.

Ihned po zahájení výluky zavěsí výpravčí v přilehlých stanicích varovné štítky nebo upamatovávací pomůcku určenou ZDD. ZDD určí, na která místa se tyto varovné štítky a upamatovávací pomůcky umístí.

924.

Na vyloučenou kolej mohou jet pouze vozidla, kterými se zajišťuje:

- provádění nebo zabezpečení prací při údržbě nebo opravě tratě;
- zajištění sjízdnosti koleje;
- odstranění překážky, způsobující nesjízdnost koleje.

Vlak vypravovaný na nevyloučenou část koleje pro přestup cestujících na širé trati se řídí podmínkami uvedenými v ROV, popř. předpisem SŽDC (ČD) D7/2.

925.

Přerušit výluky a dovolit jízdu vlaku přes pracovní místo je možné jen tehdy, dá-li k tomu svolení odpovědný zástupce objednavatele výluky, který stanoví podmínky pro tuto jízdu, popř. nařizuje-li to rozkaz o výluce. Pro přerušení výluky platí stejná ustanovení jako pro ukončení a zahájení výluky.

926.

Po skončení práce a návratu vozidel z pracovního místa odpovídá OZOV určený výlukovým rozkazem za sjízdnost a volnost koleje v celém vyloučeném úseku určeném v rozkaze o výluce. Volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy (případně za jakých podmínek je možné provozování drážní dopravy) oznámí OZOV výpravčímu stanice určené VR, při nepředpokládané výluce traťové koleje výpravčímu jedné ze sousedních stanic a při nepředpokládané výluce staniční koleje výpravčímu příslušné stanice. Oznámení provede buď zápisem na nejbližší volný dvouřádek dopravního deníku, nebo telekomunikačním zařízením za podmínky, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

Odchylný způsob oznámení (telekomunikačním zařízením s dodatečným provedením zápisu), příp. zápisu (na stanovišti jiného dopravního zaměstnance než výpravčího do telefonního zápisníku) se může povolit ve VR, příp. v dálnopisné zprávě ke zmocnění k zahájení výluky.

Zůstane-li některé PZS vypnuté, uvede tuto skutečnost OZOV v zápise s uvedením km polohy PZS.

Ukončení výluky ohlásí výpravčí, který výluky zahajoval, všem zaměstnancům, jímž ohlašoval zahájení výluky takto: *"Výluka traťové koleje (resp. první, druhé traťové koleje) mezi stanicemi Adamov - Blansko ukončena ve 14.30. Bláha"*.

Toto hlášení se potvrzuje a zapisuje stejným způsobem jako hlášení o zahájení výluky. Po potvrzení hlášení se v obou stanicích odstraní varovný štítek nebo upamatovávací pomůcka.

Obdobným způsobem se postupuje při ukončení výluky staniční koleje.

Pokud VR nařizuje provést před uvedením vyloučeného úseku do provozu zkušební jízdu, oznámí OZOV po skončení výluky koleje zápisem volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy pro zkušební jízdu, přitom oznámí také případná další omezení. Po provedení zkušební jízdy a jejím kladném vyhodnocení oznámí OZOV provozuschopnost součástí dráhy zápisem znovu. V případě záporného vyhodnocení se postupuje jako při nepředpokládané výluce.

927.

Začátek a ukončení výluky ohlásí výpravčí, který jí zavedl a ukončil, též provoznímu dispečerovi. Výpravčí musí provozního dispečera informovat, jakmile se dozví o případném zkrácení nebo prodloužení výluky.

Výpravčí obou sousedních stanic ohlásí zahájení a ukončení výluky zúčastněným staničním a traťovým zaměstnancům.

928.

Stane-li se kolej ve stanici v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který to zjistí, případ ohlásit ihned výpravčímu. Stane-li se traťová kolej v některém místě nesjízdná, musí zaměstnanec, který nesjízdné

místo zjistil, případ ohlásit ihned výpravčím obou sousedních stanic a pokud možno i všem traťovým stanovištím. V hlášení uvede polohu nesjízdného místa, příčinu a rozsah nesjízdnosti.

Není-li dorozumění možné, na tratích dvou a více kolejných nebo souběžných, zastaví zaměstnanec nejbližší vlak nebo speciální vozidlo a jejich prostřednictvím zpraví traťová stanoviště a výpravčího sousední stanice o nesjízdnosti místa. Ten traťovou kolej vyloučí. Příčinu a rozsah nesjízdnosti, jakož i polohu nesjízdného místa podle povahy poruchy, ohlásí příslušným výkonným jednotkám.

929.-932.

Neobsazeno.

Jízdy vozidel na vyloučené koleji

933.

Jízdy vozidel na vyloučenou a z vyloučené traťové koleje se organizují jako PMD za dále uvedených podmínek.

Jízdy vozidel na vyloučenou a z vyloučené staniční koleje se organizují jako posun za dále uvedených podmínek.

934.

Rychlost jízdy na vyloučenou a z vyloučené koleje může být nejvíce 40 km/h je-li tažen, 30 km/h je-li sunut, se zřetelem na případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti, není-li jim stanovena rychlost nižší [předpisem SŽDC (ČD) D2/81], přičemž strojvedoucí musí vždy dodržet podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů. Při jízdě více samostatně jedoucích vozidel na vyloučenou a z vyloučené koleje nesmí rychlost žádného vozidla překročit rychlost 30 km/h.

Za dodržení rychlosti odpovídá strojvedoucí vedoucího hnacího (speciálního hnacího) vozidla.

935.

Na vyloučenou kolej je dovoleno vypravit i několik posunujících dílů (hnačích vozidel, speciálních vozidel).

936.

Ve výlukovém rozkaze, případně ve zmocnění, se kromě odpovědného zástupce objednavatele výluky uvede i zaměstnanec pro řízení sledu.

Při výlukových pracích menšího rozsahu může být OZOV i zaměstnancem pro řízení sledu, případně i vedoucím prací.

937.

OZOV musí zaměstnancům pro řízení sledu a vedoucím prací stanovit podle technologické potřeby obvody pro pohyb vozidel na vyloučené koleji. Tito zaměstnanci se pak vzájemně dohodnou tak, aby pohyb vozidel byl účelný a bezpečný.

OZOV odpovídá za včasné ukončení výluky.

938.

Zaměstnanec pro řízení sledu musí mít dopravní kvalifikaci zaměstnance řídícího posun. Odpovídá za organizaci střežení přejezdů při jízdách na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje a za organizaci odjezdu a návratu na vyloučenou a z vyloučené koleje. Má povinnosti zaměstnance řídícího posun, pokud tím nepověří u jednotlivých posunových dílů jinou odborně způsobilou osobu.

939.

Jedou-li z vyloučené koleje PMD do sousední stanice, oznámí to zaměstnanec pro řízení sledu sousední stanici.

940.

Každý PMD se před odjezdem na vyloučenou traťovou kolej zpraví rozkazem V. V rozkaze se uvede, zda před ním a za ním jede jiný PMD, dále se v rozkaze uvede kilometrická poloha zastavení PMD na vyloučené koleji. Současně se uvede kilometrická poloha zastavení předchozího a následujícího PMD. PMD musí být také zpraven o případném neúčinkování PZZ a o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost PMD.

Chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí být PMD zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností přes tento přejezd.

Jízda PMD ze sousedních stanic proti sobě je dovolena, když místa jejich zastavení na vyloučené koleji budou vzdálena alespoň 200 metrů od sebe.

Za zpravení strojvedoucích PMD a jeho obsah odpovídá zaměstnanec pro řízení sledu. Zpravení o jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezd, na kterém chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, provede na základě pokynu daného výpravčím. Tento pokyn zapíše výpravčí do telefonního zápisníku a zápis zaměstnanec pro řízení sledu podepíše.

Pro zpravení o jízdě na vyloučenou kolej mohou být kromě rozkazů V použity též písemné rozkazy na předtištěných tiskopisech.

941.

PMD na vyloučené koleji se pro účely sepsání písemného rozkazu označují zkratkou P a pořadovým číslem (P1, P2, ...).

942.

V každé stanici bude veden svazek rozkazů V označený heslem "výluky". Včas před zahájením výluky si zaměstnanec pro řízení sledu vyžádá ve výchozí stanici tento svazek rozkazů k jejich sepsání a doručení. Vydává-li zaměstnanec pro řízení sledu předtištěné rozkazy nebo rozkazy V, sepsané výpočetní technikou, před vydáním je očísluje a po vydání je předá výpravčímu k uložení.

943.

Zpravení PMD provede zaměstnanec pro řízení sledu před jízdou na vyloučenou kolej. Zaměstnanec pro řízení sledu předá výpravčímu potvrzené prvopiisy písemných rozkazů. Písemné rozkazy sepisuje zaměstnanec pro řízení sledu, který se také podepíše na místě určeném pro podpis výpravčího.

Pokud zaměstnanec pro řízení sledu nemá možnost písemný rozkaz pro předem nepředpokládanou jízdu PMD na vyloučenou kolej sepsat nebo doručit (např. pokud je již na pracovním místě), dohodne se o jeho sepsání, doručení a o způsobu organizování odjezdu PMD na vyloučenou kolej s výpravčím. Znění rozkazu pak výpravčímu nadiktuje. Ten jej pro kontrolu správného sepsání zaměstnanci pro řízení sledu přečte, napíše na určeném místě jeho příjmení, doložku „zr“ (z rozkazu) a připojí svůj podpis.

944.

Svolení k jízdě na vyloučenou kolej dává strojvedoucím zaměstnanec pro řízení sledu, a to po obdržení svolení od výpravčího daného buď přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

945.

Za organizaci práce a posunu posunových dílů (hnacích vozidel a speciálních vozidel) na vyloučené koleji plně odpovídají vedoucí prací ve spolupráci se zaměstnancem pro řízení sledu.

946.

Jízda na vyloučenou a z vyloučené koleje se neuvádí v žádné dopravní dokumentaci.

947.

Je-li vyloučena kolej, je na provozované koleji dovoleno posunovat směrem k vyloučenému místu jen do úrovně přenosné návěsti **Stůj**. Posun za tuto návěst nebo za výhybku, bezprostředně sousedící s vyloučenou kolejí, není dovolen.

Pohyb na vyloučené koleji ve stanici je dovolen jen k místu, kde je umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, kryjící vyloučené místo, nebo k námezníku výhybky (k hrotům jazyků výhybky, k výkolejce), bezprostředně sousedící s vyloučenou kolejí.

Pohyb na vyloučené traťové koleji je dovolen jen do úrovně vjezdového návěstidla.

Při současné výluce traťové koleje a záhlaví se postupuje jako při výluce koleje ve stanici.

948.

Posun z vyloučené koleje (traťové i ve stanici) na provozovanou kolej je dovolen jen se svolením výpravčího, daném zaměstnanci pro řízení sledu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře. Toto svolení nemusí být dáno v případě, že je zaměstnanci pro řízení sledu dáována výhybkářem návěst **Souhlas k posunu**. Výhybkář smí dát tuto návěst až po souhlasu výpravčího k posunu a po postavení posunové cesty.

949.

Zaměstnanec pro řízení sledu dovolí posun z vyloučené koleje (traťové i ve stanici) na provozovanou kolej strojvedoucím osobně nebo rádiovým zařízením. Posun řídí zaměstnanec pro řízení sledu ze stanoviště, ze kterého může být v trvalém styku s výpravčím pro případné zastavení posunového dílu.

950.

Za odjezd posunových dílů z vyloučené koleje a její uvolnění odpovídá zaměstnanec pro řízení sledu.

951.

O uvolnění vyloučené koleje zpraví zaměstnanec pro řízení sledu OZOVa, který odpovídá po skončení výluky za sjízdnost a volnost koleje.

952.

Ustanovení předchozích článků platí i pro samostatně jedoucí posunový díl na vyloučenou kolej.

953.

Posunové díly při jízdě na pracovní místo a při návratu zpět mohou být spojeny v jeden nebo několik celků, pokud to dovolují předpisy pro jednotlivé typy vozidel.

954.-959.

Neobsazeno.

Napětové výluky trakčního vedení

960.

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

O mimořádné jízdě se staženými sběrači musí být zpraveni písemným rozkazem strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel činných a pohotových k službě. Za zpravení odpovídá výpravčí stanice s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením ve stanici nebo výpravčí stanice bezprostředně před místem s napětovou výlukou trakčního vedení na širé trati. Proto nesmí dovolit vjezd (odjezd) vlaků (PMD) s elektrickým hnacím vozidlem, dokud nedostal zprávu o tom, že strojvedoucí těchto vlaků (PMD) jsou nebo budou zpraveni, nebo dokud je nezpráví

sám. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí tuto zprávu výpravčí, který ji dostal, dokumentovat v Telefonním zápisníku.

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

OZOV je povinen při nepředpokládaných napětových výlukách trakčního vedení zajistit zpravení stanic podle přílohy 26 tohoto předpisu. Při nepředpokládaných napětových výlukách trakčního vedení na širé trati je povinen ještě tyto údaje oznámit provoznímu dispečerovi příslušného RCP, který dále postupuje podle opatření ředitele RCP. Ředitelé RCP vydají vlastní opatření, ve kterém uvedou postup pro posouzení možnosti jízdy setrvačností při nepředpokládaných napětových výlukách trakčního vedení na širé trati, včetně stanovení odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců za plnění tohoto opatření.

961.

Strojvedoucí musí být zpraven o jízdě se staženými sběrači takto:

- a) při jízdě se staženými sběrači na vjezdovém zhlaví, na některých (popř. na všech) nevyhloučených dopravních kolejích a případně i na vjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při vjezdu a jízdě po kolejích jedna a tři (po 4. koleji, po lichých kolejích, po všech kolejích) projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- b) při jízdě se staženými sběrači jen na vjezdovém zhlaví a případně i na vjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při vjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- c) při jízdě se staženými sběrači na některých (popř. na všech) nevyhloučených dopravních kolejích, na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při jízdě po kolejích jedna a tři (po 4. koleji, po lichých kolejích, po všech kolejích) a při odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- d) při jízdě se staženými sběrači jen na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- e) při jízdě se staženými sběrači na vjezdovém a odjezdovém zhlaví, na některých (popř. na všech) nevyhloučených dopravních kolejích a případně i na vjezdovém a odjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při vjezdu, jízdě po kolejích jedna a tři (po 4. koleji, po lichých kolejích, po všech kolejích) a při odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- f) při jízdě se staženými sběrači jen na vjezdovém a odjezdovém zhlaví a případně i na vjezdovém a odjezdovém záhlaví: *V Řevnicích při vjezdu a odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*
- g) při jízdě se staženými sběrači jen na některých (popř. na všech) nevyhloučených dopravních kolejích: *V Pardubicích při jízdě po kolejích šest, osm a deset (po 31., 33. a 35. koleji, po sudých kolejích, po všech kolejích) projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.*

h) při jízdě se staženými sběrači na širé trati: *Při jízdě z Řevnic do Dobřichovic projedte beznapěťový úsek v km 42,5 - 42,9 (projedte celý mezistaniční úsek) se staženými sběrači.*

Ve stanicích se složitými poměry je nutno místo napěťové výluky přesně určit, např.: při vjezdu do Hněvic seř. n., při jízdě na zhlaví mezi Břeclaví os. n. a Břeclaví přednádražím apod.

Při napěťové výluce trakčního vedení musí OZOV zajistit umístění přenosných návěstidel pro elektrický provoz; u předpokládaných výluk ještě před zahájením výluky, u nepředpokládaných výluk co nejdříve. Do doby, než budou při nepředpokládané výluce tato návěstidla osazena, se zpravují strojvedoucí vlaků (PMD) písemným rozkazem i o tom, že přenosná návěstidla pro elektrický provoz nejsou dosud umístěna s udáním kilometrické polohy jízdy se staženými sběrači, doplněné podle místních poměrů dalším upřesněním.

Zpracovatelé výlukových rozkazů musí zajistit zpravování strojvedoucích všech vlaků výše uvedenými vzory vždy, když připadá v úvahu jízda po kolejích s napěťovou výlukou trakčního vedení, bez ohledu na případnou možnost jízdy po kolejích bez napěťové výluky trakčního vedení. Stejnou povinnost mají při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení výpravčí dispozičních (výchozích) stanic. Zpravuje-li však strojvedoucího vlaku (PMD) výpravčí, který je odpovědný za zpravení strojvedoucích elektrických hnacích vozidel, sám nebo ho na jeho žádost zpravuje výpravčí sousední stanice, může o napěťové výluce trakčního vedení zpravit jen strojvedoucího toho vlaku (PMD), který po koleji s napěťovou výlukou trakčního vedení pojede.

962.

Má-li vlak odjet z koleje s napěťovou výlukou trakčního vedení, může ho vysunout hnací vozidlo nezávislé trakce tak, aby elektrické hnací vozidlo bylo za vzdušnou izolací (elektrickým dělením). Při rozjezdu tohoto vlaku postupují strojvedoucí jako u vlaku s nezavěšeným postrkem.

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

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

963.

Napěťová výluka trakčního vedení smí být zahájena jen se souhlasem elektrodispečera.

Pro napěťové výluky trakčního vedení platí obdobně ustanovení o výlukách kolejí v části „Výluky“.

Při nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení odpovídá OZOV za provedení opatření pro jízdu se staženými sběrači. Do doby vydání dálkopisné zprávy nebo nejsou-li návěstidla pro elektrický provoz umístěna, musí o nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení zpravit OZOV výpravčí všech stanic ve vypnutém úseku a obou stanic sousedících s tímto úsekem. Oznamení zapíše OZOV do dopravního deníku v jedné z těchto stanic. Při tom je povinen uvést:

- veškeré údaje, které musí obsahovat dálkopisná zpráva o zavedení nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení (podle příl. 26);
- zda jsou umístěna přenosná návěstidla pro elektrický provoz nebo kilometrickou polohu beznapěťového úseku (nejsou-li tato návěstidla umístěna);
- zda je kolej sjízdná bez dalšího omezení.

Zahájení a ukončení napěťové výluky trakčního vedení zařídí výpravčí určené stanice po dohodě s elektrodispečerem.

Pro hlášení o zahájení a ukončení napěťové výluky trakčního vedení se použije těchto znění:

„Napěťová výluka trakčního vedení (první, druhé) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko zahájena v 7.00 h. Kratochvíl.“

„Napěťová výluka trakčního vedení (první, druhé) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko ukončena ve 14.30 h. Nejezová.“

Výpravčí zpravit zúčastněné staniční zaměstnance.

Rozmístění potřebných návěstidel pro elektrický provoz podle předpisu SŽDC (ČD) D1 zajistí zaměstnanci SDC. Za jejich umístění odpovídá OZOV. Je-li napěťová výluka trakčního vedení pouze nad kolejemi, které jsou vyloučeny, přenosná návěstidla pro elektrický provoz se neumísťují.

964.

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

965.

Je-li nutné pro vypnutí napětí obsloužit úsekové odpojovače překlenující vzdušnou izolaci mezi širou tratí a stanicí (odbočkou), zjistí výpravčí, není-li kolej, jejíž trakční vedení se má vypnout, obsazena vlakem nebo hnacím vozidlem závislé elektrické trakce a oznámí to elektrodispečerovi.

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

Po splnění všech podmínek udělí elektrodispečer souhlas k zahájení prací přímo vedoucím prací SDC; vedoucím prací ostatních organizačních jednotek dráhy nebo jiným subjektům pak prostřednictvím zaměstnance SDC vykonávajícího dozor.

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

966.

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

967.

Při nepravidelnostech v dopravě nebo je-li třeba napěťovou výluku trakčního vedení odsunout nebo přerušit, se postupuje obdobně jako při výluce kolejí s tím rozdílem, že je třeba vždy dohody výpravčího určené stanice, vlakového (provozního) dispečera, elektrodispečera a určeného zaměstnance objednavaatele výluky.

968.

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

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

969.

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

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

970.

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

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

971.-973.

Neobsazeno.

Kapitola III

Sledování jízdy vozidla

A. POVINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ

974.

Výpravčí je povinen stále sledovat vývoj dopravní situace (i vzhledem k případnému krácení jízdních dob) a polohu vlaků na trati; ve stanici, v níž se mají vlaky předjíždět nebo křížovat, je povinen se včas informovat o délce křížujících nebo předjížděných vlaků.

975.

Výpravčí sleduje vlak za vjezdu, odjezdu i průjezdu z takového místa, aby mohl zjistit případnou závadu na jedoucích vozidlech, a aby doprovod vlaku mohl zjistit, zda mu výpravčí nedává ruční návěsti.

Výpravčí nemusí vlak sledovat:

- za vjezdu, znemožňuje-li mu to jiný úkon, související s plněním jeho povinností nebo pokud je ZDD ke sledování vlaků určený jiný zaměstnanec;
- za odjezdu nebo průjezdu, pokud provádí úkony, týkající se mimořádné události nebo pokud je ZDD ke sledování vlaků určený jiný zaměstnanec.

Kromě výpravčího sledují vlak za stejných podmínek všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty.

976.

Je-li na vlaku závada, která by mohla ohrozit bezpečnost dopravy (např. horké ložisko, ploché kolo, části vozu nebo nákladu zjevně přesahující průjezdný průřez), musí zaměstnanec, který takovou závadu zjistil, učinit opatření, aby byl vlak co nejdříve zastaven.

Druh závady a místo jejího výskytu oznámí výpravčí (popř. jeho prostřednictvím jiný zaměstnanec) zaměstnanci, u kterého má být z tohoto důvodu vlak zastaven, popř. přímo strojvedoucímu.

977.-979.

Neobsazeno.

B. OPATŘENÍ PŘI ZJIŠTĚNÝCH ZÁVADÁCH

Postup při závadách v označení začátku a konce vlaku

980.

Zjistí-li zaměstnanec, který má sledovat vlak, že na vlaku chybí nebo je neúplná návěst **Začátek vlaku**, musí tuto závadu oznámit co nejdříve výpravčímu přední stanice ve směru jízdy vlaku, kde se závada odstraní. Vlak se nemusí zastavit, jestliže má výpravčí se strojvedoucím spojení rádiovým zaříze-

ním, kterým mu závalu oznámí, a nejedná se o takovou poruchu, která si zastavení vyžaduje (strojvedoucí odstraní závalu během jízdy).

981.

Zjistí-li zaměstnanec, který má sledovat vlak, že na vlaku chybí koncová návěst nebo není-li si jist, že ji zpozoroval, musí předpokládat, že se vlak roztrhl a musí učinit ihned opatření, aby nebyl na stejnou traťovou kolej vypraven ani následný vlak ani vlak opačného směru.

982.

Strážník oddílu, který takovou závalu zjistí, nesmí postavit oddílové návěstidlo na návěst **Stůj** a nesmí dát za vlakem odhlášku. Zavolá ihned všechny zadní dopravní a závoráře až do sousední stanice a ohlásí jim: „*Zadržte vlaky, vlak 68 352 nemá koncovou návěst! Hora.*“ Ihned nato zavolá přední dopravní a závoráře i s přední stanicí a ohlásí: „*Vlak 68 352 nemá koncovou návěst. Hora.*“ Odhlášku smí dát teprve tehdy, když dostane od některé z předních dopravních hlášení, že vlak je celý.

983.

Zpozoruje-li závalu závorář, ohlásí ji stejným způsobem; je-li nebezpečí, že by utržená část mohla dojet na přejezd, neotevře závory a pokud může ovlivnit činnost PZS přejezdu, který již vlak (PMD) minul, uvede toto PZS do výstrahy.

984.

Výhybkář, který takovou závalu zjistí na vjíždějícím vlaku, nesmí přestavit za ním vjezdové návěstidlo na návěst **Stůj**, ani je nesmí uzavřít a ohlásí ihned závalu výpravčímu. Teprve na jeho rozkaz smí uzavřít návěstidlo, popř. obsluhovat výhybky. Jen při hrozícím nebezpečí může přestavit výhybku (dovoluje-li to zabezpečovací zařízení) i bez příkazu výpravčího, musí mu však ihned případ ohlásit.

Zjistí-li takovou závalu na odjíždějícím vlaku, přestaví odjezdové návěstidlo ihned na návěst **Stůj**, uzavře je a ohlásí případ výpravčímu.

985.

Dostane-li strážník oddílu po hláskovém telefonu hlášení, aby zadržel vlaky, protože předchozí vlak nemá koncovou návěst, je povinen předat toto hlášení zadní dopravně, i když sám na tomto vlaku koncovou návěst viděl. Stejně postupuje i tehdy, když dostane hlášení po traťovém spojení, ale není si jist, že je poslouchala i zadní doprava.

986.

Dostane-li závorář hlášení o tom, že vlak, který již předtím jeho přejezd minul, nemá koncovou návěst, uzavře ihned PZZ, lze-li podle sklonových poměrů nebo podle povětrnosti předpokládat, že by utržená část vlaku mohla dojet k přejezdu.

Dostane-li takové hlášení o vlaku, který k němu teprve jede, nezastaví jej, sleduje však bedlivě jeho konec.

Závorář smí otevřít PZZ teprve tehdy, když zjistí, že vlak je celý nebo že utržená část byla zastavena.

987.

Strážník oddílu po obdržení hlášení, že vlak nemá koncovou návěst (tedy zaměstnanec, k němuž vlak teprve přijede), vlak nezastaví, ale bedlivě sleduje jeho konec. Zjistí-li, že na vlaku chybí koncová návěst nebo není-li si jist, že ji upozoroval, nesmí postavit oddílové návěstidlo (vjezdové návěstidlo odbočky) na návěst **Stůj** a nesmí dát za vlakem odhlášku. Odhlášku smí dát teprve tehdy, když dostane od některé z předních dopravních hlášení, že vlak je celý.

988.

Zjistí-li strážník oddílu, že je na vlaku návěst **Konec vlaku**, ohlásí všem obsazeným dopravním a závorářským stanovištím v mezistaničním úseku: „*Vlak 68 352 je celý. Ryba.*“. Po tomto hlášení dá jako první odhlášku telefonicky nebo obsluhou zabezpečovacího zařízení ten zaměstnanec, který jako první nedal za vlakem odhlášku. Potom dá přední dopravně výzvu k odhlášce a stejný postup se dodrží u ostatních dopravních.

989.

Není-li zjištěna návěst **Konec vlaku** podle předchozího ustanovení strážníkem oddílu, musí být vlak v sousední stanici zastaven. Výpravčí zjistí, zda vlak je celý. Zjistí-li, že vlak je celý, postupuje podle článku 988. Není-li vlak celý, postupuje podle článku 981.

990.

Zjistí-li zaměstnanec, že na vlaku (PMD) je neúplná koncová návěst, ohlásí tuto závadu všem předním dopravním; tyto jsou povinny se zvýšenou pozorností sledovat konec vlaku (PMD). Výpravčí nejbližší stanice musí vlak s touto závadou zastavit a nařídit doplnění návěsti.

Zjistí-li zaměstnanec, že na vlaku (PMD) je více koncových návěstí na různých vozidlech, ohlásí tuto závadu všem předním dopravním a stanovištím. Vlak se v nejbližší stanici zastaví a závada se odstraní.

991.

Při jízdě PMD platí vztažná ustanovení předchozích článků s tím, že zaměstnanci na širé trati pouze sledují jízdu PMD a závady v označení konce oznámí přední dopravně tak, aby byl o uvedené závadě zpraven výpravčí přední stanice. Závoráři (pokud jim byla obsluha závor nařízena) závory neotevrou do doby, než jim bude oznámeno, že PMD dojel do přední stanice celý a trať je volná (platí v případě, že hrozí dojetí utržených vozidel na přejezd).

992.-994.

Neobsazeno.

Kapitola IV

Zvláštní ustanovení pro elektrizované tratě

A. ŘÍZENÍ JÍZD VLAKŮ

995.

Na elektrizovaných tratích se stanoví mezi elektrickými vlaky kromě následných mezidobí ještě elektrická mezidobí.

Elektrická mezidobí se porovnávají s následnými mezidobími a delší z obou platí pro řízení jízd elektrických vlaků.

996.

Každé zastavení nebo omezení rychlosti vlaku elektrické trakce na obtížném stoupání nebo krátce před ním může znemožnit elektrickému hnacímu vozidlu přechod na plný výkon. To má zpravidla za následek prodloužení jízdních dob až do nejbližšího sklonově příznivého úseku. V ZDD se proto uvedou úseky, kde by mohlo mimořádné zastavení nepříznivě ovlivnit jízdu vlaku, popř. které vlaky není vhodné v těchto úsecích mimořádně zastavit.

997.

Nezavěšený postrk elektrickým hnacím vozidlem není dovolen přes místo nebo úsek, který se smí pojíždět jen s vypnutým proudem nebo se staženými sběrači. Nezavěšený postrk musí ukončit svoji činnost ještě před příslušnou návěstí pro elektrický provoz.

998.

Trakční vedení prohlízejí a drobné závady ihned odstraňují zaměstnanci SDC při jízdách motorovým vozem pro údržbu trakčního vedení.

999.

Trvalé pokyny strojvedoucím pro obsluhu sběračů nebo pro odběr proudu z trakčního vedení musí být vyjádřeny příslušnými návěstmi.

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

1000.-1003.

Neobsazeno.

B. OBSLUHA ÚSEKOVÝCH ODPOJOVAČŮ

1004.

Trakční vedení nakládkových a vykládkových kolejí je v základním stavu odpojeno od napětí a zkratováno s kolejniovým vedením.

Zapíná se jen před obsluhou těchto kolejí elektrickým hnacím vozidlem. Oprávněný zaměstnanec smí zapnout trakční vedení, až když všechny osoby pracující pod trakčním vedením o tom sám nebo prostřednictvím jejich vedoucího vyzval, aby opustily kolej a dostal od nich k zapnutí trakčního vedení souhlas.

Před vlastním zapnutím se musí oprávněný zaměstnanec dále přesvědčit, je-li náklad na vozech vzdálen alespoň 0,65 m a použité mechanismy nejméně 2 m od částí trakčního vedení, které budou po zapnutí pod napětím. Současně se přesvědčí, že trakční vedení je neporušené a elektricky sjízdné.

O zapnutí trakčního vedení zpraví zaměstnance řídícího posun, který teprve potom smí začít v uvedeném obvodu s posunem.

Po ukončení posunu elektrickým hnacím vozidlem na nakládkových a vykládkových kolejích opět odpojí a zkratuje určený oprávněný zaměstnanec úsekovým odpojovačem se zkratovačem trakční vedení a dovolí pokračovat v ložných manipulacích.

1005.

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

1006.

Úsekové odpojovače s výjimkou úsekových odpojovačů místního významu, smí obsloužit jen oprávněný zaměstnanec při dodržení povinností uvedených v této kapitole, a to jen na rozkaz nebo se souhlasem elektrodispečera. Příkazy k obsluze úsekových odpojovačů smí přejímat od elektrodispečera jen výpravčí a ten přikáže obsluhu úsekového odpojovače oprávněnému zaměstnanci, pokud obsluhu nevykoná sám.

Úsekové odpojovače místního významu obsluhuje nebo jejich obsluhu nařizuje podle potřeby výpravčí bez souhlasu elektrodispečera.

Dříve než výpravčí obslouží nebo přikáže obsloužit úsekové odpojovače, nařídí strojvedoucím elektrických hnacích vozidel stojících na kolejích v obvodu části trakčního vedení odpojované od napětí, aby stáhli sběrače a zaměstnancům oprávněným k činnosti na elektrickém zařízení a v jeho blízkosti, aby vypnuli předtápění.

1007.

Úsekové odpojovače smějí obsluhovat jen k tomu oprávnění zaměstnanci. V ZDD se uvede, ve kterých pracovních zařazeních musí mít zaměstnanci oprávnění k obsluze úsekových odpojovačů (kromě zaměstnanců SDC). V ZDD se též musí uvést a ve schématu trakčního vedení vyznačit, které úse-

kové odpojovače smí výpravčí obsluhovat nebo jejich obsluhu přikázat oprávněnému zaměstnanci jen na rozkaz nebo se souhlasem elektrodispečera a které může obsluhovat sám anebo z jeho příkazu oprávněný zaměstnanec bez souhlasu elektrodispečera.

1008.

Při obsluze úsekových odpojovačů, překlenujících vzdušné izolace, které oddělují trakční vedení širé trati a stanice, a po celou dobu jejich odpojení nesmějí být na kolejích mezi vjezdovým návěstidlem (popř. místem v jeho úrovni) a krajní výhybkou žádná elektrická hnací vozidla se zdviženým sběračem.

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

Strojvedoucí však musí být o vypnuté části trakčního vedení a o tom, že elektrické hnací vozidlo nesmí se zdviženým sběračem projet elektrické dělení (vzdušnou izolaci), zpraven písemným rozkazem:

- a) nejsou-li umístěna návěstidla pro elektrický provoz;
- b) zjistil-li výpravčí poruchu indikátoru s návěstí **Stáhněte sběrač** platného pouze pro posun;
- c) byl-li výpravčí informován elektrodispečerem, popř. jiným zaměstnancem o poruše indikátoru s návěstí **Stáhněte sběrač** platného pouze pro posun.

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

1009.

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

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

Obsluhující zaměstnanec musí při ruční obsluze úsekových odpojovačů použít ochranné pomůcky podle TNŽ 34 3109.

Ručně ovládaný úsekový odpojovač se musí zapnout nebo vypnout rychlým pohybem ovládací páky.

Po ukončení obsluhy úsekového odpojovače ohlásí zaměstnanec výpravčímu splnění rozkazu.

1010.

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

1011.

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

Ve schématu a v technologických úkonech stanice se uvedou koleje s trakčním vedením v celé délce nebo i jen v části.

Schematický plánec musí být vyvěšen na stanovištích, kde se obsluhuje dálkové (ústřední) ovládání úsekových odpojovačů.

1012.-1015. Neobsazeno.

C. HLÁŠENÍ ZÁVAD

1016.

Jakékoliv závady a poruchy na zařízeních elektrické trakce se musí co nejrychleji odstranit.

Zpozorují-li členové doprovodu vlaku za jízdy jakoukoli poruchu nebo závalu na trakčním vedení, oznámí ji co nejdříve výpravčímu, pokud není třeba jednat ihned, hrozí-li nebezpečí z prodlení. V hlášení se uvede druh a místo poruchy.

Stejnou povinnost hlášení má každý jiný zaměstnanec, který zjistí nějakou závadu nebo zpozoruje mimořádné jevy na trakčním vedení, na elektrických hnacích vozidlech nebo na napájecích, popř. spínacích stanicích.

Hlášení předá výpravčí ihned elektrodispečerovi, který zajistí opatření potřebná pro bezpečný provoz a případné označení místa návěstidly pro elektrický provoz podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D1 zaměstnanci SDC.

1017.

Nelze-li jiným vhodným způsobem (např. spojením rádiovým zařízením se strojvedoucím) zastavit vlak dopravovaný elektrickým hnacím vozidlem, u něhož byla zjištěna závada, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, postupuje se následovně:

- a) výpravčí, který závadu zpozoroval nebo kterému byla hlášena a nejedná-li se o závadu, v jejímž důsledku by mohlo dojít k přímému ohrožení lidských životů, vyzve ihned elektrodispečera, aby vypnul nebo nařídil vypnout napětí trakčního vedení traťového úseku, v němž je právě vlak se závadou. Ihned na to zpraví výpravčího sousední stanice, aby nedovolil odjezd žádného vlaku nebo jiného vozidla do ohroženého úseku a oznámí mu důvod;
- b) při ztrátě napětí musí strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy protijedoucích vlaků, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost dopravy a podle okolností vlak zastavit. Případ ohlásí výpravčímu.

1018.

Poškodí-li se za jízdy sběrač, strojvedoucí jej stáhne a vlak zastaví. Po zastavení vlaku zjistí pohledem (za špatné viditelnosti pochůzkou) stav trakčního vedení v místě zastavení.

Usoudí-li, že stav trakčního vedení bude bránit jízdě vlaků, zařídí i krytí nesjízdného místa.

Může-li strojvedoucí dopravit vlak dále (se zdviženým druhým sběračem), oznámí tuto skutečnost výpravčímu.

Výpravčí oznámí případ elektrodispečerovi a zařídí zpravování vlaků rozkazem V o závadě na trakčním vedení. Nemůže-li strojvedoucí pokračovat v další jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo. Při sjednávání pomoci musí uvést, zda je nutné vyslat pomocné hnací vozidlo nezávislé trakce.

1019.

Dojde-li po ztrátě napětí v trakčním vedení k jeho obnovení, smí se rozjet na trati stojící vlaky osobní dopravy a lokomotivní vlaky ihned, ostatní vlaky po uplynutí dvou minut od doby obnovení napětí.

1020.

Elektrodispečer může po vyřadění napájecí stanice z provozu nařídít výpravčí, aby zpravovali vlaky o regulaci trakčního výkonu; stojí-li vlak ve stanici, zpraví se ústně, nebo telekomunikačním zařízením; při průjezdu vlaku tabulkou „S“ nebo telekomunikačním zařízením.

Taková jízda znamená zmenšení rychlosti vlaku a je proto nutné počítat s prodloužením jízdních dob.

1021.-1023.

Neobsazeno.

Kapitola V

Dispoziční služba

1024.

Zásady řízení provozu stanoví předpis SŽDC (ČD) D7. Související ustanovení s místně omezenou platností jsou uvedena v Prováděcích nařízeních pro řízení provozu k předpisu SŽDC (ČD) D7 (dále prováděcí nařízení k D7).

A. OHLÁŠENÍ A POUKAZ VOZIDEL

1025. -1039.

Neobsazeno.

B. HLÁŠENÍ O ODJEZDU VLAKU A ZPRÁVA O ODJEZDU VLAKU

1040.

Dispoziční (výchozí) stanice v hlášení o odjezdu vlaku ohlásí všem stanicím dispozičního úseku odjezd každého nákladního vlaku. Přitom se uvede počet vozů a náprav, délka v metrech, dopravní hmotnost, případné mimořádnosti (zásilkový vyžadující zvláštní opatrnost, snížení rychlosti, odchylky od postrkové služby a pod.) a zda činná vozidla, popř. k službě pohotová jsou nebo nejsou vybavena rádiovým zařízením.

Výchozí (dispoziční) stanice rovněž ohlásí podstatné odchylky od plánovaného řazení vlaků osobní dopravy všem stanicím dispozičního úseku, ve kterých tento vlak pravidelně zastavuje. Stejnou povinnost má nácestná stanice, v níž k takové odchylce od plánovaného řazení došlo.

V prováděcím nařízení k D7 se uvede, zda se hlášení o odjezdu dává v uvedeném nebo jiném rozsahu, popř. zda se nepodává vůbec.

1041.

Neobsazeno.

1042.

Prováděcí nařízení k D7 stanoví, zda dispoziční (výchozí) stanice oznámí zprávou o odjezdu sousední dispoziční stanici (vlakovému dispečerovi) tyto podrobnější údaje, popř. jen některé z nich:

- a) číslo vlaku a den pravidelného odjezdu (byl-li vlak přečíslován, též jeho původní číslo);
- b) relaci vyjádřenou názvem cílové stanice;
- c) čas odjezdu, popř. velikost náskoku nebo zpoždění vlaku v minutách;
- d) počet vozidel, počet náprav a délku vlaku v metrech;
- e) dopravní hmotnost vlaku, skutečná brzdicí procenta, odchylky od předepsaného řazení (nákladní vlak výjimečně brzděn I. způsobem a pod.);
- f) údaje o hnacích vozidlech nečinných, o služebních vozidlech, o přednostních zásilkách (s výjimkou vlaků Nex a Rn), o instradovaných zásilkách a o zásilkách vyžadujících zvláštní opatrnost s udáním stanice určení a místa, kde jsou ve vlaku zařazeny;
- g) jiné důležité údaje, které by mohly ovlivnit dopravu nebo vyžadují zvláštní opatření (snížená rychlost, náběžník, rozdíl výšek nárazníkových středů a pod.);
- h) řadu a číslo vlakového, příprěžního, vloženého nebo postrkového hnacího vozidla, popř. hnacího vozidla neobsazeného a pohotového k službě; jakož i která z těchto hnacích vozidel jsou nebo nejsou vybavena rádiovým zařízením;

- i) jména strojvedoucích a jejich domovských výkonných jednotek, čas nástupu služby;
- j) stanici poslední technické prohlídky a odchylky od pravidelných technických prohlídek;
- k) počet vozů a jejich dopravní hmotnost, které vlak odstaví v nácestné stanici; této stanici se pak musí oznámit, kde ve vlaku jsou tyto vozy zařazeny.

1043.

Podkladem pro zprávu o odjezdu je vlaková hlášenska pro nákladní vlaky, kterou vyplní podle předtisku zaměstnanec určený ZDD. Vzor tiskopisu vlakové hlášensky pro nákladní vlaky je v příloze 12 tohoto předpisu.

1044.-1048.

Neobsazeno.

C. ROZBOR VLAKU

1049.-1062.

Neobsazeno.

D. ZAVÁDĚNÍ A ODŘÍKÁNÍ VLAKŮ, OHLAŠOVÁNÍ VLAKOVÉ DOPRAVY STANICÍM

1063.

Jízda každého vlaku se musí zavést a ohlásit dříve než se uskuteční.

1064.

Pravidelné vlaky se zavádějí a ohlašují vydáním nového GVD (případně změny GVD) pro celou dobu jeho platnosti; a to ode dne, jímž platnost nového GVD (případně změny GVD) začíná.

Vlaky zavádí a odřiká provozní dispečer vyhlášením směnového plánu vlakové práce.

Jen ve zcela výjimečných a odůvodněných případech je možno vlak zavést s lomenou trasou, tj. v případech, kdy:

- a) končící trasa přechází na projíždějící trasu;
- b) projíždějící trasa přechází na jinou projíždějící trasu;
- c) projíždějící trasa přechází na trasu vlaku zastavujícího.

Je-li takové zavedení vlaku nevyhnutelné, je třeba při ohlášení zavedeného vlaku vždy výslovně uvést, zda trasa vlaku ve stanici, v níž se lomí, je projíždějící nebo zastavující; doprovod vlaku musí být o tom zpraven rozkazem V. Jinak platí zásada povážlivějšího stavu; je-li jedna z tras trasou vlaku projíždějícího, musí se činit dopravní opatření jako u vlaku projíždějícího.

Vlaky, jedoucí po objízdné nebo odklonové trase, musí být na této trase zavedeny a na své původní trase odřeknuty.

1065.

Lokomotivní vlak smí být zaveden i v trase vlaku jiného druhu. Má-li tento vlak stanovenou rychlost vyšší než 80 km/h, odpovídá strojvedoucí za to, že lokomotivní vlak, kromě zkušebních jízd, nepřekročí rychlost 80 km/h.

1066.

Při nemožném dorozumění s provozním dispečerem (vlakovým dispečerem) zavádí a odřiká vlaky dispoziční stanice; po obnovení spojení oznámí tato stanice provoznímu dispečerovi vše, co zařídila.

1067.

Zavedené a odřeknuté vlaky ohlašuje stanicím na určených tratích (v přiděleném okruhu) provozní dispečer. Na ostatních tratích, jakož i při po

ruše spojení provozního dispečera ohlašuje zavedené a odřeknuté vlaky stanicím svého dispozičního úseku a sousední dispoziční stanici výpravčí dispoziční stanice. Není-li možné dorozumění ani s dispoziční stanicí, ohlašuje vlaky ta stanice, kde začíná nebo končí možnost dorozumění. Tato stanice ohlašuje pak vlaky ve směru jejich jízd až do nejbližší dispoziční stanice nebo do stanice, kde tam možné dorozumění končí.

Vypravit neohlášený vlak je dovoleno jen při jízdě za nemožného dorozumění.

1068.

Zavedené a odřeknuté vlaky se ohlašují v době stanovené prováděcím nařízením k předpisu SŽDC (ČD) D7 a ZDD.

Ohlašování vlaků mimo stanovené doby je nutno omezit jen na nejnutnější případy.

Při ohlašování dopravy se ohlásí též:

- název (pojmenování) externího dopravce, pro kterého je vlak, určený pro externí dopravce, zaveden;
- odchylky od GVD (např. místo nákladního vlaku jede lokomotivní vlak, místo vlaku s přepravou cestujících jede soupravový vlak, je změněna trakce hnacího vozidla, změny v postrkové službě, změny řazení vlaku ve vztahu k postrkové službě, mimořádné zařazení nebo nezařazení hnacího vozidla elektrické trakce pohotového k službě, apod.).

Ohlašování vlakové dopravy se nesmí slučovat s jinými zprávami.

1069.

Zvláštní vlak smí provozní dispečer zavést, až když mu všechny zúčastněné výkonné jednotky potvrdí příjem jízdního řádu zvláštního vlaku.

Nedostala-li některá stanice jízdní řád zvláštního vlaku a nemůže-li jí provozní dispečer zaslat jízdní řád náhradní, oznámí jí alespoň tyto údaje:

- a) čísla zvláštního vlaku;
- b) odjezd z předchozí dispoziční stanice výchozí stanice, je-li blíže;
- c) čas příjezdu a odjezdu v příslušné stanici, v předchozí a příští stanici, jakož i dobu průjezdu na odbočce, popř. i doby pobytů na zastávkách;
- d) pravidelné jízdní doby ze sousední stanice a do následující sousední stanice;
- e) čísla vlaků, s nimiž zvláštní vlak v příslušné stanici křížuje, které předjíždí a jimiž je předjížděn;
- f) čísla vlaků, které musí ve stanici čekat na křižování a na předjíždění nebo pro nedostatek místa v další stanici.

Jízdní řád zvláštního vlaku se vydá vlakové četě v domovské stanici a strojvedoucímu v domovském depu.

1070.

O změnách ve vlakové dopravě se musí zpravit telefonicky nebo písemně na potvrzení výpravčí, nádražní, vedoucí posunu a výhybkáři. Ostatním zaměstnancům se oznamují změny ve vlakové dopravě ústně, na záznamní tabuli nebo rozhlasem, nevyžadují-li místní poměry zpravení jiným spolehlivějším způsobem. Doba, způsob a rozsah hlášení jednotlivým stanovištím stanoví ZDD.

U zvláštních vlaků ohlásí výpravčí výhybkářům vždy ty vlaky, se kterými v jejich stanici křižují nebo se předjíždějí, a vlaky, které musí ve stanici čekat na křižování, předjíždění apod.

1071.-1074.

Neobsazeno.

E. OHLAŠOVÁNÍ VLAKOVÉ DOPRAVY ZAMĚSTNANCŮM NA TRATI

1075.

Zaměstnancům traťových stanovišť, odboček, obsazených zastávek a nákladíšť se ohlašují jen ty změny ve vlakové dopravě, které se jich týkají, a to telefonicky, zpravidla v určenou dobu a pokud možno tehdy, kdy na trati není vlak.

Doba pravidelného ohlašování vlakové dopravy se uvede na vývěsce u všech telefonů traťového spojení.

V nutných případech se ohlásí změny ve vlakové dopravě i mimo určenou dobu.

1076.

Výpravčí ohlašuje změny ve vlakové dopravě obou směrů vždy směrem ke konci trati. Je-li porouchán traťový telefon, vyzve sousední stanici, aby ohlásila vlakovou dopravu za něho.

Při ohlašování vlakové dopravy se hlásí nejdříve zavedené a potom odřeknuté vlaky, a to v časovém pořadí, podle grafikonu vlakové dopravy, a nakonec ostatní změny a určí se stanoviště, které má hlášení opakovat, např.: „Turov hlásí dopravu, Dnes jedou vlaky 66 772, 77 343, nejede vlak 44 106. Vlak 67 303 jede jako lokomotivní vlak. Hlášení opakuje Loučeň. Matucha.“ Ohlášení vlakové dopravy se u jednotlivých vlaků doplní dalšími předepsanými údaji (např. s postrkem, apod.).

Při ohlašování zvláštních vlaků, jejichž jízdní řády nebyly traťovým stanovištěm dodány, ohlásí se též doba odjezdu a příjezdu v sousedních stanicích, popř. i doba pobytu na trati.

Stanoviště určené výpravčím hlášení dopravy opakuje. Není-li třeba oprav a potvrdila-li všechna stanoviště příjem hlášení, ukončí výpravčí hlášení slovy: „*Správně, konec.*“

1077.

Vlakovou dopravu může hlásit i jiný zaměstnanec určený ZDD.

1078.

Při ohlašování vlakové dopravy mají být zúčastněni zaměstnanci všech stanišť, kterých se vlaková doprava týká, i sousední stanice. Není-li výjimečně zúčastněno některé stanoviště, ohlásí se mu vlaková doprava dodatečně, nejpozději tehdy, kdy se má hlásit předvídáný odjezd.

1079.

Nemůže-li výpravčí ohlásit změny ve vlakové dopravě podle předchozích ustanovení, postupuje podle ustanovení o nemožném dorozumění.

1080.

Trat'ovým stanovištím se přidělí jízdní řády častěji zaváděných zvláštních vlaků.

1081.

Zaměstnancům pracujícím na trati a obchůzkářům výpravčí vlakovou dopravu neohlašuje. Informuje-li se však o vlakové dopravě obchůzkář nebo vedoucí pracovní čety pracující na trati, je výpravčí povinen mu oznámit okamžitou situaci ve vlakové dopravě (zavedené a odřeknuté vlaky, zpoždění nebo náskok vlaků).

1082.-1085.

Neobsazeno.

F. POŘADÍ VLAKŮ

1086.

U vlaků stejného pořadí rozhoduje o přednosti větší hodnota zpoždění nebo vyšší rychlost vlaku. U nákladních vlaků mají též přednost vlaky přepravující snadno zkazitelné zboží a živá zvířata.

1087.

Neobsazeno.

ČÁST TŘETÍ

PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Kapitola I

Použití vozidla

A. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU HNACÍCH VOZIDEL

1088.

Požadavky na hnací vozidla a speciální hnací vozidla jsou předepsány Dopravním řádem drah a jsou dále specifikovány vnitřními předpisy dopravců.

1089.

Za technickou způsobilost hnacího vozidla (speciálního hnacího vozidla) a jeho vybavení průkazem způsobilosti vozidla odpovídá dopravce. Hnací vozidla zahraničních železničních správ provozovaná na tratích provozovaných SŽDC se považují za technicky způsobilá, jsou-li provozována podle podmínek smluvního ujednání SŽDC se zahraniční železniční správou a odpovídají-li požadavkům bezpečnosti drážní dopravy.

1090.

Za technickou způsobilost hnacích vozidel a speciálních hnacích vozidel cizích právních subjektů podle obecně závazných právních předpisů a dodržování dalších smluvních podmínek stanovených provozovatelem dráhy při jejich použití na tratích provozovaných SŽDC odpovídá dopravce.

1091.

Na hnacím vozidle, speciálním hnacím vozidle v traťovém výkonu a při jízdě PMD musí být předepsaná návěstidla podle přílohy předpisu SŽDC (ČD) D1.

1092.

Ve vlaku mohou být hnací vozidla zařazena jako:

- a) činná hnací vozidla;
- b) dopravovaná hnací vozidla.

1093.

Přípustnost jízdy hnacích vozidel určité řady na určité trati se nazývá **přechodnost hnacích vozidel**.

V **Dodatku** je uvedeno, která hnací vozidla smějí jezdit a být dopravována po jednom a která ve větších skupinách. Elektrická hnací vozidla s odpovídající skupinou přechodnosti jsou se staženými sběrači přechodná i na neelektrizovaných tratích, pokud pro některou řadu hnacích vozidel není stanoveno jinak.

1094.

Vlaky se dopravují činnými hnacími vozidly, která vyvíjejí tažnou sílu potřebnou pro jízdu vlaku.

Činná hnací vozidla jsou:

- a) vlaková;
- b) přípřežní;
- c) postrková;
- d) vložená.

Činná hnací vozidla smějí být v čele vlaku a na konci vlaku řaděna ve dvojicích, pokud to dovoluje přechodnost hnacích vozidel (**Dodatek**) a dovolené namáhání spřáhlového ústrojí v tahu a tlaku [SŽDC (ČD) D2/1 - Doplněk]. Uvnitř vlaku musí být činné lokomotivy řaděny jen jednotlivě a elektrické nebo motorové vozy nejvýše ve dvojicích; toto ustanovení se netýká vlaků sestavených výhradně z činných motorových nebo elektrických vozů.

1095.

Vlakové hnací vozidlo je hnací vozidlo určené pro dopravu vlaků; jeho trakce a řada je zpravidla stanovena sešitovým jízdním řádem.

V ostatních případech určí trakci a řadu vlakového hnacího vozidla na návrh výpravčího zaměstnanec určený Prováděcím nařízením k předpisu SŽDC (ČD) D7.

Změnu trakce a řady vlakového hnacího vozidla povoluje provozní dispečer.

Vlakové hnací vozidlo se řadí zpravidla do čela vlaku. Jsou-li v čele vlaku dvě činná hnací vozidla, pak vedoucí (první) hnací vozidlo je přípřežní a druhé vlakové.

Na konec nebo dovnitř vlaku se může vlakové hnací vozidlo zařadit u všech vlaků, které mají v čele řídicí vůz, z něhož je hnací vozidlo ovládáno. Jinak může být vlakové hnací vozidlo zařazeno na konci vlaku (může vlak sunout) v případech předpokládaných GVD nebo uvnitř vlaku (může vlak současně sunout a táhnout) při jízdě vlaků, které se vracejí ze širé trati. V ostatních případech může sunutí nebo současně sunutí a tažení povolit ředitel RCP.

Za rychlost vlaku odpovídá strojvedoucí vlakového hnacího vozidla; u vlaků se dvěma hnacími vozidly v čele, strojvedoucí vedoucího (prvního) hnacího vozi-

dla. Strojvedoucí všech ostatních hnacích vozidel jsou povinni uposlechnout návěští strojvedoucího vlakového, popř. vedoucího hnacího vozidla.

1096.

Přípřežní hnací vozidlo je první hnací vozidlo u vlaku taženého dvěma hnacími vozidly; je vždy vedoucím hnacím vozidlem.

1097.

Postrkové hnací vozidlo je činné hnací vozidlo zařazené na konci vlaku s činným hnacím vozidlem v čele vlaku. Na postrku mohou být zařazena nejvíce dvě činná hnací vozidla nebo jedna dvoudílná lokomotiva.

Postrkové hnací vozidlo může jet jako:

- a) zavěšený postrk, tj. přivěšené k vlaku a zapojené na průběžnou brzdu;
- b) nezavěšený postrk, tj. nepřivěšené k vlaku nebo nezapojené na průběžnou brzdu a končící práci na širé trati nebo ve stanici, kde vlak projíždí.

1098.

U vlaků s činným hnacím vozidlem v čele se smí použít postrkového hnacího vozidla:

- a) v obvodu stanice, je-li třeba, aby byl vlak při odjezdu uveden v pohyb nebo aby rychleji uvolnil odjezdové zhlaví;
- b) na tratích se stoupáním, a to i tam, kde se střídá stoupání s rovinou nebo spádem. Tratě, na nichž je dovolen postrk, jakož i trati, kde je dovoleno použít dvou postrků, jsou uvedeny v **Dodatku**.

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

1099.

Při postrku dvojicí činných hnacích vozidel nebo činnou dvoudílnou lokomotivou musí být obě hnací vozidla (oba díly lokomotivy) jak spolu, tak i s vlakem svěšeny a zapojeny na průběžnou brzdu, pokud **Dodatek** nestanoví jinak. Vlak s dvoudílnou postrkovou lokomotivou se považuje za vlak se dvěma postrky.

O způsobu svěšení postrku s vlakem se musí vždy zpravit výpravčí stanice, ve které má být postrk odvěšen nebo za kterou má postrk svou činnost ukončit a vrátit se zpět. Toto ustanovení neplatí u pravidelných postrků, pokud se způsob svěšení nemění, nebo odpojuje-li se postrk mechanickým rozpojovačem. Za zpravení vlaku odpovídá výpravčí stanice, kde byl postrk přivěšen nebo kde došlo ke změně ve způsobu svěšení postrku s vlakem.

1100.

Končí-li postrkové hnací vozidlo svou činnost ve stanici, v níž má vlak projíždět, anebo na širé trati, používá se přednostně hnacích vozidel vybavených mechanickým rozpojovačem.

Postup při používání mechanického rozpojovače stanoví zvláštní směrnice.

Při poruše mechanického rozpojovače se postupuje tak, jako kdyby hnací vozidlo tímto zařízením vybaveno nebylo.

Jede-li postrkové hnací vozidlo po ukončení činnosti s vlakem do sousední nebo další stanice, musí být k vlaku přivěšeno. Projíždí-li pak vlak pravidelně v této stanici a postrkové hnací vozidlo nemá mechanický rozpojovač, musí vlak v této stanici zastavit.

O zařazení postrkového hnacího vozidla musí být zpraven jak strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, tak i strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel, a to buď jízdním řádem nebo písemným rozkazem. U vlaků osobní dopravy mohou být jako postrková hnací vozidla zařaděny elektrické nebo motorové vozy, a to nejvýše ve dvojici. O jejich zařazení, nekončí-li jízdu na širé trati, se strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel nezpravují.

O použití postrkového hnacího vozidla v obvodu stanice se zpraví jak strojvedoucí vedoucího, tak i postrkového hnacího vozidla ústně.

1101.

Každý postrk dvěma hnacími vozidly se musí oznámit stanicím, výhybkářům a příslušným traťovým stanovištím.

1102.

Kromě případů, u nichž je to zvlášť nařízeno, zpraví výpravčí strojvedoucího postrkového elektrického hnacího vozidla písemným rozkazem vždy také o mimořádnostech v elektrickém provozu.

Výpravčí musí zpravit písemným rozkazem strojvedoucího vedoucího i postrkového hnacího vozidla také o všech odchylkách od tabelárního jízdního řádu, týkající se postrkové služby (např. mimořádný postrk u vlaku, postrkové hnací vozidlo mimořádně zavěšeno nebo nezavěšeno, porucha mechanického rozpojovače, postrkové hnací vozidlo není výjimečně zapojeno do průběžné brzdy vlaku, návrat postrkového hnacího vozidla mimořádně z jiného místa než nařizuje SJŘ, jízda s postrkem do jiné stanice apod.). Tyto změny musí ohlásit výpravčí stanice, kde ke změně došlo, všem zúčastněným stanicím. O nezařazení postrkového hnacího vozidla však může zpravit strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla i ústně.

1103.

Vložené hnací vozidlo je činné hnací vozidlo zařazené uvnitř vlaku s činným hnacím vozidlem v čele vlaku.

U vlaků osobní dopravy mohou být jako vložená hnací vozidla zařaděny kdekoli ve vlaku elektrické nebo motorové vozy, a to nejvýše ve dvojicích. Je-li to možné, musí být hnací vozidla zapojena na dálkové řízení.

O zařazení vložené lokomotivy musí být zpraven jak strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, tak i strojvedoucí ostatních činných lokomotiv, a to buď tabulárním jízdním řádem nebo písemným rozkazem.

Za elektrickou jednotku s normálním táhlovým a narážecím ústrojím je dovoleno zařadit vozidla s normálním táhlovým a narážecím ústrojím až do 12 náprav; je-li to z provozních důvodů nutné, je dovoleno zařadit za ni činné hnací vozidlo se soupravou osobních vozů.

Je-li to nařízeno GVD, VR a v ostatních mimořádných případech jen se souhlasem příslušného dispečera, smí být dán souhlas ke spojení dvou vlaků osobní dopravy včetně jejich lokomotiv, nedojde-li k překročení dovoleného počtu náprav vzhledem k brzdění.

U všech ostatních vlaků je dovoleno zařadit pouze jednu lokomotivu jako vloženou; řadí se do přední třetiny vlaku za podmínek uvedených v čl. 1273 a to i tehdy, nemůže-li být lokomotiva ovládána z hnacího vozidla v čele vlaku; vlak musí být vždy celý průběžně brzděn a vložená lokomotiva musí mít zapnutou průběžnou brzdu.

1104.

Postrkové nebo vložené hnací vozidlo má vyvíjet tažnou sílu jen tam, kde je toho třeba pro dodržení předepsané jízdní doby. Činnost postrkového a vloženého hnacího vozidla se musí ukončit pohnutím. Vložené hnací vozidlo smí začít vyvíjet činnost, až když začne vyvíjet činnost vlakové hnací vozidlo; toto ustanovení platí i pro přivěšená postrková hnací vozidla.

Není-li postrkové hnací vozidlo k vlaku přivěšeno, musí strojvedoucí dbát, aby se neoddělilo od vlaku. Pokud se postrkové hnací vozidlo oddělí od vlaku, musí strojvedoucí co nejdříve zastavit a dávat návěst k zastavení vlaku; teprve po zastavení vlaku se smí postrkové hnací vozidlo k vlaku znovu připojit.

Po ukončení práce nezavěšeného postrku jede hnací vozidlo k případné návěsti **Hranice pro návrat vozidel z širé trati** nebo **Místo zastavení** vždy podle rozhledových poměrů.

1105.

Více než jedním činným hnacím vozidlem (tj. s přípřeží, postrkem nebo vloženým hnacím vozidlem) je dovoleno dopravovat každý vlak, jehož dopravní hmotnost překračuje normativ hmotnosti příslušný jednomu (vlakovému) hnacímu vozidlu a odstavení přebytečné hmotnosti by nebylo účelné, a dále tehdy, je-li to se zřetelem na využití a oběh hnacích vozidel výhodné.

Je-li vlak dopravován v celé trati dvojicí hnacích vozidel v čele vlaku, řadí se hnací vozidlo s vyšší rychlostí (při shodných dovolených rychlostech vozidlo s větší výkonností) jako vedoucí hnací vozidlo.

1106.

Potřebuje-li strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla mimořádně zastavit, dá návěst **Zabrzďte úplně**. Strojvedoucí ostatních hnacích vozidel návěst opakuje a zastaví poznenáhlu činnost svého hnacího vozidla tak, aby se vlak neroztrhl. Kromě případů nebezpečí zastavuje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla vlak teprve tehdy, když uslyší, že strojvedoucí ostatních hnacích vozidel opakuje návěst.

Má-li strojvedoucí jiného než vedoucího hnacího vozidla důvod zastavit, dá ihned návěst **Zabrzďte úplně**, zastaví poznenáhlu činnost svého hnacího vozidla tak, aby se vlak neroztrhl. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla ihned zastaví.

Jsou-li strojvedoucí spojeni rádiovým zařízením, dohodnou se přímo (bez návěsti).

1107.

Řadit elektrický nebo motorový vůz do čela vlaku bezprostředně před lokomotivu kteréhokoli druhu není dovoleno.

Výjimky jsou povoleny jen:

- a) při pomocných jízdách;
- b) v případech, kdy to se zřetelem na místní poměry dovolí Odbor řízení provozu SŽDC.

1108.

Pro řadění vlaků a jejich dopravu jedním nebo více činnými hnacími vozidly platí též příslušná ustanovení Doplnku a předpisu SŽDC (ČD) S8.

Pro řadění soupravy PMD platí ustanovení předpisů, platná pro řadění vlaků.

Při zařazení hnacího vozidla skupiny přechodnosti "3" do vlaku (kromě vedoucího hnacího vozidla nebo jedná-li se o pravidelné zařazení tohoto hnacího vozidla, uvedené v tabelárním jízdním řádu) musí jeho strojvedoucí nebo průvodce upozornit výpravčího na tuto okolnost. Stejnou povinnost má zaměstnanec, pověřený soupisem a odbavením vlaku. Výpravčí, který se o zařazení takového hnacího vozidla dozvěděl, musí zpravit strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla o jeho zařazení písemným rozkazem.

O zařazení hnacího vozidla skupiny přechodnosti "3" do posunového dílu nebo do soupravy PMD zpraví strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla ústně zaměstnanec řídící posun.

1109.

Při jízdách vlaků (zvláštních, slavnostních apod.), které jsou taženy parní lokomotivou, musí být součástí zaváděcího rozkazu směrnice a opatření pro jízdu vlaku taženého touto lokomotivou, jakož i pro případnou jízdu tohoto hnacího vozidla jako nečinného.

1110.

Dopravovaná hnací vozidla jsou taková hnací vozidla, která na vlaku nevyvíjejí tažnou sílu. Smějí se dopravovat jen ve vlcích, jejichž stanovená rychlost není vyšší než konstrukční rychlost dopravovaného hnacího vozidla. Hnací vozidla se ve vlaku dopravují jako nečinná, nebo pohotová k službě.

Při dopravě hnacích vozidel musí být vždy dbáno jejich dovolené přechodnosti a zařazení podle **Dodatku** a **Doplňku**. Dvojice činných lokomotiv nesmí být přímo spojena se žádnou další činnou lokomotivou. Dvoudílné lokomotivy ř. 131 se považují za jedno hnací vozidlo, ale činná lokomotiva této řady nesmí být přímo spojena s činnou lokomotivou kterékoli trakce nebo řady.

Elektrické nebo motorové vozy a jednotky navzájem přímo spojené jsou i jako činné přechodné bez omezení počtu na všech úsecích, na nichž je jejich přechodnost povolena **Dodatkem** a **Doplňkem** ve službě dvojité.

Přesahuje-li součet hmotností dopravovaných hnacích vozidel 65 tun, nesmí být kdekoli před nimi (u sunutého vlaku za nimi) zařazen vůz lehké stavby (podle Doplnku). Na tratích, kde nejsou poloměry oblouků (kromě výhybek a přilehlých oblouků) menší než 300 m, smí však být hmotnost jednoho dopravovaného hnacího vozidla větší než 65 tun, ale nesmí přesáhnout 80 tun.

1111.

Jednotlivé způsoby dopravy hnacích vozidel (lokomotiv i elektrických nebo motorových vozů a jednotek) mají následující charakteristické rysy:

- a) **nečinné hnací vozidlo** je hnací vozidlo, které nemůže vyvíjet tažnou sílu nebo je sice provozuschopné, ale není obsazeno lokomotivní četou. Je-li to z technických nebo provozních důvodů nutné nebo účelné, doprovází je odborný zaměstnanec. Hmotnost nečinného hnacího vozidla se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku;
- b) **hnací vozidlo pohotové k službě** je provozuschopné, obsazené lokomotivní četou a může být v případě potřeby použito jako činné. Pokud bude použito jako činné, platí pro stanovení jeho přechodnosti a řazení ve vlaku stejná kritéria jako pro činná hnací vozidla. O tom, že hnací vozidlo bude použito neplánovaně jako činné, zpraví strojvedoucího výpravčí. Hmotnost hnacího vozidla pohotového k službě se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku.

1112.

Hnací vozidla lze některým ze způsobů podle předchozího článku dopravovat ve vlcích osobní dopravy jen mezi těmi stanicemi, v nichž nedojde z důvodů jejich zařazování nebo vyřazování k překročení pravidelného pobytu vlaku podle GVD. Ve vlcích sestavených jen z hnacích vozidel a v nákladních vlcích mohou být dopravována mezi všemi stanicemi. Dovolené způsoby řazení dopravovaných hnacích vozidel do vlaku stanoví příloha 23 tohoto předpisu.

Pro případy pomocných jízd (doprava vlaku přes místo s napětovou výlukou trakčního vedení apod.) lze i u vlaku osobní dopravy využít řadění hnacích vozidel jako pohotových k službě obdobně jako u nákladních vlaků. Uvnitř vlaku osobní dopravy lze však dopravovat hnací vozidlo pohotové k službě, jen je-li to nařízeno GVD, VR a v ostatních mimořádných případech jen se souhlasem příslušného dispečera, nedojde-li k překročení dovoleného počtu náprav vzhledem k brzdění. Při dopravě hnacích vozidel nečinných je třeba dbát i ustanovení čl.1113.

1113.

Pro dopravu nečinných hnacích vozidel musí zařídit jejich odesílatel:

- a) vypnutí průběžné brzdy u hnacích vozidel náchylných ke smyku kol;
- b) vyhotovení průvodního dokladu, ve kterém uvede stanici určení, jméno průvodce, hmotnost hnacího vozidla, rychlost dovolenou při dopravě, podle potřeby příkaz k vypnutí průběžné brzdy, brzdící váhu ručně brzděného vozidla, popř. jiná upozornění nebo příkazy;
- c) na obou stranách hnacího vozidla upevní tabulky s vyznačením stanice určení, nejvyšší dovolené rychlosti při dopravě, případný zákaz jízdy přes kolejové brzdy v otevřené poloze apod.

Podmínky uvedené v odstavci b) a c) tohoto článku se nevztahují na případy, kdy je hnací vozidlo dopravováno vlakem sestaveným jen z hnacích vozidel a který jede jako služební vlak a dále na hnací vozidla dopravovaná na místo dalšího výkonu nebo do DKV, kdy se nejedná o služební zásilku.

1114.-1122.

Neobsazeno.

B. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU SPECIÁLNÍCH VOZIDEL

Všeobecné podmínky

1123.

Za dodržení podmínek technického charakteru uvedených u jednotlivých typů speciálních vozidel v přílohách předpisu SŽDC (ČD) D2/81 (např. největší sklon, nejmenší poloměr oblouku, nejvyšší dovolená rychlost, spojování, jejich svěšování apod.) odpovídá zařaditel nebo strojvedoucí speciálního hnacího vozidla; za dodržení podmínek pro dopravu (např. sjednání jízdy apod.) odpovídá výpravčí.

1124.

Podmínky pro dopravu a provoz traťových strojů, které se týkají zaměstnanců zařaditele, jsou uvedeny v předpise SŽDC (ČD) S8 Předpis pro provoz, udržování a opravy speciálních vozidel, případně v předpisech jemu přidružených a v předpise SŽDC (ČD) D 2/81.

1125.

Každé speciální hnací vozidlo musí být vybaveno klíčem ke skříňkám s telefonem.

1126.

Speciální vozidla mohou být dopravována:

- a) jako vlak vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak s použitím hnacího vozidla,
- c) vlastním zařazením do vlaku,
- d) jako posun mezi dopravami (PMD),
- e) bez dopravního opatření (lehké kolejové prostředky).

1127.

Jízdy speciálních vozidel musí být předem projednány :

- u těch typů speciálních vozidel uvedených v přílohách předpisu SŽDC (ČD) D2/81, u kterých je projednání nařízeno,
- u všech typů speciálních vozidel, pokud mají být přepravena do zahraničí.

Projednáním se rozumí stanovení přepravní cesty a dopravních podmínek vlastní dopravy. Doprava se uskuteční na základě dálnopisné zprávy „Příkaz k dopravě speciálního vozidla“. Její vzor je uveden v příloze 4 tohoto předpisu.

Podrobnosti stanoví předpis SŽDC (ČD) D31.

Jednotlivé typy speciálních vozidel mohou být dopravovány pouze těmi způsoby, které jsou uvedeny v příslušných přílohách předpisu SŽDC (ČD) D2/81. Předpisy SŽDC (ČD) S8 a SŽDC (ČD) D2/81 určují podmínky pro svěšování speciálních vozidel mezi sebou, popř. s brzděnými i nebrzděnými ostatními vozidly, a to při určitém způsobu dopravy.

Způsob dopravy určí výpravčí podle návrhu strojvedoucího speciálního hnacího vozidla.

1128.

Jízda speciálních vozidel se smí zpravidla používat jen ke služebním účelům dráhy a v případech zvláštního ujednání i pro jiné účely. Zástupce zařaditele může dovolit, aby těchto vozidel použili příslušníci armády, policie a zástupci státní správy při společných jednáních s železničními orgány, popř. i jiné osoby, které budou přepravovány k místu mimořádné události nebo úrazu.

1129.

Speciální vozidlo může řídit jen osoba, která vlastní oprávnění k obsluze příslušného typu speciálního vozidla a Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla.

Tato osoba odpovídá za bezpečnost jízdy (posunu) i za bezpečnost osob a nákladu dopravovaných speciálním vozidlem.

1130.-1131.

Neobsazeno.

1132.

Strojvedoucí speciálního hnacího vozidla je po dopravní stránce bezprostředním nadřízeným všem zaměstnancům jedoucím speciálním vozidlem a odpovídá za všechna dopravní opatření za jízdy i za pobytu speciálního hnacího vozidla ve stanici i na trati.

V případě, že je speciální vozidlo sestaveno ze dvou nebo více vozidel, odpovídá za jízdu celé soupravy vozidel ten zaměstnanec, který řídí vedoucí hnací vozidlo.

1133.

Je-li strojvedoucímu speciálního hnacího vozidla přidělen pilot, zapíše strojvedoucí jeho příjmení a úsek, pro který je přidělen, do Knihy předávky provozu a oprav. Tento zápis oba podepíší.

1134.

Není-li v souladu s příslušnými předpisy speciální vozidlo dopravované jako vlak vlastním pohonem pojezdu vybaveno vlakovým zabezpečovačem, musí být obsazeno dalším zaměstnancem. Tento zaměstnanec musí být poučen o způsobu zastavení speciálního hnacího vozidla a jeho zajištění proti ujetí.

Poučení není třeba, přejde-li na hnací vozidlo zaměstnanec, který je odborně způsobilý k obsluze speciálního hnacího vozidla příslušného typu.

Poučení zapíše strojvedoucí do Knihy předávky, provozu a oprav, kde se oba zaměstnanci podepíší.

1135.

Musí-li být SHV se dvěma kabinami při jízdě jako vlak obsazeno strojvedoucím na zadním stanovišti ve směru jízdy a konstrukce vozidla znemožňuje strojvedoucímu výhled na trať a sledování návěstidel a návěstí, musí být přední kabina obsazena dalším zaměstnancem s dopravní kvalifikací alespoň strojvedoucího. U SHV jedoucích jako PMD musí být v takovém případě obsazena přední kabina zaměstnancem s dopravní kvalifikací alespoň člena posunové čety. Zaměstnanec v přední kabině odpovídá za sledování tratě, návěstidel a návěstí, za dávání potřebných návěstí houkačkou a za včasné použití záchranné brzdy. Se strojvedoucím na zadním stanovišti musí mít trvalé přímé spojení a oba zaměstnanci jsou povinni si navzájem hlásit zpozorované návěsti nebo závady; strojvedoucí na zadním stanovišti musí okamžitě uposlechnout všech pokynů zaměstnance v přední kabině a při ztrátě spojení je povinen SHV ihned zastavit. SHV smí pokračovat v další jízdě až po dohodě strojvedoucího se zaměstnancem v přední kabině o způsobu předávání návěstí.

Při posunu ve stanici a jízdě na vyloučenou (pracovní) kolej lze postupovat ve smyslu předchozího odstavce s tím, že se přední kabina smí obsadit zaměstnancem znalým místních poměrů a odborně způsobilým k předávání návěstí pro posun.

1136.

Při dopravě speciálních vozidel jako vlak vlastním pohonem pojezdu se vede vlaková dokumentace jako u lokomotivních vlaků.

V případě spojených speciálních vozidel platí ustanovení předpisů SŽDC (ČD) V15/I a SŽDC (ČD) D2/81a SŽDC (ČD) S8.

1137.

Na trati s kolejovými obvody musí speciální vozidla při jízdě jako vlak zaručovat součinnost s kolejovými obvody správnou činnost zabezpečovacího zařízení.

Dvoucestná vozidla jsou vozidla pro provoz v terénu a na pozemních komunikacích, uzpůsobená pro pohyb po kolejích. Ve smyslu tohoto předpisu jsou vždy považována za speciální vozidla, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody a počítače náprav.

1138.

Při práci některých speciálních vozidel [viz SŽDC (ČD) D2/81] na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven vlak vezoucí zásilku s překročenou mírou podle předpisu SŽDC (ČD) D31 (zákaz setkání s jakýmikoli vozidly na sousední nebo souběžné koleji na trati), nejsou-li pro jednotlivé typy speciálních vozidel nařízena jiná (i přísnější) omezení.

1139.

Je-li u jednotlivých typů speciálních vozidel nařízeno, aby podél jejich pracoviště jely vlaky po sousední koleji sníženou rychlostí, zajistí odpovědný zástupce objednavatele výluky na sousední koleji označení pomalé jízdy příslušnými návěstmi.

Snížení rychlosti jízdy vlaků po sousední (souběžné) koleji je uvedeno u jednotlivých typů speciálních vozidel vždy v příslušné příloze předpisu SŽDC (ČD) D2/81. Další omezení vzhledem k místním podmínkám pracoviště (směrové poměry, osové vzdálenosti apod.) jsou v případě potřeby uvedena v příslušných přidružených předpisech k předpisu SŽDC (ČD) S8.

Za stanovení potřebného snížení této rychlosti (omezení) odpovídá objednavatel výluky a vedoucí práce.

1140.

Ve stanici se smí speciální vozidlo odstavit jen se souhlasem výpravčího. Odstavení speciálního vozidla uvede výpravčí v odevzdávce služby s uvedením čísla koleje. Za řádné zajištění speciálního vozidla proti ujetí, jeho krytí a za odstranění zařízení proti ujetí a přenosných návěstidel před uvedením speciálního vozidla do pohybu, odpovídá strojvedoucí speciálního hnacího vozidla nebo doprovod speciálního vozidla.

K odstavování speciálních vozidel se používají přednostně koleje organizačních složek DDC nebo koleje DKV. Ve stanicích se odstavují speciální vozidla jen se souhlasem výpravčího a to především na kusé koleje, koleje chráněné výkolejkou nebo odvratnou výhybkou, příp. koleje, na něž je znemožněn vjezd kolejových vozidel uzamčením příslušných výhybek výměnovými, popř. přenosnými výměnovými zámky.

Klíče od výměnových zámků musí být předány do úschovy výpravčímu.

1141.

Nelze-li speciální vozidlo odstavit podle předchozího článku, případně je nelze odstavit na část koleje chráněnou z obou stran vozy zajištěnými utažením ručních brzd, je nutné umístit z každého možného směru jízdy ve vzdálenosti 5 m před prvním speciálním vozidlem přenosnou výkolejku, záchytný pražec nebo jiné obdobné zařízení kotvené ke kolejnici. U tohoto zařízení se umístí přenosná návěst **Stůj**.

Výjimky z předchozího a tohoto článku mohou být pro některé typy speciálních vozidel povoleny v předpise SŽDC (ČD) D2/81.

1142.-1145.

Neobsazeno.

Dopravní poloha speciálních vozidel

1146.

Podmínky pro dopravu spojených speciálních hnacích vozidel a k nim příslušejících speciálních vozidel nebo přívěsných vozíků nebo většího počtu speciálních hnacích vozidel jako vlak nebo jako posun mezi dopravami, jakož i podmínky pro dopravu neschopného speciálního vozidla z trati a do místa opravy stanovuje předpis SŽDC (ČD) S8. Tyto podmínky, jakož i podmínky pro zařazování těchto vozidel do vlaku, oznámí zařaditel speciálního vozidla výpravčímu výchozí stanice.

1147.

Při dopravě speciálních vozidel jako vlak s použitím hnacího vozidla nebo nákladním vlakem musí být strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla zpraven písemně o podmínkách pro tuto dopravu. Požádá-li o to písemně určený zaměstnanec zařaditele speciálního vozidla, zpraví o těchto podmínkách výpravčí strojvedoucího písemným rozkazem. Je-li speciální vozidlo zařazené do vlaku doprovázeno zaměstnancem, odpovídá tento za správné znění písemného rozkazu, což potvrdí svým podpisem na písemném rozkazu pod podpisem výpravčího. Výpravčí dispoziční (výchozí) stanice oznámí v hlášení o odjezdu vlaku odchylné podmínky pro dopravu. Při jízdě jako PMD si tyto podmínky ohlašují výpravčí při sjednávání posunu.

1148.

U služebních, případně zvláštních vlaků, dopravujících speciální vozidla, provádí technickou prohlídku vozmistr ve stanicích technických prohlídek. Zkoušku brzdy vykonává vozmistr, není-li k tomu určen zaměstnanec stanice určený ZDD.

Je-li speciální vozidlo při dopravě doprovázeno průvodcem (technický doprovod), smí se průvodce od vlaku vzdálit jedině se svolením strojvedoucího, případně výpravčího. Posunovat ve stanici s takovým speciálním vozidlem se smí jen za přítomnosti a se svolením průvodce.

1149.-1151.

Neobsazeno.

Lehké kolejové prostředky

1152.

Lehké kolejové prostředky (maderony, lehké zatačečky, diplory, ruční pojízdné rozchodky, zařízení pro nanášení reflexních barev na kolejnice apod.) se svým charakterem (malou hmotností, příp. jednoduchým pojezdem) přibližují pracovním nástrojům a nejsou považovány za speciální vozidla.

1153.

Pro jízdy lehkých kolejových prostředků neplatí ustanovení o jízdách vlaků a speciálních vozidel jako posun mezi dopravními. Lehké kolejové prostředky se dopravují bez dopravních opatření a nejsou v přílohách předpisu SŽDC (ČD) D2/81 uváděny.

1154.

Lehké kolejové prostředky musí na provozovaných kolejích doprovázet alespoň dva zaměstnanci. Vždy musí být určen vedoucí pracovní skupiny, který musí mít odbornou zkoušku alespoň obchůzkáře.

Blíží-li se vozidlo, odstraní společně lehký kolejový prostředek z koleje. Zaměstnanec, který netlačí lehký kolejový prostředek, plní funkci bezpečnostní hlídky. Vedoucí pracovní skupiny je povinen informovat se u výpravčího, příp. na jiných obsazených stanovištích, na dopravní situaci. V místech s nepříznivými rozhledovými nebo stísněnými poměry (most, tunel, zářez, budova apod.) musí lehký kolejový prostředek doprovázet ještě předsunuté bezpečnostní hlídky.

1155.

Za snížené viditelnosti je jízda lehkých kolejových prostředků na provozované koleji zakázána.

1156.

O nasazení lehkého kolejového prostředku na kolej ve stanici a směru jeho jízdy se dohodne vedoucí pracovní skupiny s výpravčím.

1157.

Na vyloučené koleji doprovází lehký kolejový prostředek zaměstnanec, který je vedoucím práce určen a o práci s ním náležitě poučen. Při výkonu práce s tímto prostředkem zaměstnanec dbá příkazů mistra, případně vedoucího práce.

1158.-1160.

Neobsazeno.

C. PODMÍNKY PRO POUŽITÍ A DOPRAVU OSTATNÍCH VOZIDEL

Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku

1161.-1163

Neobsazeno.

1164.

Zařadění vozidla (včetně hnacího), jehož konstrukční rychlost, technický stav nebo personální obsazení by si vyžádalo snížení stanovené rychlosti, je u vlaků EC, IC, EN, Ex, R, Sp a Nex dovoleno jen se svolením ústředního dispečera, u osobních vlaků a u vlaků Rn se svolením provozního dispečera.

Před zařazením vozidla, vyžadujícího snížení stanovené rychlosti, do vlaku (do oběhu) musí dopravce obdržet svolení příslušného dispečera.

Doprovce musí o omezení rychlosti zpravit strojvedoucího písemně. Na základě podkladů, dodaných dopravcem, může strojvedoucího zpravit i výpravčí, a to písemným rozkazem.

1165.-1178.
Neobsazeno.

Správkové vozy a náběžníky

1179.-1186.

Neobsazeno.

Koncové nakládání

1187.-1193.

Neobsazeno.

Kapitola II

Zkušební jízdy vozidel

1194.

Zkušební jízdy vozidel se organizují a zabezpečují takto:

- a) rychlostí, která nepřekračuje traťovou rychlost;
- b) rychlostí vyšší, než určují rychlostníky.

Ředitel SDC určí na žádost objednavatele zkušební jízdy mezistaniční úseky, ve kterých je možno vykonávat zkušební jízdy vozidel podle bodu b). Při povolování zkušební jízdy překračující rychlost určenou rychlostníky stanoví i nejvyšší rychlost, kterou smí být pojížděn zkušební úsek a určí případné podmínky (např. doprovod zkušební jízdy zaměstnancem SDC). Při určování mezistaničních úseků pro zkušební jízdy vozidel přihlédne ředitel SDC k souhrnným požadavkům objednavatelů pravidelně se opakujících zkušebních jízd.

1195.

Pro zkušební jízdy rychlostí vyšší než určují rychlostníky stanoví vrchní ředitel DOP opatření pro zajištění bezpečnosti dopravy. Pro tyto jízdy musí být určena předepsaná výměra potřebných brzdících procent, vypracován jízdní řád a určen zaměstnanec, který vrcholově odpovídá za splnění stanovených podmínek. Na více kolejných (souběžných) tratích musí být při zkušební jízdě zakázána jízda po ostatních kolejích.

Jsou-li ve zkušebním úseku přejezdy nebo oddílová návěstidla, musí být nařízeno uzavření mechanických závor, uvedení PZS do výstražného stavu ruční obsluhou, dovození jízdy až po telefonické odhláše za předchozím vlakem z následující stanice, postavení vlakové cesty pro vjezd nesníženou rychlostí v přední stanici apod. Tato opatření musí být splněna dříve, než vlak bude ze stanice vypraven.

Každá zkušební jízda rychlostí vyšší než je traťová rychlost musí být předem projednána s SDC.

Zkušební jízdy se uskuteční vždy v mezistaničním oddílu a ve vhodných vlakových přestávkách. O neplatnosti oddílových návěstidel se strojvedoucí nezpravuje, pokud je možno tato návěstidla přestavit do polohy dovolující jízdu. Je-li třeba, rozhodne provozní dispečer, před kterými vlaky bude mít zkušební jízda vozidla přednost.

1196.

O zavedení vlaku pro zkušební jízdu vozidla rychlostí, která nepřekračuje traťovou rychlost podle údajů rychlostníků [dle čl. 1194a)] požádá objednatel příslušné RCP. V žádosti musí upozornit i na skutečnost, že vozidlo nezaručuje součinnost s kolejovými obvody správnou činnost zabezpečovacího zařízení. Taková jízda pak smí být povolena jen v mezistaničním oddílu a za dodržení opatření nařízené předpisem pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

1197.

Úseky stanovené pro zkušební jízdy konkrétních vozidel rychlostmi vyššími než traťová rychlost oznámí na požádání příslušným objednavatelům DDC.

1198.

Za stejných podmínek jako zkušební jízdy vozidel rychlostí vyšší než traťovou se vykonávají i zkušební jízdy za účelem zvýšení traťové rychlosti.

1199.

Podle čl.1194 - 1198 se konají zkušební jízdy bez dalších zvláštních opatření, je-li vlak zkušební jízdy dostatečně brzděn. Pro zkušební jízdy nedostatečně brzděných vlaků vydává ředitelství DOP zvláštní opatření pro jejich konání.

1200.

Při ohlašování vlakové dopravy musí být o povolené nejvyšší rychlosti vlaku zpraveni výpravčí výchozí stanice a výpravčí stanic, které hraničí se zkušebním úsekem; výpravčí, který ohlašuje změny ve vlakové dopravě ve zkušebním úseku, zpraví o tom zaměstnance traťových stanovišť. Výpravčí výchozí stanice zpraví strojvedoucího rozkazem V o tom, ve kterém mezistaničním úseku a jakou rychlostí je dovolena zkušební jízda. O vydání rozkazu V musí být zpraven i výpravčí stanice sousedící se zkušebním úsekem. Nedostane-li výpravčí tuto zprávu, zpraví vlak sám.

Výpravčí stanice, kde zkušební jízda se stanovenými opatřeními začíná, smí vlak vypravit, až se přesvědčí, že nařízená opatření jsou splněna.

1201. - 1203.

Neobsazeno.

Kapitola III

Sestavení a brzdění vlaku

A. SESTAVENÍ VLAKU

1204.

Podle hmotnosti vozidla na nápravu a na jednotku jeho délky se tratě zařazují do traťových tříd.

Dopravce vždy odpovídá za přechodnost vozidel podle traťové třídy zatížení.

Délka vlaku

1205.

Délka vlaku se zjišťuje a uvádí u vlaků osobní dopravy v nápravách, u nákladních vlaků v metrech a nápravách. Na každé hnací vozidlo ve vlaku, které není uvedeno ve výkazu vozidel, se počítá délka 20 m.

Největší délka vlaku je pro jednotlivé tratě uvedena v **Tabulce dopravních údajů**. Délka jednotlivých vlaků nákladní dopravy v metrech je uvedena v ND.

1206.

Největší dovolený počet náprav vlaku (vzhledem ke způsobu brzdění a vzdálenostem na jednotlivých tratích) je uveden v předpise SŽDC (ČD) V15/I.

1207.-1209.

Neobsazeno.

Hmotnost vlaku (PMD) a dopravní hmotnost vlaku (PMD)

1210.

Hmotnost vlaku (PMD) je součet hmotností všech vozidel zařazených do vlaku (PMD), jejich nákladu a hmotnosti cestujících, kromě hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel.

Dopravní hmotnost vlaku (PMD) je součet vlastní hmotnosti všech vozidel vlaku (PMD), která nevyvíjejí žádnou tažnou sílu, hmotnosti nákladu a hmotnosti cestujících. Pro účely sepisování Zprávy o vlaku a Záznamu o výkonech hnacího vozidla se do dopravní hmotnosti vlaku započítává i hmotnost činných motorových a elektrických vozů a jednotek.

1211.-1212.

Neobsazeno.

1213.

Pravidelná hmotnost je normativ dopravní hmotnosti vlaku nákladní dopravy s dopravní relací předepsanou plánem vlakotvorby; je uvedena v pomůckách GVD pro určitý typ jízdního odporu.

Největší dopravní hmotnost, kterou smí při daném typu jízdního odporu (tj. při daném druhu vozů a způsobu jejich naložení) na příslušném traťovém úseku dopravovat jedno činné hnací vozidlo, se nazývá **maximální přípustná hmotnost**.

1214.

Hmotnost, pro kterou při určitém typu jízdního odporu byly pro plánovanou řadu hnacího vozidla stanoveny pravidelné jízdní doby příslušného vlaku, se nazývá **technický normativ hmotnosti**.

Normativ hmotnosti je hmotnost tažených vozidel určitého typu jízdního odporu odpovídající pravidelným jízdním dobám.

1215.

Pro hnací vozidlo plánované řady se při dodržení plánovaného typu jízdního odporu normativ hmotnosti rovná technickému normativu hmotnosti. Technický normativ hmotnosti je uveden v záhlaví tabelárního jízdního řádu vlaku nebo v tabulce 4 sešitového jízdního řádu. Pro případy použití hnacího vozidla neplánované řady nebo při jízdním odporu jiného než plánovaného typu je normativ hmotnosti, kterou může jedno hnací vozidlo vzhledem ke stanoveným pravidelným jízdním dobám dopravovat, vyjádřen v tabulce 4 SJŘ nebo se odvodí z Doplnku. Normativ hmotnosti vyjádřený třídou sklonu a rychlostí je pro jednotlivá hnací vozidla uveden v tabulce 5 Doplnku.

1216.-1218.

Neobsazeno.

1219.

K pravidelným výkonům se smí používat jen hnacích vozidel, jejichž normativ hmotnosti není menší než pravidelná hmotnost daného vlaku při plánovaném typu jízdního odporu a jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než stanovená rychlost vlaku.

Je-li výjimečně použito hnací vozidlo s nižší dovolenou rychlostí než je stanovená rychlost vlaku, nesmí být překročena nejvyšší dovolená rychlost hnacího vozidla; za toto odpovídá strojvedoucí. Dispoziční (výchozí) stanice určí, se souhlasem provozního dispečera, vlaku rychlost, brzdící procenta a jízdní doby podle jiného vlaku, o čemž musí být zpraveny všechny stanice, jichž se to týká.

1220.

Neobsazeno.

1221.

Nelze-li u vlaku, jehož dopravní hmotnost překračuje normativ hmotnosti, přistavit další činné hnací vozidlo (připřež, postrk) a je-li přesto nutné dopravovat větší hmotnost, určí dopravce se souhlasem provozního dispečera normativ hmotnosti podle jiného vhodného vlaku.

O této změně musí provozní dispečer zpravit všechny stanice, jichž se to týká.

Za stejných podmínek lze zcela výjimečně snížit rychlost vlaku, u něhož nebylo možno dosáhnout brzdících procent stanovených jeho jízdním řádem.

Doprovce zpraví strojvedoucího písemně, např.: „Normativ hmotnosti, stanovená rychlost, brzdící procenta a jízdní doby z Kaplice do Omlenic jako u vlaku 63 445.“ Na základě podkladů, dodaných dopravcem, může strojvedoucího zpravit i výpravčí, a to písemným rozkazem.

U vlaku dopravovaného elektrickým nebo motorovým vozem se nesmí překročit jemu příslušící normativ hmotnosti a počet náprav vlaku, stanovený Doplnkem se zřetelem k výkonnosti kompresoru.

1222.-1224.

Neobsazeno.

Prohlídky vozů a prohlídky vlaků

1225.

Neobsazeno.

1226.

Stav vozu, uložení a zajištění nákladu, který je zřejmý ze stezky vedle koleje, a u neuzamčených osobních vozů i stav vnitřního zařízení, se zjišťuje technickou prohlídkou nebo prohlídkou vozů ve všech případech stanovených příslušnými předpisy.

1227.-1231.

Neobsazeno.

1232.

Zaměstnanec vykonávající prohlídku vozů prohlédne vozy pečlivě z obou stran, osobní vozy prohlédne i uvnitř, a to dříve, než do nich nastoupí cestující.

Prohlídkou se musí zjistit:

- a) zda nejsou na vozech zřejmé závady, které by mohly ohrozit bezpečnost dopravy nebo způsobit škodu osobám anebo nákladu, zda nejsou vozy označeny jako nezpůsobilé k jízdě;

- b) zda nechybí některá z oddělitelných součástí, popř. vozové výstroje, napsaných na stěnách nebo podélnících nákladních vozů,
- c) zda nechybí některá výstroj (zařízení) podle inventárního seznamu u vozů osobních a služebních, popř. jsou-li případná poškození nebo úbytky zařízení a výstroje zapsány na hlášení V 5 310 a jsou-li vozy touto hlášenkou označeny;
- d) zda jsou dveře a větrací otvory všech vozů dobře uzavřeny, a zda mají (jestliže je to předepsáno) čitelný a neporušený uzávěr (plomby); vozy po dezinfekci a prázdné vozy, jedoucí do ciziny, smějí být otevřeny jen na střední zub záklesného háku;
- e) jsou-li vozy správně spojeny, nepoužité šroubovky správně zavěšeny a brzdové a topné spojky zajištěny ve svých závěsech;
- f) zda jsou u vlaků pro přepravu cestujících správně spojeny přechodové můstky a řádně zajištěny zábradlím nebo návalky;
- g) je-li náklad na plošinových a nízkostěnných vozech uložen a zajištěn tak, aby se při přepravě nemohl poškodit, ztratit nebo ohrozit bezpečnost dopravy;
- h) je-li náklad na voze rovnoměrně rozložen (lze to rozeznat zejména podle pružnic a nárazníků), popř. zda neohrožuje bezpečnost dopravy;
- i) zda u vlaků, které mají jet s postrkem, se dvěma postrky nebo s vloženým hnacím vozidlem jsou splněny podmínky stanovené čl. 1273 a nejsou-li do vlaku zařazeny vozy, které je do vlaků s postrkem zakázáno zařazovat;
- j) zda jsou vozy určené pro přepravu cestujících vyčištěny, v topném období vytopeny, vodojemy naplněny vodou, sociální zařízení vybavena hygienickými prostředky a jsou-li v pořádku osvětlovací, topná a jiná zařízení;
- k) zda jsou za náledí posypány schůdky vozů a přechodové můstky pískem;
- l) zda jsou všechny klanice nacházející se na voze uloženy ve třmenech nebo schránkách a jejich řetězy zajištěny proti volnému pohybu; musí-li klanice zajišťovat náklad nebo stěny vozu proti rozvalení, musí být jejich horní konce pevně spojeny řetězy.

1233.

Zjistí-li zaměstnanec při prohlídce na vozech závady, které nemůže sám odstranit, ohlásí je zaměstnancům, kteří mají za povinnost tyto závady odstranit (vozmistři, tranzitéři apod.).

Má-li zaměstnanec při posuzování závady jakoukoli pochybnost a není-li přítomen vozmistr, požádá o rozhodnutí strojvedoucího.

1234.

Jak zaměstnanci při prohlídce vozů podle předchozích ustanovení, tak i staniční zaměstnanci při přejímání vozů, odpovídají za zjištění jen takových závad, které jsou zjistitelné pohledem (např. rozbité stěny, zlomené součástky, posunutý náklad apod.). Za zjištění ostatních závad odpovídají vozmistři.

Podrobnosti pro přepravní prohlídky obsahují přepravní předpisy.

1235.-1237.

Neobsazeno.

Svěšování vozidel

1238.-1240.

Neobsazeno.

1241.

~ Nepoužité šroubovky se musí u vlaku zajistit zavěšením na háček čelníku ne-
~ bo do háku vlastního táhla (na konci vlaku a u oplenových vozů spojených
~ nákladem). Není-li z technických příčin možno šroubovku takto zavěsit, zkrá-
~ tí se a nechá se volně viset alespoň 14 cm nad temenem kolejnice.

1242.

Odpojené topné a brzdové spojky se vždy ihned po rozvěšení zavěsí na držadlo; odpojené kabely dálkového ovládání nebo napájení se musí zavěsit předepsaným způsobem nebo odebrat. Při přetržení kabelu dálkového ovládání se musí rozpojit kabel před poškozeným vozem.

1243.-1251.

Neobsazeno.

Zařazování vozů naložených zásilkami nebezpečného zboží

1252. -1257.

Neobsazeno.

Doprava mimořádných zásilek

1258.

Mimořádné zásilky jsou zásilky předmětů, které pro svoje rozměry, svoji hmotnost nebo pro svoji povahu a se zřetelem na železniční zařízení nebo vozy způsobují železnici zvláštní potíže, a proto mohou být převzaty k přepravě a dopravovány jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek. Za mimořádné zásilky jsou považovány i nákladní vozy o rozchodu 1520 mm, převázané na rozchod 1435 mm (dále vozy širokého rozchodu).

Podrobná ustanovení pro dopravu mimořádných zásilek jsou uvedena v předpise SŽDC (ČD) D31.

Přeprava mimořádné zásilky musí být předem projednána, v mezinárodní přepravě musí být projednána i se všemi zahraničními železnicemi zúčastněnými na přepravě.

Za ČD takovou přepravu projednává, přepravní cestu a podmínky pro její dopravu stanovuje URMIZA.

Mimořádná zásilka nesmí být přijata k přepravě bez předchozího svolení URMIZA. Podmínky, za kterých je dovoleno mimořádnou zásilku k přepravě přijmout, stanovenou přepravní cestu a podmínky pro její dopravu oznamuje URMIZA všem stanicím, které se nacházejí na stanovené přepravní cestě.

Stanice převezme zásilku k přepravě, oznámí-li technický orgán určený URMIZA, že nařízené podmínky pro přepravu byly splněny.

Po přijetí k přepravě smí být zásilka dopravována jen na základě „Příkazu k dopravě mimořádné zásilky“, který vydá URMIZA, pokud předpis SŽDC (ČD) D31 nestanoví pro některé druhy mimořádných zásilek jinak.

1259.

Vozy s mimořádnými zásilkami musí být polepeny na obou stranách nálepkami předepsanými předpisem ČD KN1 a SŽDC (ČD) D31.

1260.

Pro přepravu mimořádných zásilek platí tato základní ustanovení:

- a) URMIZA stanoví přepravní cestu, která nesmí být bez jejího souhlasu změněna. Pokud je pro některou zásilku stanovena i alternativní cesta, může být tato cesta použita vždy.

Předpis SŽDC (ČD) D31 stanoví, kdo a v kterých případech je zmocněn určit náhradní přepravní cestu;

- b) v nákladním listě musí být zapsán souhlasový znak přepravy a stanovená přepravní cesta;
- c) zásilka se přepravuje jen nákladními vlaky, pokud URMIZA neurčí jinak;
- d) dopravní podmínky, které stanovila URMIZA, musí být dodrženy;
- e) se zásilkou se smí zajíždět k rampám, skladištím apod. jen tam, kde je to výslovně dovoleno. Tento posun není dovolen bez posunové čety;
- f) ve stanicích smí vlak, který veze takovou zásilku, vjíždět jen na dopravní koleje při dodržení vydaných dopravních podmínek nebo na koleje, na které je jízda vydanými dopravními podmínkami nařízena; vlak, popř. posunový díl musí zastavit tak, aby zásilka byla od námezníků sousedních kolejí vzdálena nejméně na vzdálenost určenou vydanými dopravními podmínkami;
- g) vlak vezoucí mimořádnou zásilku se nesmí na širé trati (dvou a více kolejí, popř. na souběhu tratí) setkat s vlakem jedoucím po sousední koleji, který by rovněž vezl mimořádnou zásilku, pokud to není zvlášť dovoleno;
- h) dispoziční stanice ohlásí nejméně dvě hodiny před odesláním zásilky všem stanicím (výchozí stanice všem nácestným a stanici dispoziční), kterým vlakem se zásilka přepravuje.
Stejným způsobem je nutno tyto zásilky ohlásit i všem složkám, jejichž součinnost je při dopravě zapotřebí, je-li to nařízeno příkazem k dopravě mimořádné zásilky;
- i) zařazení mimořádné zásilky ve vlaku se musí též ohlásit ve zprávě o odjezdu, v rozboru vlaku a v hlášení o odjezdu vlaku;

- j) všechny stanice na přepravní cestě zpraví všechny zaměstnance ve stanici i na trati, kterých se mimořádná opatření týkají, o tom, kterým vlakem je mimořádná zásilka dopravována; zaměstnanci při soupisu věnují těmto zásilkám zvýšenou pozornost;
- k) o dopravních podmínkách mimořádné zásilky (omezeních) potřebných pro práci strojvedoucího musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, vedoucího obsluhy vlaku vyrozumí strojvedoucí v případě posunu s mimořádnou zásilkou ústně;
- l) ve stanicích, v nichž se má konat u vlaku technická prohlídka vozů, se musí o mimořádné zásilce včas zpravit vozmistři; URMIZA určí další podrobné dopravní podmínky a případně stanoví též den uskutečnění přepravy a vlaky, kterými bude zásilka dopravena.

1261.

Pro dopravu kolejnicových pásů delších než 36 m platí ještě tato následující ustanovení:

- a) skupina vozů musí být spojena šroubovkami; první a poslední vůz skupiny musí mít účinkující průběžnou brzdu; maximální rychlost 50 km/h;
- b) šroubovky vozů ve skupině se spojí tak těsně, aby nárazníkové vzpruhy byly mírně stlačeny; krajní vozy skupiny se svěsí se sousedními vozy tak, aby se nárazníky jen dotýkaly;
- c) vozy ve skupině musí být polepeny nálepkami „tři vykřičníky“ a „zákaz jízdy přes svážný pahrbek“;
- d) skupina vozů se zařadí do zadní třetiny vlaku;
- e) doprava těchto vozů je dovolena jen určenými vlaky (instradují se) ;
- f) doprava ve vlcích s postrkem není dovolena;
- g) v každé stanici technických prohlídek, v níž zastavuje vlak vezoucí takovou zásilku, prohlédne zásilku vozmistr; výpravčí ho na tuto zásilku upozorní podle zprávy o odjezdu.

Pro přepravu kolejnicových pásů na speciálních soupravách nebo podvozcích platí ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 2/81.

1262.

Není-li URMIZA stanoveno jinak, řadí se zásilky mimořádné hmotnosti do přední části vlaku.

1263.

Zásilky mimořádné délky naložené na vozech nespojených šroubovkou se dopravují jen nákladními vlaky o rychlosti do 50 km/h včetně, nestanoví-li URMIZA jiné podmínky pro jejich dopravu.

1264.

Vozidla se zásilkami mimořádné délky spojena vlastním nákladem nebo tuhou spojkou se zapojí do vedení průběžné brzdy přenosným brzdovým potrubím. Není-li to možné, zapojí se do vedení průběžné brzdy první vůz.

Zásilky mimořádné délky na vozech nespojených šroubovkou se nesmějí dopravovat ve vlacích s postrkem (čl. 1273). Náběžníky nejsou za takovými zásilkami dovoleny. Ve vlaku smí být zařazena jen jedna taková skupina vozů.

1265.

O nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky musí být strojvedoucí zpraven rozkazem V takto: „*Rychlost 50/20 km/h*“.

V údaji rychlosti před lomítkem je uvedena rychlost (km/h), která nesmí být během dopravy překročena. Není-li nutno jinak omezit stanovenou rychlost, uvede se před lomítkem písmeno „N“ (normál).

Na rychlost uvedenou za lomítkem upraví strojvedoucí rychlost vlaku:

- a) na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30, 40, 50 nebo 60 km/h a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí;
- b) přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší.

Omezení rychlosti je ohlášeno stanicím ve vydaných dopravních podmínkách. Pro nákladní vlaky vezoucí skupinu vozů se zásilkou kolejnic dlouhých více než 36 m platí ustanovení čl. 1266.

1266.

Má-li vjet do stanice (odbočky) nákladní vlak vezoucí skupinu vozů se zásilkou kolejnic o délce více než 36 m na jinou návěst než **Volno**, smí jet přes celý obvod stanice (v obvodu výhybek přilehlém k vjezdovému návěstidlu odbočky) rychlostí nejvýše 30 km/h.

Stanice, ve kterých je vjezd přímým i vedlejším směrem návěstěn jen návěstí **Volno** vjezdového návěstidla, uvede URMIZA ve vydaných dopravních podmínkách a vlaku se nařídí v těchto stanicích vždy vjezdová a odjezdová rychlost nejvýše 30 km/h. Výchozí (dispoziční) stanice nebo stanice, v níž je zásilka k vlaku přidávána, zpraví vlak rozkazem V o tom, že do těchto stanic smí vjíždět nebo z nich odjíždět rychlostí nejvýše 30 km/h.

1267.

Za nemožného dorozumění se smí vlak, který veze mimořádnou zásilku, vypravit jen tehdy, může-li se zásilka přepravovat bez jakéhokoli omezení; jinak se musí vlak zdržet tak dlouho, dokud trvá nemožné dorozumění, popř. se musí zásilka od vlaku odstavit. O odstavení zásilky musí být ihned (popř. po obnovení spojení) zpraven provozní dispečer.

Předpis SŽDC (ČD) D31 stanoví, které zásilky mohou být za nemožného dorozumění dopravovány (např. zásilky dopravované v režimu dopravy NORMAL) a které nikoliv.

Stejný postup je nutno zachovat, pokud není možno ohlásit sousední stanici předvídaný odjezd.

1268.

Zjistí-li některá nácestná stanice, že zásilka překračuje ložnou míru, nebo je z jiného důvodu zásilkou mimořádnou a že se dopravuje bez příkazu URMIZA, zadrží ji a případ ohlásí dispoziční stanici a prostřednictvím provozního dispečera i URMIZA. Další postup stanoví předpis SŽDC (ČD) D31.

1269.

Podmínky a povinnosti stanovené v čl. 1260 platí pro dopravu všech mimořádných zásilek, pokud podle předpisu SŽDC (ČD) D31 není stanoveno jinak. Podmínky pro dopravu mimořádných zásilek může URMIZA vydat jako souhrnná opatření (např. pro dopravu zásilek s překročením ložné míry podle jednotlivých typů) s trvalou, nebo časově omezenou platností.

1270.

Při přepravě vozů širokého rozchodu ve vlaku nebo v posunovém dílu PMD musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem i o jejich počtu, jejich celkové hmotnosti, jejich rozmístění ve vlaku a o hrubé hmotnosti vozů širokého rozchodu se zapnutou průběžnou brzdou.

Při posunu s vozy širokého rozchodu se musí v místech, kde stavby nebo zařízení dráhy zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru, posunovat rychlostí nejvýše 5 km/hod.

Skupina vozů širokého rozchodu včetně spojovacích vozů je do svého návratu do pohraniční stanice nedělitelná.

1271.- 1272.

Neobsazeno.

Řadění vlaku s postrkem, dvěma postrky nebo s vloženým hnacím vozidlem

1273.-1276.

Neobsazeno.

Kapitola IV

Doprovod vlaku

A. POKYNY PRO OBSAZOVÁNÍ VLAKŮ ČLENY DOPROVODU VLAKU

Obsazování hnacích vozidel

1277.-1281

Neobsazeno.

Obsazování vlaků členy obsluhy vlaku

1282.-1290.

Neobsazeno.

Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku z výchozí stanice

1291.-1294.

Neobsazeno.

1295.

Vedoucímu vlakové čety musí být nejpozději před odjezdem vlaku ohlášeno všechno, co se týká činnosti vlakové čety a přepravy cestujících. Zpravení členů vlakové čety se zajistí písemným rozkazem, který převezme vedoucí vlakové čety přímo od výpravčího, popř. jiného zaměstnance stanice. Příkazy, týkající se pouze zajištění jízdy vlaku předá výpravčí, příp. jiný zaměstnanec přímo strojvedoucímu.

1296.-1300.

Neobsazeno.

Povinnosti členů doprovodu vlaku za odjezdu vlaku (všeobecně)

1301.

Neobsazeno.

1302.

Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnačího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.

Za odjezdu vlaku ve stanici strojvedoucí, který nevidí na odjezdové (cestové) návěstidlo, musí předpokládat povážlivější návěst tohoto návěstidla povolující jízdu vlaku (snížení rychlosti, jízda na **Přivolávací návěst**), pokud mu tato návěst nebyla návěstěna předchozím návěstidlem (samostatná předvěst odjezdového návěstidla, opakovací předvěst).

1303.

Pokud strojvedoucí vlaku zjistí, že vlak odjíždí:

- a) na nesprávnou kolej a nebyl o této jízdě písemně zpraven;
- b) na jinou trať, než předepisuje tabelární jízdní řád, pokud:
 - nebyl informován o jízdě po objízdné trase, ani
 - tabulka 3 SJŘ nepovoluje jízdu po objízdné trase bez informování strojvedoucího, ani
 - nebyl zpraven písemným rozkazem o jízdě odklonem;
- c) na správnou kolej, proti správnému směru nebo na objízdnou trasu, ale byl zpraven (popř. informován) o jízdě po jiné traťové koleji nebo po jiné trati, musí neprodleně zastavit a vzniklou situaci co nejdříve oznámit výpravčímu přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.

Stejnou povinnost má strojvedoucí PMD, pokud zjistí, že odjíždí na jinou traťovou kolej nebo na jinou trať, než má uvedenou v písemném rozkaze.

1304.

Neobsazeno.

Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku

1305.

Mimo řízení vedoucího hnacího vozidla na vlaku odpovídá strojvedoucí za všechna dopravní opatření, která vyplývají z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu.

1306.

Dojde-li za jízdy vlaku na širé trati k vzniku mimořádné události, oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu a dohodne s ním způsob odstranění závady a podmínky další jízdy vlaku.

Usoudí-li strojvedoucí, že překročí předepsanou jízdní dobu vlaku (např. z důvodu snížení tažné síly hnacího vozidla, povětrnostních vlivů, apod.), je povinen na to upozornit výpravčího přední stanice, aby se předešlo vzniku zpoždění a závadám v řízení drážní dopravy.

1307.

Neobsazeno.

1308.

Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není dovolena, je-li vlak něčím ohrožen, popř. že jeho další jízdou by mohla být ohrožena jiná zařízení (trakční vedení, návěstidla, apod.).

Zpozoruje-li strojvedoucí při jízdě vlaku na vícekolejně trati (při souběhu tratí), že by mohl být ohrožen jiný vlak poruchou koleje, trakčního vedení, překážkou na trati nebo v její blízkosti apod., musí ihned rozsvítit jedno přední červené světlo na hnacím vozidle, ostatní světla na tomto čele zhasnout a co nejrychleji zpravit výpravčího a řídit se jeho pokyny. V případě nebezpečí z prodlení použije strojvedoucí i výpravčí všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená.

Není-li možné vyrozumět výpravčího o vzniku ohrožení jízdy vlaku po sousední koleji, musí strojvedoucí sám nebo prostřednictvím členů obsluhy vlaku učinit bezodkladná opatření ke krytí nesjízdného místa ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D1.

1309.

Zastaví-li strojvedoucí před nesjízdným místem na širé trati, které je kryto, zjistí u zaměstnance, který nesjízdné místo zajišťuje příčinu krytí trati a dohodne s výpravčími sousedních stanic podmínky a způsob další jízdy vlaku.

1310.

S vlakem, který zastavil svým čelem až za hlavním návěstidlem zakazujícím jízdu, nesmí strojvedoucí couvnout bez souhlasu výpravčího nebo strážníka oddílu, který toto návěstidlo obsluhuje.

1311.

Neobsazeno.

1312.

Výhybkáři (ve stanicích bez výhybkářů na zhlavích zaměstnanci určení TPÚ) a u vlaků s postrkem nebo s hnacím vozidlem pohotovým k službě i strojvedoucí tohoto hnacího vozidla jsou povinni sledovat, zda po zastavení vlaku nedošlo k posunutí jeho konce zpět za námezník. Pojedou-li vlaky nebo bude-li se posunovat na sbíhajících se kolejích, dbají výhybkáři (určení staniční zaměstnanci) na to, aby vlak bez postrku zastavil tak, aby vzdálenost posledních nárazníků vozidla na konci vlaku byla od příslušného námezníku nejmeně 20 m.

Není-li námezník na tuto vzdálenost volný, musí to příslušný zaměstnanec ihned oznámit výpravčímu. Ten zařídí další opatření pro zajištění bezpečnosti (např. utažení ruční brzdy posledního vozu). Při přípravě vlakové cesty pro vlaky jedoucí po sousední koleji musí výhybkář (určený zaměstnanec) věnovat volnosti námezníků zvýšenou pozornost.

1313.- 1314.

Neobsazeno.

**B. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU ZA POBYTU
VLAKU NA ŠIRÉ TRATI**

Pravidelné zastavení vlaku na širé trati

1315.-1316.

Neobsazeno.

Mimořádné zastavení vlaku na širé trati

1317.

Je-li nutné, aby vlak zastavil mimořádně na širé trati a nejde-li o nutnost bezprostředního zastavení, zastaví jej strojvedoucí na nejpříhodnějším místě.

Nejedná-li se o mimořádné zastavení vlaku následkem použití záchranné brzdy, pro závadu na vlaku nebo pro překážku na trati, pokračuje strojvedoucí v další jízdě, jakmile pomine důvod zastavení.

Před uvedením vlaku do pohybu dá strojvedoucí předepsané návěsti lokomotivní houkačkou. Strojvedoucí ostatních hnacích vozidel a členové obsluhy vlaku se nesmějí vzdálit ze svých stanovišť, pokud nebyli strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla přivoláni.

Má-li strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla spojení se strojvedoucími ostatních hnacích vozidel na vlaku, dohodne se s nimi o odjezdu přímo.

Zastavil-li vlak na trati a není žádná možnost ohlásit tuto mimořádnost výpravčímu, musí strojvedoucí po uplynutí 15 minut předpokládat ze strany výpravčího nouzová opatření (např. jízdu vlaku po sousední koleji vícekolejné trati s příkazem ke zjištění stavu na trati, jízdu PMD za vlakem na jednokolejné trati za účelem navázání styku se stojícím vlakem, příchod posla a pod.).

1318.

Stojí-li vlak u vjezdového nebo oddílového návěstidla s výjimkou oddílového návěstidla automatického bloku déle než 10 minut, upozorní strojvedoucí na vlak výpravčího nebo jiného zaměstnance obsluhujícího návěstidlo. U vjezdového (cestového) návěstidla nebo oddílového návěstidla na tratích bez automatického bloku, které je zhaslé nebo ukazuje pochybnou návěst, nebo je-li strojvedoucí zpraven o tom, že jízda kolem tohoto návěstidla bude dovolena písemným rozkazem, se strojvedoucí ohlásí ihned.

1319.

Nemůže-li vlak pokračovat v další jízdě, posoudí strojvedoucí možnost odstranění vzniklé závady a oznámí tuto skutečnost výpravčímu přední stanice. Pokud se jedná o neodstranitelnou závadu na hnacím vozidle, vyžádá si přímo nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice pomocnou lokomotivu a zároveň uvede i kilometrickou polohu vlaku. Po vyžádání pomocné lokomotivy strojvedoucí nesmí pokračovat v další jízdě bez souhlasu výpravčího přední stanice. Pomocná lokomotiva musí jet na traťovou kolej obsazenou uváznutým vlakem jako PMD.

U vlaků s přepravou cestujících vyrozumí strojvedoucí ostatní členy obsluhy vlaku. Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možnosti jejich vystupování z vlaku.

Po zastavení v tunelu se musí u vlaku s přepravou cestujících osvětlit vnitřek vozů.

1320.

Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu zastavení na trati, musí si pro další jízdu vždy vyžádat svolení od výpravčího stanice, do níž vlak pojede. Výpravčí smí dát toto svolení, až když o odjezdu vlaku z trati zpraví všechna traťová stanoviště, jichž se další jízda vlaku týká. Nemůže-li výpravčí zpravit některého zaměstnance (a nemůže-li jej zpravit ani prostřednictvím strojvedoucího), nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv.

Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat svolení výpravčího, smí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a musí proto jednat jako by byl zpraven rozkazem Op, část A. Strojvedoucí musí při další jízdě dávat opakovaně návěst **Pozor**.

Couvání vlaku bez souhlasu výpravčího není dovoleno!

1321.

Zastaví-li vlak před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávána, smí strojvedoucí pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů. Lze-li během jízdy navázat spojení s výpravčím alespoň jedné ze sousedních stanic, řídí se strojvedoucí při další jízdě dle jeho pokynů. Nelze-li během jízdy navázat spojení s výpravčím, musí jet strojvedoucí podle rozhledových poměrů až do nejbližší stanice, kde zastaví a případ oznámí výpravčímu.

1322.

Při roztržení vlaku nebo při jiných mimořádnostech, které se projeví silným poklesem tlaku nebo únikem vzduchu z hlavního potrubí (např. při použití záchranné brzdy), je strojvedoucí povinen učinit bezodkladně všechna dostupná opatření pro zjištění příčiny zastavení vlaku a závadu ohlásit výpravčímu. Při jízdě vlaku na vícekolejné trati musí strojvedoucí i výpravčí předpokládat vznik překážky pro jízdu vlaku po sousední koleji a nesjízdnost této koleje. Strojvedoucí proto ihned rozsvítí jedno červené světlo na předním čele vedoucího hnacího vozidla a ostatní světla zhasne.

Výpravčí stanice, který zprávu přijal, musí zajistit, že na tuto kolej (koleje) nebude do zjištění sjízdnosti vypraven žádný vlak. Pokud takový vlak již vypraven byl, musí výpravčí oznámit strojvedoucímu, po které koleji a kterým směrem vlak jede. Strojvedoucí musí v rámci svých možností dávat tomuto vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Mají-li však strojvedoucí nebo výpravčí spojení se strojvedoucím ohroženého vlaku, využijí k zpravení (zastavení) vlaku tohoto spojení.

1323.

Zastaví-li vlak před krycím návěstidlem zakazujícím jízdu nebo s pochybnou návěstí a není-li přítomný zaměstnanec, který by příčinu zákazu jízdy nebo pochybné návěsti vysvětlil, zjistí strojvedoucí příčinu dotazem u výpravčího jedné ze sousedních stanic a vyžádá si pokyny pro další jízdu. Nemůže-li se dorozumět ani s jednou ze sousedních stanic, smí vlak pokračovat v jízdě po zjištění, že zařízení, které je návěstidlem kryto, je nepoškozené, že výhybky jsou správně postaveny a traťová kolej v obvodu přilehlého kolejiště je volná. Přes pojížděné výhybky nesmí překročit rychlost 40 km/h. Je-li krycí návěstidlo opatřeno návěstí Očekávejte otevřený přejezd, musí strojvedoucí jednat podle této návěsti.

Ustanovení předchozího odstavce neplatí pro krycí návěstidla před tunely na dvoukolejných a vícekolejných tratích a před vzdušnou izolací trakčního vedení, umístěnou výjimečně před vjezdovým návěstidlem. Další jízda kolem těchto návěstidel je dovolena jen podle zásad platných pro vjezdová návěstidla.

1324.

Zastaví-li vlak na trati bez automatického bloku (automatického hradla) před oddílovým návěstidlem zakazujícím jízdu nebo ukazujícím pochybnou návěst a strážník oddílu není přítomen nebo není schopen služby, smí vlak jet dále jen se svolením následujícího strážníka oddílu nebo výpravčího nejbližší stanice ve směru jízdy vlaku. Není-li možné dorozumění ani s jednou ze sousedních stanic, smí vlak pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů k následujícímu hlavnímu návěstidlu; od tohoto návěstidla dále podle jeho návěstního znaku.

Je-li oddílové návěstidlo opatřeno návěstí Očekávejte otevřený přejezd, musí strojvedoucí bez ohledu na možnost dorozumění jednat v následujícím prostorovém oddílu podle této návěsti.

Jsou-li v následujícím prostorovém oddílu výhybky na širé trati, musí strojvedoucí při jízdě přes ně dodržet ustanovení předchozího článku.

1325.

Je-li výpravčímu známo, že na krycím návěstidle je trvale návěst zakazující jízdu nebo pochybná návěst a že zařízení, které toto návěstidlo kryje, je nepoškozené, zpravuje vlaky o neplatnosti tohoto návěstidla rozkazem V až do odstranění závady.

1326.-1329.

Neobsazeno.

C. POVINNOSTI ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PŘED ZASTAVENÍM A ZA POBYTU VLAKU VE STANICI

1330.

Za vjezdu vlaku je strojvedoucí povinen pozorovat, nedávají-li se mu ve stanici, zejména ze stanovišť, návěsti.

Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla musí zastavit čelo vlaku ve stanici na místě, stanoveném tímto předpisem a předpisem SŽDC (ČD) D1.

1331.

Neobsazeno.

1332.

Po zastavení vlaku ve stanici odpovídá strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla za zachování volnosti předního námezníku. V TTP se uvede, ve kterých stanicích hlásí člen doprovodu vlaku určenému zaměstnanci stanice, že vlak vjel do stanice celý a že uvolnil zadní námezník.

1333.

Po zastavení vlaku může vlak popojet nebo couvnout (např. pro uvolnění nástupiště, k příkládce apod.) jen se souhlasem výpravčího daným přímo nebo prostřednictvím určeného zaměstnance stanice. U vlaku s přepravou cestujících se musí vlaková četa a cestující na tento pohyb zvlášť upozornit.

1334.

Po zastavení vlaku musí strojvedoucí, popř. členové obsluhy vlaku, upozornit výpravčího na všechny okolnosti, které mají nebo mohou mít vliv na další jízdu vlaku. Výpravčího je nutné zejména upozornit, bude-li třeba prodloužit pravidelný pobyt ve stanici. Stejnou povinnost má i výpravčí k doprovodu vlaku. Předpokládá-li se z důvodu manipulace se zásilkami delší pobyt nebo mimořádná manipulace vlaku v sousední stanici (zastávce, nákladišti apod.), upozorní na to příslušný člen obsluhy vlaku výpravčího a ten zpraví příslušného zaměstnance.

1335.

Byla-li zjištěna za jízdy vlaku na některém voze závada, anebo byla-li hlášena výpravčímu traťovými nebo jinými zaměstnanci, prohlédne vůz po zastavení vlaku vozmistr (ve stanici bez vozmistrů strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla). Prohlížel-li vůz strojvedoucí a ten rozhodl o jeho ponechání ve vlaku, musí být znovu prohlédnut v nejbližší stanici, kde je vozmistr.

1336.-1338.

Neobsazeno.

D. NEPŘEDVÍDANÝ NÁVRAT VLAKU ZE ŠIRÉ TRATI

1339.

Za návrat vlaku z trati se považují všechny případy, kdy se jedná o zpětný pohyb vlaku, jehož čelo minulo úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, tj. vjelo na širou trať.

1340.

Nepředvídaný návrat vlaku z trati je možný pouze na základě uděleného souhlasu výpravčího stanice, do které se má vlak vrátit. **Návrat vlaku z trati (couvání vlaku) bez souhlasu výpravčího zadní stanice je zakázán.**

Návrat vlaku z trati je prováděn jako PMD. Vlak se mění v PMD okamžikem sepsání rozkazu Pv.

1341.

Na prvním sunutém voze, který musí být vybaven správně účinkující tlakovou nebo ruční brzdou, musí zaujmout stanoviště odborně způsobilý zaměstnanec. Nemá-li tento zaměstnanec se strojvedoucím radiové spojení, musí se po celou dobu sunutí dávat ruční speciální návěsti. Při návratu z trati musí být PMD označen, vzhledem ke směru jízdy, příslušnými návěstmi dle předpisu SŽDC (ČD) D1. Při jízdě přes přejezdy musí dávat strojvedoucí a zaměstnanec v čele sunutého PMD návěst **Pozor**.

Pokud bude jízda PMD řízena ručními speciálními návěstmi, nebo nebude možno PMD za snížené viditelnosti označit návěstí **Začátek vlaku**, musí být přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a přejezdy s PZZ, které není v činnosti, střeženy.

Nebudou-li splněny předcházející podmínky, musí být pro návrat vlaku z trati dodáno hnací vozidlo na konec vlaku, které převezme pro návrat povinnosti vedoucího hnacího vozidla.

Při návratu vlaku, který při odjezdu neopustil zcela obvod stanice, platí plně veškerá ustanovení platná pro posun v dopravnách s kolejovým rozvětvením.

1342.

Strojvedoucí s odborně způsobilými zaměstnanci dohodne zajištění návěštění a způsob návratu vlaku.

Je-li na konci vlaku hnací vozidlo (činné, pohotové k službě), převezme pro návrat z trati toto hnací vozidlo povinnosti vedoucího hnacího vozidla a PMD se nepovažuje za sunutý.

1343.

O nepředvídaném návratu vlaku z trati zpraví výpravčí nejprve všechny závoráře a zaměstnance zajišťující bezpečnost pracovních čet, jichž se návrat vlaku z trati týká, a teprve potom smí dát strojvedoucímu souhlas k návratu vlaku.

Nemůže-li výpravčí některého z těchto zaměstnanců zpravit o nepředvídaném návratu vlaku nebo není-li zajištěna správná činnost PZZ, oznámí, který přejezd není uzavřen (uveden do stavu „Výstraha“), popř. kteří jiní zaměstnanci nebyli zpraveni. O těchto případech musí být strojvedoucí zpraven rozkazem Pv, který mu nadiktuje výpravčí. Průpis rozkazu Pv předá strojvedoucí zaměstnanci v čele vracejícího se PMD.

Bude-li se vlak vracet z ovládacího obvodu PZZ, musí být vždy zpraven o tom, že pro jeho jízdu nebude toto zařízení v činnosti. Ve všech případech nařídí výpravčí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv, ve kterém se uvedou podmínky pro návrat PMD.

Výpravčí a strážníci oddílu zapíší při nepředpokládaném návratu vlaku z trati do vedené dopravní dokumentace ve sloupci „Poznámka“ zápis o tom, že vlak se z trati vracel. Zpráva o dojezdu PMD do stanice a o uvolnění traťové koleje je považována za odhlášku za vlakem a výpravčí ji ohlásí sousední stanici i strážníkům oddílů. Tato odhláška za vlakem se dokumentuje na všech stanovištích při všech způsobech zabezpečení jízd vlaků.

1344.

Pro sunutí PMD při nepředpokládaném návratu z trati neplatí ustanovení předpisu SŽDC (ČD) V 15/I o počtu náprav.

1345.-1347.

Neobsazeno.

E. JÍZDA VLAKU PO ČÁSTECH

1348.

K uvolnění traťové koleje při mimořádných událostech a při uvážnutí vlaku je dovolena jízda vlaku po částech.

1349.

Skutečnost, že je nutné vlak z trati odvážet po částech, ohlásí strojvedoucí výpravčím sousedních stanic nebo alespoň jednomu z nich, s udáním polohy vlaku. Dohodne s nimi další podrobnosti pro odvoz jednotlivých částí vlaku.

1350.

Jízdy vlaků po částech jsou prováděny jako posun mezi dopravami na provozované koleji, a to buď do přední stanice nebo do zadní stanice anebo do obou stanic.

Odvážená část vlaku musí být označena dle předpisu SŽDC (ČD) D1.

1351.

Jízda vlaku po částech je dovolena jen, je-li u vlaku mimo strojvedoucího přítomen další zaměstnanec s dopravní kvalifikací zaměstnance oprávněného řídit posun nebo když na konci vlaku je další činné hnací vozidlo nebo vozidlo pohotové k službě.

1352.

Vlak, který bude dopravován po částech, se mění v posun mezi dopravami okamžikem, kdy jeho strojvedoucí požádal o vyslání pomocného hnacího vozidla nebo když zahájil opatření k zajištění části vlaku na trati nebo přivěsil část vlaku k zadnímu pomocnému hnacímu vozidlu.

1353.

Část vlaku lze zanechat na trati jen za předpokladu, že bude zajištěna proti ujetí utažením dostatečného počtu ručních brzd (popř. položením dostatečného počtu zarážek) tak, aby byla kryta brzdící procenta ve výměře podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) V15/I s ohledem na skutečný sklon traťového úseku, na němž byla zanechaná část vlaku zajišťována. Zanechaná část vlaku musí být pod dohledem zaměstnance s dopravní kvalifikací zaměstnance oprávněného řídit posun.

Část vlaku zanechaná na trati z důvodu jeho uvážnutí musí být zajištěna ještě před odvěšením hnacího vozidla.

Za zajištění části vlaku proti ujetí odpovídá zaměstnanec, který na ni dohlíží.

1354.

Cestující musí být dopraveni do nejbližší vhodné stanice již při odvozu první části vlaku. Není-li to možné:

- je-li v místě zastavení možnost výstupu cestujících, musí cestující vystoupit z vozů ještě před odvozem první části vlaku a odvěšením hnacího vozidla;

- není-li v místě zastavení možnost výstupu cestujících, mohou cestující zůstat ve vozech, jen pokud vlaková četa zajistí část vlaku zanechanou na trati kromě zajištění podle předchozího článku navíc i utažením všech dalších ručních brzd.

PMD s první částí vlaku (s osobními vozy) musí dodržet předepsaná zastavení pro výstup a nástup cestujících. Bude-li tuto část vlaku odvážet jiné hnací vozidlo než původní vlakové (vedoucí), musí být jeho strojvedoucí o těchto zastaveních písemně zpraven.

1355.

Neobsazeno.

1356.

Pokud bude vlak dopravován po částech do obou stanic, zpracuje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla na rozkaze Pv přehled o jednotlivých částech vlaku, které jsou odváženy do přední i zadní stanice a o části vlaku, která je zanechaná na trati. Rozkaz Pv předá strojvedoucímu hnacího vozidla, které jede do zadní ŽST a druhý díl si ponechá. Strojvedoucí, kteří přijedou do přední i zadní stanice, předají výpravčím své části rozkazu Pv a oznámí, že celá část vlaku došla.

1357.

Výpravčí zpraví všechny zaměstnance, jichž se to týká, o tom, že vlak pojedje po částech a jakým způsobem.

Nemůže-li strojvedoucí z jakékoliv příčiny ohlásit, že zanechal část vlaku na trati, musí první část vlaku zastavit před nejbližším oddílovým návěstidlem hradla nebo hlásky (vjezdovým návěstidlem odbočky), i když dovoluje jízdu. Strojvedoucí zpraví ústně strážníka oddílu o jízdě vlaku po částech a ten zpraví ostatní strážníky oddílů a oba sousední výpravčí. Strojvedoucí smí pokračovat v další jízdě, až mu oznámí strážník oddílu, zda jsou zpraveni ostatní strážníci oddílů a oba výpravčí sousedních stanic. Nejsou-li strážníci oddílu zpraveni, musí první část vlaku zastavit před každým oddílovým návěstidlem, i když dovoluje jízdu a každý strážník oddílu se zpraví zvlášť.

1358.

První část vlaku smí pokračovat v jízdě kolem oddílového návěstidla hradla nebo hlásky (vjezdového návěstidla odbočky) pouze dovoluje-li jízdu vlaku nebo dostal-li k tomu strojvedoucí pokyn od strážníka oddílu, daný osobně nebo telekomunikačním zařízením. Jízda první části vlaku kolem oddílového návěstidla automatického bloku nebo automatického hradla je možná jen za podmínek, platných pro jízdu vlaku. Pro jízdy ostatních částí vlaku oddílová návěstidla neplatí.

Strážník oddílu smí dovolit jízdu první části vlaku jen tehdy, je-li následující prostorový oddíl volný. Po průjezdu první části vlaku přestaví strážník oddílu oddílové návěstidlo (vjezdové návěstidlo odbočky) na návěst **Stůj**, ale odhlásku obsluhou zabezpečovacího zařízení ani telefonicky nesmí dát.

1359.

Nebylo-li možné o jízdě vlaku po částech zpravit výpravčího a vjezdové návěstidlo dovoluje jízdu, vjede první část vlaku do obvodu stanice, kde však musí vždy zastavit před krajní výhybkou. Odtud strojvedoucí zpraví výpravčího přímo nebo prostřednictvím zaměstnance stanice a vyžádá si pokyny pro další jízdu.

Výpravčí zpraví ihned o jízdě po částech zadní stanici a strážníky oddílů a musí učinit opatření, aby uzavřením vjezdového návěstidla nebyla dána odhláška.

Po příjezdu každé části do stanice se výpravčí přesvědčí, že posunující díl dojel do stanice celý.

1360.

O všech jízdách jednotlivých částí vlaku musí být zpraveni zaměstnanci, kteří obsluhují PZZ, jichž se tyto jízdy týkají. Nemá-li strojvedoucí jistotu, že tito zaměstnanci jsou zpraveni, musí jet přes přejezdy, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.

1361.

Jízda jednotlivých částí vlaku je v dopravní dokumentaci vedena jako PMD. Výpravčí a strážníci oddílu zapíší u takového vlaku do vedené dopravní dokumentace ve sloupci „Poznámka“ zápis o tom, že vlak jel z trati po částech.

1362.

Před vjezdem PMD s poslední částí vlaku do stanice výpravčí nařídí signalistovi, aby po vjezdu PMD přestavil vjezdové návěstidlo na návěst Stůj, ale elektricky je uzavřel až na jeho příkaz.

Po dojezdu poslední části vlaku zjistí výpravčí obou stanic porovnáním rozkazů Pv, výkazu vozidel a skutečně dojetých vozidel, že na trati již nezůstala žádná část vlaku.

Zpráva o dojezdu PMD s poslední částí vlaku do stanice a o uvolnění traťové koleje je považována za odhlášku za vlakem a výpravčí ji ohlásí sousední stanici i strážníkům oddílů. Tato odhláška za vlakem se dokumentuje na všech stanovištích při všech způsobech zabezpečení jízd vlaků. Hradláři a výpravčí (signalista na pokyn výpravčího) po této zprávě postupně obslouží poloautomatický blok.

1363.-1365. Neobsazeno.

F. SELHÁNÍ PRŮBĚŽNÉ BRZDY A ZAŘÍZENÍ KONTROLY BDĚLOSTI

1366.

Neobsazeno.

1367.

Dojde-li během jízdy vlaku na trati k poruše zařízení kontroly bdělosti strojvedoucího u vedoucího hnacího vozidla, pokračuje strojvedoucí v jízdě nejvíce 30 km/h až do nejbližší stanice, kde zastaví a poruchu ohlásí výpravčímu.

Nebude-li možné pro další jízdu obsadit hnací vozidlo dalším zaměstnancem, výpravčí vyrozumí vlakového (provozního) dispečera a dohodne s ním, zda vlak bude pokračovat v další jízdě až po výměně hnacího vozidla (se zařízením kontroly bdělosti v činnosti) nebo bude pokračovat v další jízdě rychlostí nejvíce 30 km/h do stanice, kde bude možné obsadit hnací vozidlo dalším zaměstnancem.

1368.-1371.

Neobsazeno.

G. SUNUTÉ VLAKY

1372.

Sunutý vlak musí být vždy doprovázen odborně způsobilým zaměstnancem znalým traťových poměrů v rozsahu nejméně člena posunové nebo vlakové čety, který musí zaujmout stanoviště na prvním sunutém voze tak, aby mohl sledovat trať ve směru jízdy sunutého vlaku (dále zaměstnanec v čele sunutého vlaku); vůz, na němž má tento zaměstnanec stanoviště, musí mít provozuschopnou samočinnou tlakovou brzdu s rukojetí záchranné brzdy.

U sunutého vlaku musí být spojení rádiovým zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem v čele vlaku, který jím dává strojvedoucímu pokyny pro jízdu vlaku. Tento zaměstnanec je povinen ihned po zpozorování ohlásit strojvedoucímu všechny návěsti nebo okolnosti, které ovlivňují jízdu. Pokud strojvedoucí zjistí, že mu zaměstnanec v čele sunutého vlaku neoznámil příslušnou návěst, musí předpokládat poruchu radiového spojení.

1373.

Při poruše radiového zařízení během jízdy sunutého vlaku zastaví strojvedoucí vlak a dohodne se zaměstnancem v čele sunutého vlaku další postup. Jízda sunutého vlaku bude řízena do nejbližší obsazené stanice ručními speciálními návěstmi.

Pokud zjistí poruchu spojení zaměstnanec v čele sunutého vlaku, musí zastavit vlak pomocí záchranné brzdy a oznámí strojvedoucímu tuto poruchu. Dál se postupuje podle předchozího odstavce.

1374.

Zaměstnanec v čele sunutého vlaku musí mít přístup k rukojeti záchranné brzdy. K zajištění včasné obsluhy záchranné brzdy lze využít součinnosti dalšího člena obsluhy vlaku.

1375.

Při nemožném dorozumění (pokud nenastalo za jízdy sunutého vlaku) jsou jízdy sunutých vlaků podle rozhledových poměrů zakázány.

1376.

Pravidelně sunuté vlaky musí být zapracovány v Rozkazu o doprovodu vlaků; pro mimořádné jízdy sunutých vlaků musí být zpracována technicko-organizační opatření přednostou provozního obvodu (na základě výlukového rozkazu nebo charakteru operativního zásahu).

1377.-1381.

Neobsazeno.

H. TECHNOLOGICKÉ POSTUPY ÚKONŮ STANICE

1382.

Členové doprovodu vlaku musí být v potřebném rozsahu informováni o technologických postupech úkonů jednotlivých stanic a povinnostech, které jim v těchto stanicích přináleží.

Souhrnné technologické postupy úkonů jsou součástí ZDD. Seznámení s těmito souhrnnými technologickými postupy úkonů je součástí poznání místních a traťových poměrů.

Ve všech stanicích, v nichž mohou vycházet nebo končit pravidelně popř. i mimořádně vlaky bez členů obsluhy vlaku, musí být vypracovány podrobné a přesné technologické postupy úkonů stanice určující zároveň i povinnosti a odpovědnost jednotlivých zaměstnanců k zabezpečení požadovaných a předpokládaných činností, které předpisy ukládají obsluze vlaku, včetně povinnosti sepsání vlakové dokumentace a Zprávy o vlaku.

V ZDD je rovněž uveden postup pro odevzdávání vlakové dokumentace v konečné stanici vlaku.

1383.-1384.

Neobsazeno.

I. VLAKOVÁ DOKUMENTACE

1385.

Zaměstnanec, který vyhotovuje vlakovou dokumentaci, sepíše výkaz vozidel, zjistí dopravní hmotnost vlaku, sečte brzdící váhu vozů a brzdící váhu vozů s ručními brzdami potřebnou podle předpisu SŽDC (ČD) V 15/I k zajištění

zastaveného vlaku na širé trati proti ujetí, vyhotoví zprávu o brzdění, zprávu o vlaku a u nákladního vlaku sepiše vlakovou hlášenku. Připravenou dokumentaci předá strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla, opis výkazu vozidel a vlakové hlášky předá určenému zaměstnanci stanice. Zjistí-li zaměstnanec při soupisu vlaku nedostatky, které nemůže sám odstranit, ohlásí je výpravčímu a ten zajistí jejich odstranění. Při zjištění závady technického rázu postupují zaměstnanci podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) V62.

Zpráva o vlaku a výkaz vozidel

1386.

Ve výchozí stanici vlaku, případně ve stanici, kde dochází ke změně sestavy vlaku nebo současně i změně obsluhy vlaku nebo ke změně počtu nebo řady činných hnacích vozidel na vlaku a tím ke změně údajů v tiskopisu Záznam o výkonech hnacích vozidel (oddíl B, resp. C), zapíše zaměstnanec určený technologickými postupy úkonů příslušné údaje do Zprávy o vlaku podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Sei 412 a tuto předá strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla. Ostatním strojvedoucím všech činných hnacích vozidel na vlaku předá opis Zprávy o vlaku a ústně (nebo poznámkou na opise Zprávy o vlaku) jim oznámí řady a počet ostatních činných vozidel na vlaku. Je-li vlak sestaven ze dvou či více dílů (v nácestné stanici dojde k rozdělení nebo spojení dvou či více vlaků včetně hnacích vozidel), je možno sepsat Zprávy o vlaku pro každý díl samostatně s uvedením údajů pouze o tomto dílu. U vlaků, vedených náležitostmi SDC, provede výše uvedené úkony zaměstnanec SDC. Ustanovení tohoto článku se netýká speciálních hnacích vozidel.

U vlaků, kde dochází ke střídání strojvedoucích, si tito předají i platnou Zprávu o vlaku. Pokud však při střídání dochází i ke změně údajů ve Zprávě o vlaku, ponechá si odstupující strojvedoucí starou Zprávu o vlaku a nastupující strojvedoucí obdrží novou.

Dopravce archivuje všechny odevzdané Záznamy o výkonu hnacích vozidel.

Vzor Zprávy o vlaku a pokyny pro její vyplňování jsou uvedeny v příloze 13. Zpráva o vlaku, sepsovaná výpočetní technikou, musí obsahovat veškeré údaje, které obsahuje tiskopis.

Ve stanici, kde dochází pouze ke změně obsluhy vlaku, oznámí osobně vedoucí obsluhy vlaku strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla číslo domovské stanice obsluhy vlaku a počet členů.

Pokud nedochází ke změně údajů, může být jedna Zpráva o vlaku sepsána i pro více vlaků.

U vlaků externích dopravců není nutno sepsovat Zprávu o vlaku, pokud si externí dopravce zajistí vyplnění oddílu B Záznamu o výkonech hnacích vozidel jiným způsobem.

1387.

Výkaz vozidel pro vlaky osobní dopravy (vzor v příloze 22) je určen pro vnitrostátní vlaky a sepisuje se v jednom vyhotovení podle předtisku, pokud není pro potřebu výchozí stanice požadován TPU další výtisk. Na základě mezinárodních

dohod může být u mezistátních vlaků osobní dopravy vyhotovován výkaz vozidel pro vlaky osobní dopravy v odlišném uspořádání nebo ve větším počtu výtisků.

Pokud je na voze uvedena hrubá hmotnost (i s cestujícími), nemusí se sloupce 9 a 10 vyplňovat. U ostatních vozů se nemusí vyplňovat sloupce 10 a 11, tyto sloupce se vyplňují vždy jen v posledním (součtovém) řádku.

Zásady pro vyhotovování Výkazu vozidel pro nákladní vlaky stanoví předpis SŽDC (ČD) KN4/1.

Výkaz vozidel, sepsaný výpočetní technikou, musí obsahovat veškeré údaje, které obsahuje tiskopis.

Není-li výkaz vozidel zapotřebí pro sestavení zprávy o brzdění a zprávy o vlaku a nepožaduje-li jej výchozí nebo konečná stanice ani DKV, nemusí se sepisovat.

1388.-1389.

Neobsazeno.

Vlakopis pro lokomotivní vlak

1390.

Vlakopis pro lokomotivní vlak slouží k oznámení čísla vlaku a jeho trasy strojvedoucímu lokomotivního vlaku, jedoucího:

- podle tabelárního jízdního řádu vlaku jiného druhu;
- při zkušební jízdě hnacích vozidel rychlostí vyšší než 80 km/h;
- na trati provozované podle předpisu SŽDC (ČD) D3.

Vlakopis pro lokomotivní vlak je možno nahradit písemným rozkazem, ve kterém se uvede např.: „Z Valšova do Olomouce hl. n. jedete jako Lv 1. nsl. 3514.“. Pro ostatní lokomotivní vlaky se vlakopis nevydává. Strojvedoucímu lokomotivního vlaku, kterému se nevydává vlakopis, musí výpravčí osobně, telekomunikačním zařízením nebo prostřednictvím jiného zaměstnance oznámit číslo vlaku a cílovou stanici.

1391.

Vlakopis pro lokomotivní vlak sepisuje a doručuje strojvedoucímu výpravčí, popř. jím určený zaměstnanec. Sepisuje-li jej jiný zaměstnanec než výpravčí, podepíše se na místě určeném pro výpravčího.

1392.

Při sestavě jízdních řádů musí být ve stanicích s hlavními návěstidly na sobě nezávislými všechny lokomotivní vlaky určitého směru jízdy buď jen zastavující, nebo jen projíždějící. Lokomotivní vlaky podle tabulky 5 SJŘ jsou ve všech stanicích pravidelně zastavující.

V tabelárních jízdních řádech všech lokomotivních vlaků určitého směru jízdy musí být v jednotlivých dopravních uváděny ve sloupci "Zvláštní opatření" shodné údaje.

Tento článek se nevztahuje na jízdní řády lokomotivních vlaků na tratích provozovaných podle předpisu SŽDC (ČD) D3 a lokomotivních vlaků pro zkušební jízdy hnacích vozidel rychlostí vyšší než 80 km/h. V záhlaví tabelárních jízdních řádů pro tyto zkušební jízdy musí být poznámka "Jen pro zkušební jízdy" a jízda jiných než zkušebních jízd nesmí být podle nich uskutečněna.

1393.

Vlakopis pro lokomotivní vlak se uloží na vedoucím hnacím vozidle až do konečné stanice vlaku.

1394.

Střídají-li se strojvedoucí, odevzdá odstupující strojvedoucí vlakopis i s přílohami svému nástupci.

1395.-1397.

Neobsazeno.

J. SLUŽEBNÍ VLAKY A NUTNÉ POMOCNÉ VLAKY

1398.

Služební vlak je vlak, který slouží výhradně pro potřeby provozovatele dráhy. Služební vlak jede podle jízdního řádu a musí být sestaven a brzděn v souladu se svým jízdním řádem a předpisy SŽDC (ČD) V15/I, SŽDC (ČD) V62, SŽDC (ČD) D2/81.

1399.

Za dodržení jízdního řádu služebního vlaku, za jeho rychlost, sledování návěstidel a návěstí a dodržení dopravních opatření odpovídá strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla služebního vlaku.

1400.

Služební vlak, s výjimkou nutného pomocného vlaku, objednává pověřený zástupce výkonné jednotky ČD nebo cizí organizace u provozního dispečera, popř. u výchozí stanice vlaku písemně nebo dálkopisem; musí být objednán nejpozději 12 hodin před jeho jízdou.

V objednávce je třeba uvést výchozí a cílovou stanici, rychlost vlaku, vlakové náležitosti, dopravní hmotnost (zda budou vozidla tažena nebo sunuta), způsob brzdění.

1401.

Za správnou sestavu vlaku odpovídá jeho objednavatel.

1402.

Nutný pomocný vlak je vlak, který se zavádí:

- a) ke zjištění stavu traťové koleje a příčiny nedojetí vlaku do sousední dopravní;
- b) je-li třeba odvézt z trati uvázlý vlak nebo vlak, jehož hnací vozidlo je pro poruchu nezpůsobilé provozu;
- c) je-li třeba odvézt část vlaku zanechanou na trati;
- d) je-li třeba zajistit a odstranit nepředvídané překážky na trati, následky mimořádných událostí nebo opravit železniční svršek, popř. obnovit trakční vedení na elektrizovaných tratích;
- e) stane-li se strojvedoucí během jízdy vlaku na trati neschopným práce a není-li přítomen zaměstnanec, který by ho nahradil.

Nutný pomocný vlak může být zaveden jako samostatné hnací vozidlo, jako speciální vozidlo nebo jako hnací vozidlo s vozy (např. nářadový vlak, nehodové jeřáby).

1403.

Nutný pomocný vlak má přednost před všemi vlaky !

1404.

O nasazení nutného pomocného vlaku rozhoduje výpravčí, případně podle situace po dohodě s dispečerským aparátem.

Hnací vozidlo (prostředky pro odstranění následků mimořádné události) objedná u příslušného dispečera nebo o použití hnacího vozidla od jiného vlaku rozhodne výpravčí, u něhož byla pomoc žádána.

1405.

Provozní dispečer zajistí nasazení technických prostředků pro případ odstranění následků mimořádných událostí podle požadavku odpovědného zaměstnance, řídícího práce v místě mimořádné události.

1406.

Nutný pomocný vlak může být obsazen pouze strojvedoucím do poslední stanice před místem nasazení. Z této stanice na širou trať a zpět jede nutný pomocný vlak jako PMD. Je-li však třeba odvézt z trati vlak a nejedná se přitom o návrat vlaku nebo jízdu po částech, ukončí PMD svoji jízdu na širé trati.

U přeprav vozidel nehodových pomocných prostředků z místa dislokace do poslední stanice před místem nasazení a zpět zajišťuje odbavení vlaku zaměstnanec nehodových pomocných prostředků s kvalifikací tranzitéra přípravaře.

1407.-1408. Neobsazeno.

K. NESCHOPNOST ČLENA DOPROVODU VLAKU

1409.

Stane-li se neschopným strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla a není-li u vlaku jiný odborně způsobilý zaměstnanec, který by převzal řízení hnacího vozidla, nesmí vlak pokračovat v další jízdě. Vedoucí obsluhy vlaku neprodleně informuje výpravčího o vzniklé mimořádnosti a postupuje podle jeho pokynů.

Jedná-li se o vlak bez členů obsluhy vlaku a výpravčí nebyl strojvedoucím vyrozuměn o mimořádné situaci, musí předpokládat překážku na trati. Výpravčí postupuje obdobně jako při mimořádném zastavení vlaku na trati a po zjištění stavu na trati zajistí další jízdu vlaku s neschopným strojvedoucím prostřednictvím pomocného hnacího vozidla.

Jedná-li se o neschopnost člena obsluhy vlaku s přepravou cestujících u vlaku, kde je přítomnost obsluhy vlaku nařízena, a vlak by zůstal nedoprovázen obsluhou vlaku, nelze dovolit jeho další jízdu, pokud nebude zajištěna bezpečnost cestujících odborně způsobilým zaměstnancem.

1410.-1411.

Neobsazeno.

ČÁST ČTVRTÁ SPOLEČNÁ, PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Kapitola I Mimořádné události

1412.

Mimořádnou událostí je nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, které ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

Nehoda v drážní dopravě je mimořádná událost, k níž došlo v souvislosti s pohybem drážního vozidla (provozováním drážní dopravy), s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody na majetku⁵⁾.

Ohrožení v drážní dopravě je mimořádná událost, při které nebyly splněny podmínky předchozího odstavce.

1413.

Každý zaměstnanec ČD je povinen ohlásit neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) všechny mimořádné události, které zjistil, i když je sám nezpůsobil, ani se na jejich vzniku nepodílel:

- vzniklé ve stanici ohlásit výpravčímu,
- vzniklé na širé trati ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic,
- vzniklé v obvodu kolejiště DKV ohlásit strojmistrovì,
- v obvodu jiné OS s vlastním kolejištěm nebo na vlečce ohlásit určenému zaměstnanci OS nebo provozovatele vlečky.

Při ohlašování je tento zaměstnanec povinen ohlásit:

- svoje příjmení, pracovní zařazení, výkonnou jednotku a místo, odkud volá;
- místo vzniku mimořádné události a její stručný popis;
- druh a čísla postižených vlaků, pokud je zná;
- následky mimořádné události (usmrcení, zranění osob, počet vykolejených vozidel, poškození zařízení ČD a přepravovaného zboží, ekologické následky, únik nebezpečných látek apod.);
- rozsah nesjízdnosti kolejí;
- upozornění na místní zvláštnosti (tunel, most apod.);
- povětrnostní podmínky.

Tyto mimořádné události je poté povinen ohlásit svému bezprostřednímu nadřízenému.

1414.

Pokud zaměstnanec ČD zjistí v objektu ČD nebo v jeho blízkém okolí předmět nebo zařízení, u kterého lze přímo rozpoznat nebo jen předpokládat, že se může jednat o nástražný výbušný systém, musí toto neprodleně ohlásit podle předchozího článku. Zaměstnanci, kterým byl takový případ ohlášen, pak musí postupovat podle bezpečnostních opatření příslušné OS.

1415.

Pro případ mimořádných událostí musí být vypracována opatření pro záchranu zdraví a života osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.

⁵⁾ Výše škody je stanovena předpisem ČD D17

Bližší podrobnosti jsou uvedeny v předpise SŽDC Dp17.

1416.

Výpravčí (strojmistr, určený zaměstnanec OS) hlásí ihned vznik každé mimořádné události, kterou sám zjistil nebo mu byla oznámena:

- vedoucímu zaměstnanci OS,
- určenému dispečerovi RCP,
- operačnímu středisku jednotky požární ochrany HZS,
- nehoda v drážní dopravě navíc i PČR.

Určený dispečer RCP ohlásí ihned ústřednímu dispečerovi nehody v drážní dopravě, napadení osob nebo majetku a požáry, vzniklé v ŽST nebo na širé trati.

1417.

Každý zaměstnanec ČD, který ve své pracovní době zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.

1418.

Všichni zaměstnanci ČD ve své pracovní době, kteří zjistí, že došlo k:

- srážce vlaků;
- vykolejení vozidel;
- střetnutí kolejového vozidla se silničním vozidlem;
- nedovolené jízdy vozidel proti sobě nebo za sebou;
- roztržení vlaku

a není možné spolehlivě zjistit, že na dvou- a více kolejných tratích (souběhu tratí) je sjízdná sousední kolej (koleje), musí ve všech těchto případech zabránit, aby nebylo do prostorového oddílu ani po sousední koleji vpuštěno žádné vozidlo. Pokud se tam již nachází, musí učinit vše k zabránění srážky nebo alespoň ke snížení následků mimořádné události.

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

1419.

Povinnost zajistit co nejrychlejší zjištění skutečného stavu sjízdnosti kolejí náleží výpravčím. K tomu použijí prostředků dle možností a okolností (např. pochůzka, jízda hnacího vozidla po sousední koleji).

Další jízda vozidel po sousední koleji (kolejích) smí být povolena až po spolehlivém zjištění, že mimořádnou událostí nevznikla překážka pro jízdu po této koleji (kolejích).

1420.

Bezprostředně po vzniku mimořádné události je povinností všech zaměstnanců ČD, kteří se ve své pracovní době nacházejí v místě události, dle okolností a možností zamezit dalšímu nebezpečí nebo zvětšení škody.

Došlo-li ke zranění osob, zjistí se rozsah ublížení na zdraví, určení zaměstnanci⁶⁾ musí poskytnout první pomoc a ostatní zaměstnanci zajistí první pomoc. Pro zajištění první pomoci musí být vlaky s přepravou cestujících a pomocné vlaky, jedoucí odstraňovat následky mimořádných událostí, vybaveny zdravotnickou brašnou, udržovanou v řádném a úplném stavu.

⁶⁾ Interním dokumentem, vydaným příslušným odborem GŘ ČD

Je-li třeba vyprostit osoby nebo došlo-li k požáru nebo úniku nebezpečných látek nebo lze toto nebezpečí předpokládat, přivolá se bezodkladně HZS.

1421.

Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření.

1422.

S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném Policií ČR, HZS a zaměstnanci ČD, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů, není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.

1423.

Vedoucí zaměstnanec ČD je povinen dostavit se na místo mimořádné události vzniklé v jeho obvodu ve smyslu svolávacího plánu.

1424.

Organizování a řízení odklizovacích prací řeší zvláštní předpis ČD.

1425.

Zaměstnanec, který zpozoruje nebo zjistí, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom co nejdříve staniční a traťové zaměstnance nebo zařídí, aby byli zpraveni. Neprodleně je třeba zpravit i sousední stanici a oznámit:

- zda jsou vozidla obsazena osobami;
- počet vozidel (je-li to možné zjistit);
- zda se jedná o vozidla ložená nebo prázdná (je-li to možné zjistit).

Na vícekolejné trati se musí oznámit po které koleji vozidla jedou.

1426.

Jakmile se zaměstnanci na trati dozví, že ujela vozidla, musí uzavřít ihned přejezdová zařízení a učinit vše pro zastavení ujetých vozidel.

Předpokládá-li se, podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky zastaven a zpraven o situaci.

V případě, že je možný a reálný návrat vlaku, nařídí jeho jízdu výpravčí rádiovým zařízením nebo jiným vhodným způsobem. Vždy musí určit podmínky pro návrat vlaku a místo kam až smí vlak jet. Zneplatnění návěstidel se v tomto mimořádném případě provádí pouze ústně.

Není-li návrat vlaku možný, je třeba zajistit aby z vlaku neprodleně vystoupily všechny osoby. Vlak je třeba zajistit odvěšením, popojetím a zabrzděním hnacího vozidla.

Podaří-li se vozidla zastavit, je nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.

1427.

Jsou-li zaměstnanci ve stanici zpraveni, že ujela vozidla, musí ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozí sebe a osoby, které v ujetých vozidlech zůstaly.

1428.

K zastavení ujetých vozidel je třeba volit prostředky dle možností a okolností. Nejsou-li k dispozici zvláštní prostředky k zastavení vozidel nahromadí se na kolejnice různé překážky jako šterk, hlína, pražce, pokud to čas dovolí.

1429.

Ve stanici se nechají ujetá vozidla vjet pokud možno na volnou, pro provoz méně důležitou kolej. Na obě kolejnice se položí co nejvíce zarážek.

Hrozí-li srážka s jinými vozidly, vykolejí se ujetá vozidla buď na nedostatečně přestavené výhybce pojížděné proti hrotu (jazyk nutno zajistit vložení klínu) nebo výkolejkou, kolejovou zábranou případně jiným vhodným způsobem. Ujetá vozidla je možné nechat vjet na kusou kolej nebo na jiná zabrzděná vozidla. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.

Vozidla, ve kterých zůstaly osoby, lze nechat vjet na kusou kolej, zabrzděná vozidla nebo nechat vykolejit jen v případě krajní nouze, např. zabrání-li se tím jistému ohrožení většího počtu osob, než kolik zůstalo v ujetých vozidlech.

1430.

Ujedou-li vozidla na širou trať dvoukolejně, vícekolejně nebo souběžné trati, nesmí být na sousední koleje vpuštěno žádné vozidlo. Jedoucí vlaky nebo posunující díly musí být zastaveny, dokud se spolehlivě nezjistí, že nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.

1431.

Oddělí-li se za jízdy vlaku vozidla, musí je zaměstnanci ČD, kteří na nich zůstanou, zabrzdit. Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se dává přednímu dílu roztrženého vlaku jen tehdy, je-li jisté, že nedojde k dostižení.

1432.

Zjistí-li strojvedoucí, že se vlak roztrhl, zastaví vlak jen tehdy, nelze-li předpokládat, že oddělená vozidla jedou za vlakem.

V případě, že vozidla jedou za vlakem, upraví strojvedoucí rychlost vlaku podle možností tak, aby oddělená vozidla mohla vlak dostihnout a najet do něj bez velkého nárazu. Stane-li se tak, vlak zastaví a části vlaku spojí. Další postup dohodne s výpravčím.

Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, zpraví o tom strojvedoucí nejrychlejší způsobem sousední stanice, případně stanoviště na trati.

1433.

Oddělí-li se u vlaku se dvěma hnacími vozidly v čele vlaku vedoucí hnací vozidlo, je třeba vlak co nejrychleji zastavit. Oddělené hnací vozidlo nesmí být nikdy zastaveno dříve než vlak.

Roztrhne-li se vlak s postrkem nebo vloženým hnacím vozidlem, je třeba oddělenou část opatrně zastavit.

1434.

Na tratích o sklonu přes 10 ‰ se používá k zastavení ujetých vozidel Schönových sání a Seemannových zarážek. Ředitel RCP určí stanoviště, kde budou uloženy a tato stanoviště se uvedou v Tabulkách dopravních údajů.

Na všech dopravních stanovištích, kde podle místních poměrů lze předpokládat ujetí vozidel, musí být na vhodném místě uloženy 2 ks dvoupřírubových zarážek. (Jiné než zarážky určené k zajišťování vozidel proti ujetí, nebo používané při posunu).

1435.

Schönovy sáně, Seemanovy zarážky a vyhrazené dvoupřírubové zarážky musí být udržovány v provozuschopném stavu, chráněny před poškozením, zneužitím a vždy připraveny k použití. Všichni zaměstnanci musí být vedoucím zaměstnancem OJ (VJ) prokazatelně a prakticky poučeni o jejich používání. Vedoucí zaměstnanci kontrolují způsob uložení prostředků určených k zastavení ujetých vozidel a prověřují, zda zaměstnanci je dokáží používat.

1436.-1438.

Neobsazeno.

Mimořádné povětrnostní podmínky

1439.

Za silného větru (např. vichřice) je třeba věnovat zvýšenou pozornost vozům vysoko naloženým lehkými náklady a vozům krytým plachtami. Dveře všech prázdných krytých vozů musí být uzavřeny.

1440.

Při mimořádných povětrnostních poměrech např. při průtrži mračen, za vichřice a pod., které výpravčí sám zjistil, nebo mu byly ohlášeny a při nichž by mohlo dojít k nesjízdnosti trati, odloží výpravčí po dohodě s dispečerem odjezd vlaku ze stanice do doby, než dojde zpráva, že trať je sjízdná. Nemá-li výpravčí spolehlivé zprávy o sjízdnosti, dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření sjízdnosti trati.

1441.-1444.

Neobsazeno.

Kapitola II

Přechodná ustanovení pro organizování a provozování drážní dopravy

A. POUŽITÍ VOZIDEL NEZARUČUJÍCÍCH SOUČINNOST S KOLEJOVÝMI OBVODY NEBO POČÍTAČI NÁPRAV

1445.

Zařaditel speciálního vozidla musí zajistit součinnost vozidla s kolejovými obvody⁷⁾ a s počítači náprav. Strojvedoucí nebo zařaditel speciálního vozidla, které výjimečně nezaručuje součinnost vozidla s kolejovými obvody nebo s počítači náprav, musí proto výpravčího na tuto skutečnost před každou jízdou vlaku nebo před zahájením posunu (PMD) vždy upozornit. Takové vozidlo může jet jako vlak nebo být dopravováno ve vlaku pouze za podmínky, že bude dopravovat (že za ním bude ve vlaku zařaděno) alespoň jedno vozidlo, zaručující součinnost s kolejovými obvody a s počítači náprav. Za splnění této podmínky odpovídá strojvedoucí nebo zařaditel speciálního vozidla. Před zahájením posunu s těmito vozidly musí výpravčí upozornit zaměstnance řídícího posun na koleje, vybavené kolejovými obvody nebo počítači náprav.

Pokud bude posunový díl PMD sestaven pouze ze speciálních vozidel, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody nebo počítače náprav, musí výpravčí pro jeho jízdu zajistit uzavření PZS nebo musí zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o neúčinkování PZS.

1446.

Při jízdě speciálního vozidla nespolehlivě ovlivňujícího kolejové obvody nebo s počítači náprav musí výpravčí ve stanici s kolejovými obvody nebo s počítači náprav zpravit o jízdě tohoto vozidla včas všechny zaměstnance, kteří pro tuto jízdu obsluhují zabezpečovací zařízení. Tito zaměstnanci spolu s výpravčím musí za pobytu a za jízdy speciálního vozidla ve stanici postupovat dle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z1 a ZDD. Zvlášť je třeba pečlivě sledovat (je-li třeba, osobně v kolejišti), je-li zabezpečovací zařízení předepsaným způsobem ovlivňováno, tj. projevuje-li se na indikační desce (nebo na jiném obdobném zařízení) předepsaným způsobem skutečné obsazení výhybek a kolejí, zda se předčasně nevybavila hradlová zarážka nebo samočinný závěr výměn apod. PZS je vždy nutno uzavřít ručně.

Nevidí-li zaměstnanec obsluhující staniční zabezpečovací zařízení s kolejovými obvody nebo s počítači náprav na výhybky, smí výhybky po jízdě speciálního vozidla které nespolehlivě ovlivňuje kolejové obvody nebo počítače náprav představovat, až se přesvědčí, že jsou uvolněny. K ohlášení uvolnění příslušných výhybek vyzve strojvedoucího speciálního vozidla nebo zaměstnance na dalším obsazeném stanovišti.

⁷⁾ Podle ČSN 34 2613

Další případné podmínky vyplývající z místních poměrů se uvedou v ZDD. Obsluhovací řády dálkově obsluhovaných odboček stanoví, kdy při jízdách tohoto speciálního vozidla přes odbočku směřují být obsluhovány výhybky na odbočce (např. až výpravčí obdrží zprávu z traťového stanoviště za odbočkou, že speciální vozidlo minulo stanoviště apod.). Toto ustanovení platí obdobně i pro dálkově obsluhované stanice.

O jízdě speciálního hnacího vozidla nespolehlivě ovlivňujícího kolejové obvody a počítače náprav musí výpravčí vždy zpravit též výpravčího sousední stanice ve směru jízdy.

Odstavovat speciální vozidla, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody nebo počítače náprav, na koleje s kolejovými obvody nebo s počítači náprav není dovoleno.

1447.

Není-li možné za speciální hnací vozidlo z konstrukčních důvodů přivést jiné vozidlo, smí být jeho jízda jako vlak uskutečněna za těchto podmínek:

- výpravčí zpraví o jízdě takového speciálního vozidla všechny strážníky oddílů, závoráře a výpravčího sousední stanice nejpozději při hlášení předvídaného odjezdu;
- výpravčí nařídí závorářům, obsluhujícím PZS, jejich uzavření ručně. Pokud není možno pro jeho jízdu uzavřít některé PZS ručně, musí být vlak zpraven písemným rozkazem o neúčinkování PZS;
- na tratích s automatickým hradlem nebo automatickým blokem smí být vypraven následný vlak nebo změněn směr traťového souhlasu až po telefonické odhláše, kterou si vyžádá výpravčí zadní dopravny.

1448.

Ustanovení této statě se vztahuje i na jízdy hnacích vozidel, která nezaručují správnou činnost kolejových obvodů nebo počítačů náprav.

1449.- 1450.

Neobsazeno.

B. DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ PRO STANICE BEZ ODJEZDOVÝCH NÁVĚSTIDEL

1451.

Ve stanicích bez odjezdových návěstidel musí být všechny vlaky pravidelně zastavující, kromě vlaků jedoucích v době výluky služby dopravních zaměstnanců. Je-li v takové stanici výluka služby dopravních zaměstnanců u některého vlaku jen v určité dny, tento vlak (kromě vlaku zastavujícího pro výstup a nástup cestujících) zde ve dnech, kdy je ve stanici výluka služby dopravních zaměstnanců, projede.

1452.-1454.

Neobsazeno.

C. ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ PŘI VJEZDU VLAKU DO STANICE**1455.**

Je-li třeba vjíždět do stanice nebo ze stanice odjíždět na návěst hlavního návěstidla, omezující rychlost na 40 km/h rychlostí 30 km/h, musí být u této stanice v tabelárních jízdních řádech všech vlaků značka 3>, která udává vjezdovou (odjezdovou) rychlost 30 km/h, jež se nesmí překročit.

Značka 3> u těch stanic, kde je hlavním návěstidlem návěstěno snížení rychlosti na 30 km/h podle předpisu SŽDC (ČD) D1, platí jen při jízdě na PN (RPN).

Značka 3> se neuvádí u vlaků se stanovenou rychlostí 30 km/h nebo nižší.

1456.

Není-li mechanické vjezdové (cestové) návěstidlo stanice opatřeno zrcadlím (při petrolejovém, propanbutanovém i elektrickém osvětlení), musí být u této stanice v tabelárním jízdním řádu uvedena u všech vlaků vjíždějících z příslušného směru značka →. Vidí-li strojvedoucí v takové stanici pouze noční návěst vjezdového nebo cestového návěstidla, nesmí, pokud vlak neminul předvěst tohoto návěstidla s návěstí **Volno**, překročit vjezdovou rychlost 40 km/h; je-li vedle značky → i značka 3>, nesmí překročit rychlost 30 km/h. Vidí-li však strojvedoucí nepochybně denní návěst, řídí se touto návěstí.

Toto opatření není třeba u odboček (kromě odboček, ze kterých jsou povoleny objízdné trasy), protože strojvedoucí ví, na kterou trať má jet, a zastaví, ukazuje-li návěstidlo odbočky nesprávnou návěst.

Značka → se neuvádí u vlaků se stanovenou rychlostí 40 km/h nebo nižší ve stanicích, kde je ve všech obvodech výhybek přilehlých k hlavním návěstidlům traťová rychlost 40 km/h nebo nižší a ve stanicích, kde vjezdová (cestová) návěstidla mají noční návěst pouze z odrazek (bez osvětlení).

1457.

Přednostové provozních obvodů, jichž se týká ustanovení čl. 1455, se přesvědčí při každé změně jízdního řádu, je-li v tabelárním jízdním řádu u všech vlaků uvedena značka 3>.

Přednostové provozních obvodů, jichž se týká ustanovení čl. 1456, se přesvědčí při každé změně jízdního řádu, je-li v tabelárním jízdním řádu u všech vlaků uvedena značka →.

1458.-1461.

Neobsazeno.

Kapitola III

Povolování výjimek

1462.

Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu SŽDC N1.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY**Obecně závazné právní předpisy:**

266/94 Sb.	- Zákon o dráhách
101/95 Sb.	- Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
173/95 Sb.	- Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah
177/95 Sb.	- Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah
ČSN 34 2613	- Železniční zabezpečovací zařízení - Kolejové obvody a vnější podmínky pro jejich činnost

Vnitřní předpisy SŽDC (provozovatele dráhy):

SŽDC (ČD) D1	- Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D2/1	- Doplněk s technickými údaji k předpisu ČD D2
SŽDC (ČD) D2/2	- Vzory písemných rozkazů a řešení některých dopravních situací
SŽDC (ČD) D2/81	- Doprava služebních vozidel podle typů
SŽDC (ČD) D3	- Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC (ČD) D4	- Směrnice pro tvorbu jízdních řádů a pomůcek GVD
SŽDC (ČD) D5	- Směrnice pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
SŽDC (ČD) D7	- Směrnice pro řízení provozu na tratích SŽDC, s.o.
SŽDC (ČD) D7/2	- Předpis pro organizování výluk na síti ČD
SŽDC (ČD) D7/3	- Směrnice pro analýzu a výpočet plnění jízdního řádu na tratích SŽDC, s.o.
SŽDC Dp17	- Předpis pro hlášení a šetření nehodových událostí
SŽDC (ČD) D23	- Služební předpis pro stanovení provozních intervalů a následných mezidobí
SŽDC (ČD) D24	- Předpis pro zjišťování propustnosti železničních tratí
SŽDC (ČD) D31	- Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých
SŽDC (ČD) D33	- Předpis o vojenské přepravě po železnici
SŽDC (ČD) D40	- Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích Liberec - Tanvald - Železný Brod, Tanvald - Harrachov, Smržovka - Josefův Důl
SŽDC (ČD) D41	- Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy na úzkorozchodné trati Osoblaha - Třemešná ve Slezsku

SŽDC (ČD) D46	- Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň Jižní předměstí - Cheb
PN ČD - ŽSR	- Prováděcí nařízení pro železniční hraniční přechody mezi ČR a SR
SŽDC (ČD) D181	- Ustanovení předpisů ÖBB V2 a ÖBB V3 odchylná od ustanovení předpisů ČD D1 a ČD D2
SŽDC N1	- Předpis pro tvorbu, schvalování a distribuci dokumentů vnitropodnikové legislativy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC (ČD) M32	- Směrnice k ochraně životního prostředí před znečištěním nebezpečnými látkami
SŽDC Zam1	- Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC (ČD) Op16	- Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC (ČD) S8	- Předpis pro provoz, udržování a opravy speciálních vozidel
SŽDC (ČD) Sei412	- Výkony hnacích vozidel
SŽDC (ČSD) T100	- Provoz zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) T108	- Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení
SŽDC (ČSD) V65	- Předpis pro provoz indikátoru horkoběžnosti
SŽDC (ČD) Z1	- Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	- Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z11	- Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

Vnitřní předpisy SŽDC (dopravce):

SŽDC (ČD) KN4/1	- Směrnice pro vyhotovování výkazu vozidel pro nákladní vlak
SŽDC (ČD) V15/I	- Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
SŽDC (ČSD) V32	- Předpis o nouzovém svěšování vozidel
SŽDC (ČD) V62	- Provozně technický předpis pro železniční vozy

PŘÍLOHY

**SEZNAM PŘEDPISŮ A POMŮCEK,
které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby
u sebe (na pracovišti).**

Vysvětlivky:

- a - podle potřeby
- b - jen ve stanicích, jichž se to týká
- c - v přilehlých a dirigujících stanicích, popř. na odbočce
- d - jen na tratích se zjednodušenou dopravou
- e - nařídí-li to vzhledem k místním poměrům RCP
- f - jen vedoucí posunu ŽST
- g - jen u EC, IC, EN, Ex, R a Sp vlaků (se souhlasem dopravce postačí výtah vypracovaný v potřebném rozsahu a schválený VDOD)
- h - jen strojvedoucí provádějící komerční odbavení cestujících
- i - jen pokud obsluhuje PZZ

Čísla sloupců v následující tabulce odpovídají následujícím pracovním zařazením:

- 1 - Vedoucí dispečer
- 2 - Provozní dispečer
- 3 - Vlakový dispečer
- 4 - Staniční dispečer
- 5 - Operátor
- 6 - Nádražní
- 7 - Dozorce spádoviště
- 8 - Vedoucí posunu
- 9 - Dozorce výhybek, signalista, výhybkář
- 10 - Vedoucí VPK
- 11 - Tranzitér - přípravář, samostatný tranzitér
- 12 - Komandující
- 13 - Vozmistr
- 14 - Vedoucí vlakové čety
- 15 - Strojvedoucí
- 16 - Strojvedoucí speciálního hnacího vozidla
- 17 - Hradlař, hláskář
- 18 - Strážník trati, závorář

O přidělu předpisů a pomůcek pro staničního dozorce rozhodne přednosta provozního obvodu podle druhu vykonávaných pracovních činností.

Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít předpisy a pomůcky společné.

Přednosta provozního obvodu může rozhodnout, které předpisy a pomůcky mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

Přednosta provozního obvodu může rozhodnout, aby z pomůcek jízdního řádu, vydávaných jen v elektronické podobě, měli zaměstnanci vytištěn výňatek, potřebný pro výkon jejich služby, a určí rozsah tohoto výňatku.

Zaměstnanec, pracoviště ⇔ Předpis, směrnice, pomůcka ↓	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
SŽDC (ČD) D1	/	/	/	/						/		/	/					
SŽDC (ČD) D2	/	/	/	/						/		/	/			/		
Profesní katalogový výpis (D)						/	/	f	/		/						/	/
SŽDC (ČD) D2/1	/	/	/	/			/			/	/							
SŽDC (ČD) D2/81	/	/	/									/	/			/		
SŽDC (ČD) D3	/	/	/	a					c			a						d
Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3	/	/	/	a	a				c			a			d	d		d
SŽDC (ČD) D7	/	/	/	/						/		/						
Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D7	/	/	/	/	/					/		/						
SŽDC (ČD) D7/2	/	/	/	/														
SŽDC (ČD) D7/3	/	/	/		/													
SŽDC (ČD) Sei412	/	/	/	/				f				/						
SŽDC (ČD) KN4/1	/	/	/	/		/	/	/		/	/	/	/					
SŽDC (ČD) Op16	/	/	/	/		/	/	/	/	/	/	/	/				/	/
SŽDC (ČSD) T100	/			/					/			/					/	
SŽDC (ČD) T108	/	/	/															
SŽDC (ČD) V15/I	/	/	/	/		/	/	/	/	/	/		/			/		
SŽDC (ČD) V62	/	/		/		/	/	/			/		/					
SŽDC (ČD) Z1	/			/								/						
SŽDC (ČD) Z2	/			/					i								i	/
Sešitové jízdní řády	/	/	/	/				a			/	/			/	/		
Tabulky traťových poměrů	/	/	/	/		a	a	a		a	a			a	a	a		
Listy GVD	/	/	/	/														
Jízdní řád pro veřejnost	/	/	/									/		/	h			
Vlaky osobní dopravy	/	/	/	/		/	a	a						g				
Čekací doby	/	/	/															
Rozkaz o zavedení GVD	/	/	/	/							/	/						
Plán řadení nákladních vlaků - ND	/	/	/	/		/	/	f		/	/							
Přehled nákladních vlaků	/	/	/	/		e	e	e		/	e							
Seznam vlaků				/	/	/	a	a	/	/	/		/				/	/
Obsluhovací řády	/	/	/	/		a	a	a		a	a	/					a	a
Přípojové provozní řády	/	/	/	/		a	a	a		a	a	/					a	a
Plán vlakotvorby	/	/	/	/		e	e	e		/	e							
Staniční řád				/		/	/	f	/	/	a	/						

Zaměstnanci, kteří nemají stálé (neměnné) pracoviště, tj. strojvedoucí a obsluha vlaku mají touto přílohou stanoven omezený rozsah předpisů a pomůcek, které musí mít při výkonu dopravní služby k dispozici. Ustanovení této přílohy je však nezavazuje odpovědnosti za to, že budou za všech okolností a ve všech případech jednat podle ustanovení všech předpisů, jejichž znalost jim byla předepsána. Všechny předepsané tiskopisy musí mít tito zaměstnanci však k dispozici, a to v dostatečném počtu.

V případě potřeby mají zaměstnanci podřízení při výkonu dopravní služby výpravčímu vždy právo nahlédnout do předpisů a pomůcek GVD služební sbírky na pracovišti výpravčího; výpravčí je vždy povinen jim to umožnit.

Stejně tak mají možnost členové vlakové čety nahlédnout do předpisů a pomůcek u strojvedoucího.

SEZNAM PŘEDPISŮ

**potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosta
provozního obvodu, náměstka přednosta provozního obvodu, dozorcího provozu
a na pracovišti výpravčího (dirigujícího dispečera).**

D 1	- Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy	
D 2	- Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy	
D 3 ^{**})	- Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy	
D 2/1	- Doplněk s technickými údaji k předpisu SŽDC (ČD) D2	
D 2/81	- Doprava služebních vozidel podle typů	
D 4 ^{*)}	- Předpis pro tvorbu jízdních řádů a pomůcek GVD	~
D 5 ^{*)}	- Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace	
D 7	- Předpis pro řízení provozu	
D 7/2	- Předpis pro organizování výluk na síti ČD	
D 7/3	- Směrnice pro práci analýzy a výpočet plnění GVD	
D 10 ^{**})	- Směrnice pro operativní řízení provozní práce seřadovacích stanic staničními dispečery	
D 14/III	- Směrnice o mezinárodně jednotném označování železničních nákladních vozů	
D 16	- Dopravní směrovací údaje pro vozy v nákladní dopravě	
D 17	- Předpis pro hlášení a šetření nehodových událostí	
D 23 ^{*)}	- Služební předpis pro stanovení provozních intervalů a následných mezidobí	
D 24 ^{*)}	- Předpis pro zjišťování propustnosti železničních tratí	~
KN 25 ^{*)}	- Úmluva o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě (RIV)	~
D 31	- Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých	
D 33	- Předpis o vojenské přepravě po železnici	
KN 4/1	- Směrnice pro vyhotovování výkazu vozidel pro nákladní vlak	
KN 14 ^{*)}	- Předpis o hospodaření s nákladními vozy, přepravními pomůckami a vozovým výstrojem	~
M 1 ^{*)}	- Předpis pro tvorbu technických norem a interních předpisů Českých drah	
M 36 ^{*)}	- Předpis pro poskytování osobních ochranných pracovních prostředků zaměstnancům Českých drah	
Ok 2 ^{*)}	- Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance železnic	
Ok 2/1 ^{*)}	- Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro služební odvětví železniční dopravy a přepravy	
Ok 3 ^{*)}	- Předpis o stejnokroji zaměstnanců Českých drah	
Op 16	- Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci	
Op 20 ^{*)}	- Projednávání a odškodňování úrazů cestujících na železnici	
P 1	- Pravidla technického provozu železnic s dalšími provozními a technickými zásadami platnými pro celostátní dráhy (PTPŽ)	
Sei412	- Výkony hnacích vozidel	~
T 1	- Telefonní provoz	
T 2	- Dálnopisný provoz	

T 100	- Provoz zabezpečovacích zařízení
T 108 ^{**)}	- Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení
V 15/I	- Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
V 18/I (SR) ^{**)}	- Služební předpis o vytápění vlaků párou
V 18/2 (SR) ^{**)}	- Služební předpis pro elektrické vytápění vlaků
V 18/3 (SR) ^{**)}	- Služební předpis pro individuální vytápění vlaků
V 32	- Předpis o nouzovém svěšování vozidel
V 62	- Provozně technický předpis pro železniční vozy
V 65 ^{**)}	- Předpis pro provoz indikátoru horkoběžnosti
V 70 ^{*)}	- Předpis o uplatňování náhrad za poškození vozů, vozové výstroje a přepravních pomůcek
V 71 ^{**)}	- Předpis pro čištění osobních, motorových a elektrických vozů a jednotek
V 72 ^{*)}	- Služební předpis pro osvětlování vlaků
Z 1	- Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
Z 2	- Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
Z 11 ^{**)}	- Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

Vysvětlivky:

^{*)} pouze ve sbírce přednosta provozního obvodu (náměstka přednosta provozního obvodu, dozorčího provozu)

^{**)} pouze ve stanicích, kterých se to týká.

Sbírka musí být doplněna o všechny předpisy místního významu, popřípadě o další předpisy, nařídí-li to SŽDC nebo RCP.

Je-li na pracovištích několik výpravčích, postačí jedna sbírka, pokud je jim vždy dostupná.

~
~
~

POMŮCKY A VÝVĚSKY POTŘEBNÉ PRO VÝKON DOPRAVNÍ SLUŽBY

Pomůcky pro výkon dopravní služby potřebné pro přednostu provozního obvodu, dopravního náměstka přednosty provozního obvodu, náměstka přednosty provozního obvodu, dozorčí provozu, dozorčí, dozorčí provozu ve směnách a výpravčí

- 1) Sešitové jízdní řády příslušných tratí
- 2) Tabulky traťových poměrů
- 3) Listy GVD příslušných tratí
- 4) Rozkaz o zavedení GVD
- 5) Jízdní řád ČD pro veřejnost
- 6) Sešit jízdních řádů zvláštních vlaků
- 7) Rozkazy o jízdních řádech
- 8) Seznam zastávek s časovým omezením výdeje jízdenek na přilehlých traťových úsecích
- 9) Čekací doby a opatření při zpoždění vlaků osobní dopravy
- 10) Vlaký osobní dopravy ^{*)}
- 11) Plán vlakotvorby ^{*)}
- 12) Plán řadění nákladních vlaků (ND) ^{*)}
- 13) Přehled vlaků nadřazeného systému přepravy přednostní zátěže ^{*)}
- 14) Vlaková manipulace pro přepravu vozů se spěšninami ^{*)}
- 15) Plány spojů pro dopravu vozů se spěšninami a pro dopravu vozů se sběrným zbožím ^{*)}
- 16) Seznam vlaků pro staniční (traťové) zaměstnance
- 17) Sbírka dopravních výnosů trvalé platnosti (DV)
- 18) Sbírka došlých dálkopisných zpráv
- 19) Přehled pomalých jízd v příslušných tratích (traťových úsecích)
- 20) Rozkaz o výluce služby dopravních zaměstnanců ^{*)}
- 21) Rozkaz o doprovodu vlaků vlakovými četami, sešit 1 a sešit 2
- 22) Rozkazy o výlukách, vypnutí zabezpečovacího zařízení, napětíových výlukách trakčního vedení
- 23) Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3 (PND3) ^{*)}

Vysvětlivka: ^{*)} - jen ve stanicích, jichž se to týká.

Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít předpisy, pomůcky a vývěsky společné.

ZDD určí, jaké předpisy, pomůcky a vývěsky budou na pracovištích, kde se vykonává dopravní služba jen v mimořádných případech (dálkově ovládané stanice apod.)

Přednosta provozního obvodu může rozhodnout, které předpisy a pomůcky mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati:

- 1) List GVD (nákresný jízdní řád) [u velkých stanic s více zaústěnými tratěmi může přednosta provozního obvodu dovolit výjimku]
- 2) Seznam vlaků pro staniční zaměstnance (u velkých stanic může být řešeno zvláštní pomůckou)
- 3) Seznam vlaků pro traťové zaměstnance
- 4) Náčrtek stanice s vyznačením obvodů pro zjišťování volnosti vlakové cesty (s užitečnou délkou dopravních kolejí v metrech) [u velkých stanic možno se souhlasem přednosta provozního obvodu uvést jen část stanice]
- 5) Náčrtek stanice s vyznačením posunovacích obvodů a s uvedením nejnepríznivějších stavebních spádů na jednotlivých kolejích (u velkých stanic možno se souhlasem přednosta provozního obvodu uvést jen část stanice)
- 6) Schematický plán trakčního vedení ve stanici s vyznačením úsekových odpojovačů
- 7) Zákaz vstupu do služebních místností pro osoby, které tam nevykonávají službu ani dozor (označení před vstupem do místnosti)
- 8) Zákaz obsluhy zabezpečovacího zařízení nepovolaným osobám
- 9) Seznam hovoren zapojených do traťového telefonního okruhu
- 10) Vývěska s poučením o první pomoci při úrazu elektřinou a poučení o zacházení s elektrickým zařízením při požárech a zátopách. Požární poplachové směrnice.
- 11) Důležitá ustanovení ZDD:
 - kilometrická poloha všech přejezdů v přilehlých mezistaničních úsecích včetně způsobu zabezpečení a způsobu zjištění, že vozidla minula přejezd,
 - doba určená pro včasné zastavení rušícího posunu,
 - doba určená pro hlášení předvídaného odjezdu,
 - tabulka následného mezidobí a elektrického mezidobí,
 - kilometrická poloha oddílových návěstidel v přilehlých mezistaničních úsecích (na dvou- a vícekolejných tratích se vypracuje jako schematický náčrtek)Nutnost uvedení jednotlivých údajů určí přednosta provozního obvodu.
- 12) Záznamní tabule (upravená podle místních poměrů) [nutnost zřízení určí přednosta provozního obvodu]
- 13) Časový plán osvětlování vypracovaný podle osvětlovacího kalendáře (dodá SDC), a to na všech pracovištích, ze kterých je ovládáno osvětlování objektů staničních prostranství a prostor
- 14) Rozvrh pohotovostí zaměstnanců Správy dopravní cesty

PŘEHLED VÝVĚSEK NA JEDNOTLIVÝCH PRACOVIŠTÍCH

Pracoviště	Vývěsky (podle pořadových čísel)
Výpravčí	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14
Staniční dispečer	1, 2, 5, 6, 7, 10, 13, 14
Dozorce výhybek, výhybkář, signalista	2, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 13
Hradlář, hláskař	3, 7, 8, 9, 10, 13
Závorář, strážník trati	3, 7, 8, 9, 10, 11, 13
Nádražní (dozorce spádoviště), vedoucí posunu	2, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13

Přednosta provozního obvodu určí, které z uvedených vývěsek musí být vzhledem k místním poměrům vypracovány v jednotlivých stanicích. Dále určí, které z vypracovaných vývěsek mohou být uloženy na pracovišti, nemusí však být vyvěšeny.

Stejně tak může přednosta provozního obvodu povolit, aby byly některé schematické náčrtky sloučeny, nenaruší-li se jejich přehlednost.

Přednosta provozního obvodu může rozhodnout, aby z pomůcek jízdního řádu, vydávaných jen v elektronické podobě, měli zaměstnanci vytištěn výňatek, potřebný pro výkon jejich služby, a určí rozsah tohoto výňatku.

Vzor dálnopisné zprávy pro dopravu speciálního vozidla

Všem stanicím v trati :

Ústí nad Orlicí - Letohrad - Žamberk,
provozní dispečer RCP Hradec Králové a RCP Česká Třebová,
URMIZA Praha.
(každá ve svém obvodu trs)

(jen pro dopravu)

Příkaz k dopravě speciálního vozidla
číslo 16.19.26

(odesílací stanice přiloží k nákladnímu listu)

Dopravte speciální vozidlo:

- a) druh zboží : kolejový jeřáb UK 25 - 18
majetek : TSS Pardubice
ze stanice : Ústí n.Orl.
do stanice : Žamberk
- b) naloženo na voze : na vlastních kolech a 2 doprovodné vozy
- d) rozměry zásilky :
PLM oboustranně ve výši 500-3300 pol. šíře 1575mm
ve vzdálenosti 6200mm od otoč. čepů
- e) stanovená přepravní cesta :
Ústí n.Orl. - Letohrad - Žamberk
- f) dopravte vlaky :
Dne 16.srpna 1996 v 16,00 h - vhodně zaveďte
- g) pro tuto zásilku dodržte dopravní podmínky dps :
SŽDC (ČD) D2; SŽDC (ČD) D/81, příl. III/2; SŽDC (ČD) D31 čl.
rychlost 50/20 km/h - námezníky uvolnit na 15 m
v ŽST Ústí n. Orl. - nesmí jet po 16. stan. koleji
- i) ostatní :
- j) záznamy při dopravě :

Sledujte a předhlašujte - zúčastněné zpravte.

SDC Hradec Králové - podpis

Stanoviště.....

SEZNAM VLAKŮ PRO TRAŽOVÉ ZAMĚSTNANCE

platný od.....

[illegible]

Převažují-li v traťovém úseku pravidelné vlaky, vyznačí se vlaky podle potřeby hnědě.

Převažují-li v traťovém úseku vlaky podle potřeby, vyznačí se pravidelné vlaky modře.

Pravidelné lokomotivní vlaky se vyznačí zeleně, rušící vlaky červeně.

Zápisník předvídaných odjezdů

[illegible]

Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů

[illegible]

Dopravní deník

[illegible]

Zápisník

volnosti a správného postavení vlakové cesty

[illegible]

České dráhy

Vlakopis pro lokomotivní vlak

Číslo vlaku: Z: Do:

Datum: Podpis výpravčího:

Razítko ŽST:

Vydání vlakopisu není rozkazem k odjezdu !!!

(přední strana)

VLA KOVÁ HLÁŠENKA PRO NÁKLADNÍ VLAKY

Vlak číslo (kmen vlaku číslo) dne 19
 Počet vozů z toho ložených prázdných
 Počet náprav - ložených/prázdných
 Délka (v metrech) - soupravy vozidel vlaku
 Dopravní hmotnost Celková hmotnost vlaku
 Potřebná brzdicí procenta Skutečná brzdicí procenta
 Způsob brzdění

Hnací vozidlo	Řada a číslo	Strojvedoucí	Domovské depo	Čas nástupu
Vlakové				
Připřežní				
Postrkové				
Vložené				
Pohotovému k službě				
Nečinné		Pro DKV (OOR):		

Řadění vlaku vyhovuje pro 1 postrk, pro 2 postrky, nevyhovuje pro postrk *)

Příjezd vlaku h min

Od vlaku odvěšeno:

K vlaku přivěšeno:

Vozů Hmotnost

Vozů Hmotnost

Dále veze:

Vozů ložených prázdných

Náprav ložených prázdných metrů

Stanice poslední technické prohlídky

Poznámky (zmenšená rychlost vlaku, odchylky od turnusu, apod.)

*) Nehodící se škrtněte

(zadní strana)

Výchozí stanice vlaku

Cílová stanice vlaku

Odevzdejte hlášení ve stanici

Rozbor vlaku

Počet vozidel	Dopravní hmotnost	Číslo poslední seřadovací stanice. index směru, po-případě sta-nice určení	Druh nákladu (rychlé zboží, živé apod.)	Poznámky (nejvyšší dovo-le-ná rychlost, sla-bé tahadlové ústrojí, rozdíl výšek nárazníků, instradace, PLM apod.)
Odchytky od předepsaného řadění:				

Vzor tiskopisu:

ZPRÁVA O VLAKU																		
údaje pro tiskopis 735 1 5901 Záznam o výkonech hnacího vozidla																		
Den vý- konu	nsl	Číslo vlaku (evidenční č. jednotky)	Ze stani- ce	Do sta- nice	Dopravní hmotnost vlaku	Hmotnost nákladu	Počet náprav						Obsadi- telnost vlaku	Obsluha vlaku		Ostatní hnací vozidla s podílem zátěže na vlaku		
							ložené	prázdné	slu- žební	osobní	poš- tovní	jídelní lůžkové		ostatní	domovská stanice	počet osob	km	řady hnacích vozidel
26		27			14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	40	41

Údaje zapisujete podle ustanovení článků předpisu SŽDC (ČD) Sei 412. Uvedená čísla sloupců odpovídají sloupcům v tiskopise 735 1 5901 Záznam o výkonech hnacích vozidel.

Údaje pro tiskopis 735 1 5901 Záznam o výkonech hnacích vozidel vyplnil zaměstnanec: dne

jméno

.....
podpis

.....
služebna

POKYNY K VYPLŇOVÁNÍ ZPRÁVY O VLAKU (výťah z příslušných článků předpisu SŽDC (ČD) Sei 412)

1. Tiskopis Zpráva o vlaku slouží k zápisu údajů o sestavení vlaku a obsluze vlaku. Zpráva o vlaku se vyplňuje pro všechna hnací vozidla s podílem zátěže na všech druzích vlaků s vykázanou dopravní hmotností.
 2. Je-li ke kmenovému vlaku dočasně připojen další díl se svými hnacími vozidly, zapisují se do Zprávy o vlaku pro hnací vozidla kmenového vlaku údaje pouze za kmenový vlak bez připojeného dílu.
 - Do Zprávy o vlaku pro hnací vozidla připojeného dílu se zapisují údaje pouze o tomto připojeném dílu.
 3. Do sloupce 26 - DEN VÝKONU se zapisuje datum skutečného odjezdu vlaku ze stanice, která je uvedena ve sloupci „Ze stanice”.
 4. Do sloupce „nsl” se zapíše případné pořadové číslo následu vlaku.
 5. Do sloupce 27 - ČÍSLO VLAKU (EVIDENČNÍ Č. JEDNOTKY) se zapíše číslo vlaku.
 6. Do sloupce „ZE STANICE” se písmenovou zkratkou zapíše název stanice na počátku traťového úseku, pro který platí Zpráva o vlaku, případně se doplní evidenčním číslem stanice dle SR 70 (Sei).
 7. Do sloupce „DO STANICE” se písmenovou zkratkou zapíše název stanice na konci traťového úseku, pro který platí Zpráva o vlaku, případně se doplní evidenčním číslem stanice dle SR 70 (Sei).
 8. Do sloupce 14 - DOPRAVNÍ HMOTNOST VLAKU se zapisuje dopravní hmotnost vlaku v tunách, která je součtem vlastních hmotností všech vozidel vlaku, která nevyvíjejí žádnou tažnou sílu, hmotností všech motorových a elektrických vozů a jednotek a hmotností nákladu a cestujících.
 9. Do sloupce 15 - HMOTNOST NÁKLADU se zapisuje v tunách součet hmotností nákladů dopravovaných vlakem, **kromě** hmotnosti cestujících, zavazadel, prázdných vozů přepravců přepravovaných na nákladní list, zbytků nákladů v prázdných vozech a vozidel, přepravovaných na vlastních kolech.
- Všechny uvedené hmotnosti se však započítávají do dopravní hmotnosti vlaku.
10. Do sloupců 16 až 22 - POČET NÁPRAV se zapisují součty počtů náprav všech vozidel vlaku, s výjimkou činných lokomotiv.

Jednotlivé druhy kolejových vozidel se do jednotlivých sloupců započítávají takto:

- vozy všech řad, v nichž nebo na nichž je přepravován náklad na nákladní list nebo jiný přepravní doklad: všechny nápravy NÁKLADNÍ LOŽENÉ;
- prázdné nákladní vozy: všechny nápravy NÁKLADNÍ PRAZDNÉ;
- osobní vozy a všechna další vozidla určená pro přepravu cestujících (elektrické a motorové vozy a jednotky, ostatní druhy vozů mimořádně určené pro přepravu cestujících) a lehátkové vozy nedoprovázené průvodcem: všechny nápravy OSOBNÍ (neplatí pro vlaky Ro-La);

- lehátkové vozy doprovázené průvodcem a všechny jídelní a lůžkové vozy: všechny nápravy JÍDELNÍ A LŮŽKOVÉ;
- poštovní vozy a nákladní vozy, použité pro přepravu pošty: všechny nápravy POŠTOVNÍ;
- osobní vozy, služební vozy a vozy typu DPost, kterými se přepravuje pošta za doprovodu poštovních zaměstnanců: jedna náprava za každý takový vůz POŠTOVNÍ, ostatní nápravy podle druhu vozu OSOBNÍ nebo SLUŽEBNÍ;
- služební a zavazadlové vozy a všechny další druhy vozů použité jako služební vůz, vozy pro přepravu aut ve vlacích osobní dopravy, vozy typu DPost nedoprovázené poštovními zaměstnanci: všechny nápravy SLUŽEBNÍ;
- vozy typu BD: polovina náprav OSOBNÍ, polovina SLUŽEBNÍ;
- vozy typu BR a lehátkové vozy s bufetovým oddílem nedoprovázené průvodcem lehátek: polovina náprav OSOBNÍ, polovina JÍDELNÍ A LŮŽKOVÉ;
- vozy pro zvláštní účely dráhy, pracovní vozy, jeřáby, sněhové pluhy, hnací vozidla nečinná a k službě pohotová, vozidla převážená v rámci jejich dodávek, oprav a rušení, osobní vozy a další vozidla určená pro přepravu cestujících, která u vlaků s přepravou cestujících nejsou pro jejich přepravu použita, vozy osobní dopravy na vlacích Ro-La a všechna další vozidla neuvedená v minulých odstavcích (kromě činných hnacích vozidel): všechny nápravy OSTATNÍ.

11. Do sloupce 23 - OBSADITELNOST VLAKU se zapisuje u vlaků s přepravou cestujících počet míst k sezení nebo ležení ve vozech pro přepravu cestujících, mimo místa k sezení v jídelních vozech a v restaurační části bufetových vozů.

12. Do sloupců 24 a 25 se zapisují údaje o členech obsluhy vlaku, pokud jsou zaměstnanci železničních stanic nebo externího dopravce. Zaměstnanci ostatních služebních oddělení, cizích organizací a zaměstnanci přítomní v obsluze vlaku z důvodu seznání, kontrolní činnosti apod., se do Zprávy o vlaku nezapisují.

13. Do sloupce 24 - DOMOVSKÁ STANICE OBSLUHY VLAKU se zapisuje šestimístné evidenční číslo domovské stanice (resp. evidenční číslo externího dopravce) obsluhy vlaku podle služební rukověti SR 70 (Sei) nebo Dodatku. V případě, že obsluha vlaku je tvořena zaměstnanci z více domovských stanic, zapíše se evidenční číslo domovské stanice vedoucího obsluhy vlaku.

14. Do sloupce 25 - POČET OSOB OBSLUHY VLAKU se zapisuje celkový počet členů obsluhy vlaku.

15. Do sloupce 40 - OSTATNÍ HNACÍ VOZIDLA S PODÍLEM ZÁTĚŽE NA VLAKU - KM se zapisuje počet ujetých kilometrů na vlaku dalšími činnými hnacími vozidly, uvedenými jejich řadami ve sloupci 41.

Kdyby výjimečně ve sloupci 41 jednoho řádku oddílu C byly odkazy na více ostatních činných hnacích vozidel, z nichž každé by na vlaku ujelo jiný počet kilometrů, určí se hodnota sloupce 40 v tomto řádku jako aritmetický průměr vzdáleností, ujetých na vlaku jednotlivými ostatními činnými hnacími vozidly.

U hnacích vozidel nedoprovázených lokomotivní četou a u řídicích, přípojných a vložených vozů se zapisují do sloupce 40 celkové kilometry dopravy těchto vozidel na vlaku.

16. Do sloupců 41 - OSTATNÍ HNACÍ VOZIDLA S PODÍLEM ZÁTĚŽE NA VLAKU - ŘADY HNACÍCH VOZIDEL se v jednotlivých sloupcích zapisují řady dalších činných hnacích vozidel (přípřežní, postrkové, vložené) na vlaku, a to v maximálním rozsahu pro záznam tří dalších hnacích vozidel podílejících se na vozbě daného vlaku.

U hnacích vozidel cizích železnic se nezapisuje řada HV podle značení cizí železnice, ale zapíše se obdobná řada HV ČD stejné trakce, která má stejné nebo přibližné poměrové číslo.

U parních lokomotiv se zde jejich řada nezapisuje.

U hnacího vozidla nedoprovázeného lokomotivní četou a u řídicích, přípojných a vložených vozů se do sloupců 41 zleva zapisuje jejich řada a číslo, včetně kontrolní číslice.

Neobsazeno.

ČD

Evidenční číslo

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a PMD při n e m o ž n é m d o r o z u m ě n í.

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypravit vlaky nebo PMD
ze stanice do stanice
a opačně.

Uložit ve stanici

Razítko
RCP

Razítko stanice uložení
podpis přednosta provozního obvodu

.....

.....

(bílá barva)

ČD

Evidenční číslo

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a PMD při n e m o ž n é m d o r o z u m ě n í
při obousměrném provozu na jedné koleji dvoukolejné trati.

PLATÍ JEN PRO PRVNÍ HLAVNÍ TRAŤOVOU KOLEJ

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypravit vlaky nebo PMD
ze stanice do stanice
a opačně.

Uložit ve stanici

Razítko
RCP

Razítko stanice uložení
podpis přednosty provozního obvodu

.....

.....

(červená barva)

ČD

Evidenční číslo

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a PMD při n e m o ž n é m d o r o z u m ě n í
při obousměrném provozu na jedné koleji dvoukolejné trati.

PLATÍ JEN PRO DRUHOU HLAVNÍ TRAŤOVOU KOLEJ

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypravit vlaky nebo PMD
ze stanice do stanice
a opačně.

Uložit ve stanici

Razítko
RCP

Razítko stanice uložení
podpis přednosty provozního obvodu

.....

.....

(modrá barva)

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo

V dne 19
(razítko)

.....
Podpis strojvedoucího

.....
Sepsal (podpis)



.....
Podpis vedoucího vl. čety
(jen pokud se text týká i vlakové čety)

ROZKAZ K OPATRNÉ JÍZDĚ pro vlak číslo

Č á s t A

Jedte k přejezdům

v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾
v km	mezi ¹⁾
	a ²⁾

se zvýšenou opatrností!

Č á s t B

Jedte z do
pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
Označte vlak pro jízdu za nemožného dorozumění dle předpisu ČD D1!
Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí.
Ve stanici zastavte! *)
Povolenku odevzdejte ve stanici ! *)

Jiné příkazy:

V dne 20
(stanice, hradlo, hláska)

.....
Podpis strojvedoucího

.....
Sepsal (podpis)

Nehodící se část rozkazu škrtněte šikmo.

Nepoužité řádky v části A škrtněte šikmou čarou.

*) Nehodící se větu škrtněte.

¹⁾ U PZZ v obvodu stanice škrtněte a dopište „v ŽST“.

²⁾ U PZZ v obvodu stanice nevyplňujte.

ROZKAZ Z pro vlak číslo

Č á s t 1

Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.

Jedete na traťovou kolej číslo^{*)}.

K prvnímu oddílovému návěstidlu jedte podle rozhledových poměrů. Od tohoto návěstidla jedte podle návěstního znaku návěstidla.

Č á s t 2

Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.^{§)}

Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo^{*)}. Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h.

U návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** jedněte jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

Č á s t 3

Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.

Do jedete po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu, nepřekročte rychlost 100 km/h.

V úrovni návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** u správné koleje jedněte jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**^{**)}.

Vjezdové návěstidlo správné koleje do pro vaši jízdu platí^{**)}.

Jiné příkazy:

V dne 20

(razítko)

.....
Podpis strojvedoucího

.....
Sepsal (podpis)

Nehodící se část škrtněte šikmo.

^{*)} Vyplňuje se jen na dvou a vícekolejných tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtne; číslo traťové koleje zapisujte slovy.

^{**)} Škrtněte celou větu, má-li nesprávná kolej vlastní vjezdové návěstidlo nebo jedou-li vlaky souběžně po obou traťových kolejích nebo stanoví-li to rozkaz o výluce.

^{§)} Nehodí-li se, škrtněte celou větu

Příkaz vlaku číslo:

Část 1		
Vjezdové a cestové ^{*)} návěstidlo se neobsahuje, vjezd do stanice dovolen.		
Část 2		
Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. Jedete na traťovou kolej číslo ¹⁾ K dalšímu hlavnímu návěstidlu jedte podle rozhledových poměrů. ^{*) 2)}		
Část 3		
Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. ^{*)} Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo ¹⁾ Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h. U návěstidla s návěstí Stanoviště oddílového návěstidla jednete jako u předvěsti s návěstí Výstraha .		
Část 4		
Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. ^{*)} Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo ¹⁾ Oddílové návěstidlo automatického hradla v km pro vaši jízdu neplatí.		
Část 5		
Oddílové návěstidlo automatického hradla se pro vaši jízdu neobsahuje. Vjezd do druhého traťového oddílu povolen.		
Část 6		
K přejezdům v km mezi a v km mezi a v km mezi a jedte se zvýšenou opatrností!		
Část 7		
Ve stanici jedete na obsazenou kolej.		
Část 8		
Jiné příkazy:		
..... Podpis strojvedoucího ŽST - číslo fonogramu Převzal (příjmení, prac. zařazení)
Dne 20 Příjmení výpravčího (dispečera, pohotovostního výpravčího)		

Nehodící se část škrtněte šikmo, číslo traťové koleje zapisujte slovy!

^{*)} Nehodící se škrtněte.

¹⁾ Vyplňuje se jen na dvou a více kolejných tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtně.

²⁾ Platí jen na tratích s automatickým blokem.

Číslo rozkazu:

VÝKAZ VOZIDEL PRO VLAKY OSOBNÍ DOPRAVY

Sepsal: Vlak číslo z do dne
v Vlak číslo z do dne
..... Vlak číslo z do dne

[illegible]

Poznámky pište na zadní stranu tiskopisu.

Zaokrouhlování hmotnosti provádějte vždy na nejbližší celé číslo

Neobsazeno.



Všeobecný rozkaz pro PMD

1.	Jízda PMD je povolena směrem k na traťovou kolej číslo **)
2.	Jízda PMD je povolena do km a zpět.
3.	Jízdu PMD ukončete v (ŽST, km) nejpozději v hod.!
4.	Pro odjezd platí návěsti cestového *) a odjezdového návěstidla dovolující jízdu vlaku.
5.	Jedete za vlakem!
6.	Krycí návěstidlo pro Vás neplatí!
7.	Pro vaši jízdu neúčinkují PZZ v km , v km
8.	Jedete do mezistaničního úseku, obsazeného vlakem (PMD) za účelem zjištění příčin jeho nedojetí. Kilometrická poloha vozidel není známa.
9.	Souhlas k vjezdu do stanice si vyžádejte telekomunikačním zařízením od vjezdového návěstidla.
10.	Vjezdové a cestové *) návěstidlo stanice se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen. Jízdu ukončete (místo zastavení)
11.	V km je umístěn výstražný terč.
12.	V km — pomalá jízda km/h. V km — pomalá jízda km/h.
13.	Pokud před návratem nedojedete do km , nebude PZZ v km pro vaši jízdu účinkovat .

Jiné příkazy:

V dne 19
(razítko)

.....
Podpis strojvedoucího

.....
Podpis zaměstnance
řídícího posun

.....
Sepsal (podpis)



Pořadové číslo davaného příkazu zakroužkujte!

*) nehodící se škrtněte

**) uvádějte jen na vícekolejných tratích

Opatření pro provoz dlouhodobě odstavených vozidel s nespolehlivým ovlivňováním zabezpečovacích zařízení.

Dlouhodobě odstavená vozidla

1. Za kolejová vozidla s nespolehlivým ovlivňováním kolejových obvodů (izolovaných úseků) zabezpečovacího zařízení (dále jen nešuntující vozidla) jsou považována všechna železniční kolejová vozidla, s nimiž se nepohybovalo po koleji více než 7 dnů. Proto je třeba odstavovat tato kolejová vozidla přednostně na koleje bez kolejových obvodů.
2. Pokud je nutné odstavit vozidla na více než 7 dnů na koleje s kolejovými obvody, je třeba provést nejpozději sedmý den tato opatření:
 - a) pověřený zaměstnanec SDC musí vypnout z činnosti kolejové obvody takto obsazené koleje, včetně tratové části vlakového zabezpečovacího zařízení;
 - b) nebrání-li nekontrolovatelným pohybům vozidel odvrátne výhybky, výkolejky nebo pražcové zábrany, musí být tato vozidla zajištěna uzamykatelnými podložkami.
3. Osoba, povolující odstavení vozidel na dobu delší než 7 dní na kolej s kolejovými obvody, musí tuto skutečnost neprodleně oznámit výpravčímu. Dopravce je povinen tato vozidla zajistit podle odst. b) předchozího článku. Výpravčí je povinen neprodleně zajistit u udržujícího zaměstnance SDC vypnutí kolejových obvodů včetně zápisu do Záznamníku poruch jako při jejich poruše. Po uplynutí 7 dnů od odstavení vozidel musí všichni zaměstnanci postupovat jako při poruše kolejových obvodů, a to i v případě, že kolejové obvody nebyly dosud vypnuty.
4. Zaměstnanec obsluhující zabezpečovací zařízení je povinen zjišťovat volnost jízdní cesty na ty koleje, kde by mohla být jízda vlaku nebo posunového dílu ohrožena nešuntujícími vozidly, nebrání-li tomuto účelová zábrana (odvrátne výhybka, výkolejka, dvojitá pražcová zábrana, uzamykatelné podložky apod.).
5. Výpravčí může zavedená opatření zrušit až po zápisu udržujícího zaměstnance SDC o zapnutí kolejových obvodů do činnosti do Záznamníku poruch.

Obnovení šuntovací schopnosti dlouhodobě odstavených vozidel

6. Šuntovací schopnosti nešuntujících vozidel se obnoví zabrzděním vlaku nebo PMD při zmenšení tlaku v hlavním potrubí o nejméně 0,5 bar bez použití elektrodynamické brzdy nebo automatické regulace rychlosti při dvou zastaveních vlaku nebo PMD z rychlosti vyšší než 20 km/h. Zastavení vlaku nebo PMD se musí uskutečnit jedenkrát v průběhu jízdy do sousední stanice pokud možno z nejvyšší dosažitelné rychlosti, druhé zastavení musí být uskutečněno v sousední stanici. Budou-li v této stanici splněny podmínky pro průjezd vlaku, nemusí být vlak z této stanice vypraven návštějí Odjezd.
Při jízdě vlaků sestavených z nešuntujících vozidel je jejich jízdní doba zpravidla delší než je určeno jízdním řádem.
7. Obnovování šuntovací schopnosti vozidel nesmí být prováděno při jízdě vlaku s přepravou cestujících.
Obnovení šuntovací schopnosti vozidel, se kterými se pouze posunuje v obvodu stanice, se nepředpokládá a jsou posuzována jako nešuntující vozidla.

8. Pokud stála více než 7 dnů bez pohybu na jednom místě hnací vozidla (kromě vozidel, která nespolehlivě ovlivňují kolejové obvody nebo počítače náprav), musí být v průběhu odjezdu z místa odstavení očištěna jízdní plocha dvojkolí jeho přibrzděním přímočinnou (přídavnou) brzdou tlakem cca 0.5 bar v brzdovém válci na dráze nejméně 100 metrů.

Povinnosti zaměstnanců při jízdě nešuntujících vozidel

9. Výpravčí výchozí stanice vlaku (PMD), ve kterém jsou zařazena nešuntující vozidla, zpraví před jeho jízdou o této skutečnosti:

- a) strojvedoucího;
- b) výpravčího sousední stanice;
- c) zaměstnance, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení ve stanici a na trati do sousední stanice.

Výpravčí sousední stanice o této skutečnosti zpraví zaměstnance, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení ve stanici nejpozději při příkazu k přípravě vlakové cesty pro tento vlak nebo při ohlášení jízdy PMD.

10. Strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem následujícího znění:

Ve vlaku (PMD) jsou zařazena nešuntující vozidla.

V průběhu jízdy do sousední stanice zastavte z nejvyšší dosažitelné rychlosti (vyšší než 20 km/h) zmenšením tlaku v hlavním potrubí o nejméně 0,5 bar bez použití elektrodynamické brzdy nebo automatické regulace rychlosti!

Ve stanici zastavte, i kdyby byly splněny podmínky pro průjezd vlaku!

Bude-li sunut vlak (PMD), ve kterém je první vozidlo nešuntující, musí být strojvedoucí a zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD) zpraven písemným rozkazem o neúčinkování PZS.

11. Zaměstnanec obsluhující zabezpečovací zařízení je povinen:

- a) zjišťovat pohledem v kolejišti volnost vlakové cesty pro jízdu prvního dalšího vlaku na kolejích, po nichž byla uskutečněna jízda nešuntujících vozidel;
- b) u vlaků (posunových dílů) sestavených z nešuntujících vozidel:
 - ba) zajišťovat správnou polohu pojížděných výhybek přeložením jejich řadičů do souhlasných poloh, popř. provedením nouzových závěrů;
 - bb) sledovat indikaci obsazení a uvolnění izolovaných úseků a zhasínání kontrolních světel návěstidel;
 - bc) podle předpisu SŽDC (ČD) Z2 „Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“ uzavírat ručně světelná přejezdová zabezpečovací zařízení, vybavená prvky pro dálkovou obsluhu.

12. Na trať s traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (automatický blok, automatické hradlo) se za vlakem, jehož poslední vozidlo je nešuntující, smí vypravít následný vlak nebo změnit směr traťového souhlasu až po telefonické ohlášce, kterou si vyžádá výpravčí zadní dopravní.

13. Dopravce je povinen upozornit výpravčího na nešuntující vozidla nejpozději při ohlášení připravenosti vlaku k odjezdu, popř. při sjednávání posunu nebo PMD.

Evidence dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy (pomalých jízd a nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení) a pracovních míst

1. Tato ustanovení se týkají evidence:
 - pracovních míst označených výstražnými kolíky s dočasnou platností, která vyžadují zavedení opatření k zajištění bezpečnosti zaměstnanců, pracujících na širé trati;
 - nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení, při kterých jsou umístěna návěstidla pro elektrický provoz.
2. Následující ustanovení se týkají i dočasných pomalých jízd, není-li u příslušného ustanovení stanoveno jinak.
3. Za dodržování zásad pro zavádění, odstraňování a evidenci pomalých jízd, nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení a pracovních míst v obvodu příslušné SDC odpovídá ředitel SDC.
Za evidenci pomalých jízd, nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení a pracovních míst v přilehlých dispozičních (zpravovacích) úsecích odpovídá přednosta provozního obvodu.
4. Zavedení nebo zrušení pomalých jízd, nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení a pracovních míst se provádí dálkopisnou zprávou (popř. po vzájemné dohodě elektronickou poštou), která musí obsahovat:
 - určení času (datum a hodinu zavedení nebo ukončení);
 - určení místa (mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo traťové nebo staniční koleje, případně i číslo výhybky);
 - u pomalé jízdy a pracovního místa kilometrickou polohu jejího začátku a konce;
 - u pomalé jízdy původní traťovou rychlost a rychlost pomalé jízdy;
 - u nepředpokládané napět'ové výluky trakčního vedení na širé trati, zda je dovolena jízda setrvačností;
 - důvod zavedení (stručně a jasně);
 - předpokládané datum odstranění;
 - u pomalé jízdy prodloužení jízdních dob IC, EC, R (uvádí se zpoždění nejrychlejšího vlaku, který v daném úseku projíždí), Os a Pn vlaků.Zavedení a zrušení pomalých jízd, nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení a pracovních míst je možno provést i jednou dálkopisnou zprávou, jestliže je již při zavedení znám čas ukončení.
5. Dálkopisné zprávy (zprávy elektronickou poštou) zasílají SDC na:
 - DDC KVŘ SOP (Divize dopravní cesty - Kancelář vrchního ředitele, samostatné oddělení provozní);
 - příslušnému RCP;
 - všem dispozičním stanicím dle Prováděcího nařízení k SŽDC (ČD) D7 příslušného RCP a všem stanicím v příslušném dispozičním úseku;

- příslušným DKV;
- dalším adresátům po vzájemné dohodě.

6. Způsob vedení evidence pomalých jízd a nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení na jednotlivých SDC je v kompetenci ředitele SDC, ale měsíční přehledy musí obsahovat:

- soupis všech platných pomalých jízd, nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení a pracovních míst za celé SDC k poslednímu dni v měsíci (neuvádějte neplatné dočasné pomalé jízdy);
- u každé pomalé jízdy musí být uveden mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo koleje, kilometrická poloha začátku a konce pomalé jízdy, původní traťová rychlost, rychlost pomalé jízdy, důvod zavedení, datum zavedení, datum předpokládaného odstranění;
- u každé nepředpokládané napět'ové výluky trakčního vedení musí být uveden mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo traťové nebo staniční koleje, důvod zavedení, datum zavedení, datum předpokládaného odstranění.

7. Přehledy pomalých jízd a nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení zasílají SDC:

- měsíčně na DDC KVR SOP, t.j. soupis všech platných pomalých jízd a nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení k poslednímu dni daného měsíce. Přehledy se zasílají elektronickou poštou, dálnopisem nebo faxem první pracovní den následujícího měsíce;
- měsíčně na příslušné RCP a ŽST dle Prováděcího nařízení k SŽDC (ČD) D7 příslušného RCP;
- příslušným DKV (četnost zasílání přehledů dle dohody s DKV);
- dalším adresátům dle dohody.

8. Evidence pomalých jízd musí v ŽST obsahovat mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo koleje, kilometrickou polohu začátku a konce pomalé jízdy, rychlost pomalé jízdy, datum a hodinu zavedení a ukončení, číslo dálnopisné zprávy, kterou byla pomalá jízda zavedena a ukončena.

Evidence nepředpokládaných napět'ových výluk trakčního vedení musí v ŽST obsahovat mezistaniční úsek nebo ŽST, číslo traťové nebo staniční koleje, datum a hodinu zavedení a ukončení, číslo dálnopisné zprávy, kterou byla nepředpokládaná napět'ová výluka trakčního vedení zavedena a ukončena.

Evidence pracovních míst musí v ŽST obsahovat mezistaniční úsek, číslo traťové koleje, kilometrickou polohu začátku a konce pracovního místa, datum a hodinu zavedení a ukončení, číslo dálnopisné zprávy, kterou bylo pracovní místo zavedeno a ukončeno.

9. Hodnocení pomalých jízd se provádí na divizi dopravní cesty podle kritérií, které vyhlásí vrchní ředitel divize dopravní cesty.

Přechod na nový jízdní řád, přechod na letní nebo středoevropský čas, pomůcky jízdního řádu

a) přechod na nový jízdní řád

1. Pravidelné vlaky jsou zavedeny a ohlášeny zavedením nového jízdního řádu na celou dobu jeho platnosti a není třeba je v přechodové noci jmenovitě zavádět. Přechod vlaků je určen „Rozkazem o přechodu do nového jízdního řádu“, vydávaným dopravci.

2. V přechodové noci od 23.40 h. do 0.20 h. je zakázáno přečíslování vlaků z jiných důvodů, než z důvodu přechodu na nový jízdní řád. V tomto období se nesmí provádět přečíslování ze starého na staré a z nového na nové číslo vlaku. Dále je třeba v přechodové noci omezit zavádění vlaků, neuvedených v rozkazech o přechodu do nového jízdního řádu, zvláště následů. Je-li jejich zavedení bezpodmínečně nutné, určí se jejich přechod již při zavedení (u plánovaných přeprav již při instradaci) podle následujících všeobecně platných zásad.

3. Přechod vlaků se stanoví zpravidla do stanice, které vlak dosáhne nejpozději ve 23.59 h. K omezení zbytečných zastavování je možno určit přechod i do stanice, v níž vlak poprvé zastavuje po půlnoci, nejdéle však v 0.20 h. Vlak může přejít i do trasy, odjíždějící v novém jízdním řádu mezi 23.00 h. a 23.59 h. Ze stanice (dopravny) určené pro přechod může vlak odjet ihned po jeho provedení, nejdříve však ve 23.40 h.

4. Vlak, který podle starého i nového jízdního řádu má ve stanici (dopravně) určené pro přechod projíždět a přitom není jeho trasa v novém jízdním řádu pozdější, než ve starém jízdním řádu, nemusí být ve stanici (dopravně) určené pro přechod zastaven. Takový vlak musí být zpraven v dispoziční nebo výchozí stanici písemným rozkazem, ze které stanice (dopravny) a pod jakým číslem jede podle nového jízdního řádu. Neobdržel-li výpravčí stanice určené pro přechod zprávu, že vlak byl zpraven, musí být vlak ve stanici (dopravně) určené pro přechod zastaven a tam přechod proveden.

Nedojede-li vlak do stanice (dopravny) určené pro přechod nejdéle do 0.20 h., provede se přechod ve stanici, které dosáhne nejpozději ve 23.59 h.

5. Na tratích s výkonem dopravní služby podle předpisu SŽDC (ČD) D2 se musí v přechodové noci od 23.00 h. do 1.00 h. ve všech hlášeníh, příkazech apod., týkajících se jízdy vlaků, používat před slovem vlak označení „starý“ nebo „nový“. V uvedené době se zapisuje v dopravní dokumentaci za číslem vlaku jeho označení zkratkou „s“, „n“ nebo „s/n“.

Pokud nemá výpravčí spolehlivě zjištěno označení vlaku (starý nebo nový), musí si je zjistit dotazem především u vlakového dispečera, výpravčího sousední stanice nebo u strojvedoucího. Nemůže-li ohlásit předvídaný odjezd vlaku odbočce, nařídí zastavení vlaku na odbočce a zpravení zaměstnance odbočky o označení vlaku.

6. Skončením platnosti starého jízdního řádu pozbývají platnosti veškeré vydané pomůcky s výjimkou TTP. Dále pozbývají platnosti rozkazy o výlukách, rozkazy o vypnutí zabezpečovacího zařízení a jízdní řády zvláštních a pracovních vlaků s následujícími výjimkami:

- jízdní řády zvláštních vlaků, vypracované přímo pro přechod do nového jízdního řádu;
- souhrnné výlukové rozkazy výslovně označené jako platné pro několik období jízdního řádu;
- rozkazy o výluce a rozkazy o vypnutí zabezpečovacího zařízení, jejichž platnost bude prodloužena v plném rozsahu, opravou nebo dálkopisnou zprávou. U prodlouženého ROV nebo ROVZZ opravte období platnosti, dále přiložte vydanou opravu nebo napište číslo dálkopisné zprávy, kterou byla platnost prodloužena v plném rozsahu.

7. Výluky traťových a staničních kolejí musí být ukončeny do 18.00 h. ve čtvrtek před zavedením nového jízdního řádu a nové výluky smí být povoleny nejdříve v úterý po zavedení nového jízdního řádu. Výjimka je povolena pouze pro nepřetržité výluky, které vzhledem k jejich charakteru nelze přerušit.

8. Před přechodem do nového jízdního řádu se zúčastněné ŽST, DKV a dispečerský aparát vzájemně informují o způsobu přistavení vlakových náležitostí. Povinností výchozích stanic i stanic, kde dochází k výměně náležitostí, je zjistit si způsob dodání těchto náležitostí a včas upozornit dispečerský aparát na případné nedostatky.

b) přechod na střeoevropský nebo letní čas

9. Při přechodu na střeoevropský čas (dále SEČ) se posune čas ze 3.00 h. letního času (dále LČ) na 2.00 h. SEČ. Vlaky osobní dopravy, které mají pouze dojet podle jízdního řádu do cílové stanice do 2.00 h. veďte i při jejich případném zpoždění plynule bez ohledu na přechod LČ/SEČ.

Vlaky osobní dopravy, které odjíždějí podle jízdního řádu ve 2.00 h. a později, musí odjíždět v přechodové noci až podle SEČ. Rovněž tak z nácestných stanic a zastávek smí vlaky osobní dopravy se stanoveným odjezdem ve 2.00 – 2.59 h. odjet až podle SEČ.

Vlaky bez přepravy cestujících mohou v období přechodu LČ/SEČ pokračovat v jízdě s náskokem, pokud tomu nebrání dopravní nebo jiné důvody. V případě zpoždění vlaku využijte časový rozdíl k jeho zkrácení.

10. Při přechodu na LČ se posune čas ze 2.00 h. SEČ na 3.00 h. LČ. Všechny vlaky budou tímto přechodem až o 60 minut opožděny.

Vlaky, které mají podle jízdního řádu stanovený odjezd mezi 2.00 – 2.59 h., vypravujte podle pořadí důležitosti vlaků počínaje 3.00 h. LČ.

Přednostové provozních obvodů a vrchní přednostové DKV prověří obraty náležitostí v přechodové noci a zajistí případně úpravu obratu hnacích vozidel a souprav, lokomotivních a vlakových čet tak, aby nedocházelo u vlaků s přepravou cestujících ke zpoždění vlivem obratu náležitostí od vlaků opožděných přechodem.

11. Každý dopravce musí oznámit konkrétní opatření pro vlaky osobní dopravy, jejichž jízda dle jízdního řádu zasahuje do přechodu SEČ na LČ. Pro zachování přípojných návazností je dovoleno případné překročení čekacích dob podle místních podmínek.

c) pomůcky jízdního řádu

12. V zájmu bezpečnosti dopravy musí zaměstnanci prohlédnout všechny přidělené pomůcky jízdního řádu ihned, jakmile dojdou a veškeré zjištěné chyby nebo případné nesrovnalosti oznámit neprodleně prostřednictvím přednosty provozního obvodu (vedoucího zaměstnance VJ, OJ) tomu ředitelství, které je vydalo.

Reklamace a případné dodatečné objednávky je nutno zaslat vždy tam, kde byly pomůcky objednány.

13. Všichni zaměstnanci, kterým jsou pomůcky jízdního řádu přiděleny, jsou povinni zajistit v příslušných termínech provedení jejich změn. Přednostové výkonných jednotek zajistí po každé změně kontrolu jejího provedení v přidělených pomůckách.

14. Pro období krizového stavu celosíťového charakteru, stavu ohrožení státu a válečného stavu je každoročně souběžně s pomůckami jízdního řádu zpracovávána „Varianta 99 JŘ“. Její rozsah je určen „Směrnicí pro zpracování Varianty 99 GVD pro období krizového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu“.

Povinnosti zaměstnanců vzhledem k přepravě cestujících, přeprava zaměstnanců ČD na širou trať

a) povinnosti zaměstnanců vzhledem k přepravě cestujících

1. Výchozí stanice vlaku vždy upozorní prostřednictvím vlakového nebo provozního dispečera nácestné stanice na změny v pravidelném řazení vlaku (zejména v případě skupin přímých vozů), ať již vyplývají z důvodů výlukových opatření nebo provozních poruch. Obdobně postupují nácestné stanice při vyřazení vozu pro technickou závadu. Vždy je nutno upozornit na vyřazení vozů speciálních, 1. třídy, místenkových, vozů pro cestující s dětmi do 10 let a v případě zařazení vlaku do systému přepravy malých zásilek i vozů služebních. V případě vyřazení vozů ubytovacích a místenkových stanice neprodleně informuje Ústřední rezervační kancelář Praha.

2. Přednostové, resp. výpravčí dotčených stanic zajistí informování cestujících a vlastních zaměstnanců o změnách v řazení vlaku hlášením staničního rozhlasu, staničními vývěskami, podáváním informací prostřednictvím osobních pokladen nebo informačních kanceláří, určeným staničním zaměstnancem nebo vlakovou četou přímo u vlaku. Vlaková četa daného vlaku informuje cestující o vyřazení vozu a přednostně umisťuje na volná místa cestující s rezervačními doklady a jízdenkami 1. třídy, byl-li vyřazen vůz 1. třídy. V případě nevyužití jízdenky 1. třídy z důvodu vyřazení vozu 1. třídy potvrdí vlaková četa cestujícímu, umístěnému náhradně ve voze 2. třídy, nevyužití jízdenky 1. třídy i bez vyžádání.

b) přeprava zaměstnanců SŽDC a operátora obsluhy dráhy

3. Přeprava zaměstnanců do služby a ze služby na stanovištích na širé trati nebo ve stanicích se zavádí ve zvlášť odůvodněných případech tam, kde není na stanoviště jiná přístupová cesta, nebo tam, kde je stanoviště příliš vzdáleno od nejbližší stanice nebo zastávky a není možnost použití jiného veřejného dopravního spoje. Se souhlasem příslušného dopravce povoluje ředitel RCP pro každé období platnosti jízdního řádu přepravu zaměstnanců na základě požadavku přednosty provozního obvodu nebo ředitele SDC. V tomto povolení musí být uvedeny vlaky, určené pro přepravu zaměstnanců na stanoviště. Přeprava se provádí přednostně osobními vlaky.

O zastavení musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem, a to na základě požádání dojíždějícího zaměstnance pro každý případ zvlášť. V odůvodněných případech však může být zastavení zapracováno do pomůcek jízdního řádu; důvod zastavení musí být uveden v tabulce 3 SJŘ.

Podle těchto zásad se provádí i přeprava stravy, vody apod. na tato stanoviště.

4. Výstup a nástup zaměstnanců se uskutečňuje v každém případě na zvýšené nástupiště, zřízené k tomuto účelu v blízkosti pracoviště a to:

- u elektrických jednotek prvními dveřmi, kdy strojvedoucí nebo vlaková četa zajistí individuální obsluhu nástupních dveří k umožnění nástupu nebo výstupu zaměstnanců;
- u klasických souprav prvními dveřmi prvního vozu určeného pro přepravu cestujících;

– u motorových vlaků prvními nástupními dveřmi vedoucího motorového (řídícího) vozu.

5. Při výstupu a nástupu pracovní skupiny odpovídá za bezpečnost její vedoucí, který ohlásí vedoucímu vlakové čety (strojvedoucímu u vlaku bez vlakové čety) ukončení nástupu či výstupu.

Obsah Tabulek traťových poměrů, Smluv o styku vzájemně zaústěných drah, Smluv o provozování drážní dopravy a Přípojových provozních řádů

1. Tabulky traťových poměrů (TTP) obsahují:

- stavebně technické parametry staveb dráhy a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, tj.
 - a) označení, staničení a evidenční čísla dopraven, závorářských stanovišť, zastávek, nákladišť a odbočných výhybek vleček na širé trati;
 - b) označení a staničení vjezdových, oddílových a krycích návěstidel a jejich předvěstí, tabulek s křížem, lichoběžníkových tabulek, přejezdníků, návěstí **Očekávejte otevřený přejezd** a předpisem SŽDC (ČD) D1 stanovených dalších návěstidel;
 - c) údaje o přechodnosti vozidel;
 - d) údaje o traťovém zabezpečovacím zařízení;
 - e) údaje o zařízení vlakového zabezpečovače;
 - f) údaje o sdělovacím zařízení určeném pro přenos informací ze zařízení trati na vozidlo a opačně;
 - g) údaje o nejvyšší traťové rychlosti a o traťové rychlosti;
 - h) údaje o dovolené délce vlaku;
 - i) údaje o sklonových poměrech, rozhodných pro bezpečné brzdění vlaku, k zajištění vozidel proti ujetí a pro určení normativů hmotnosti;
 - j) údaje o přejezdech a PZZ;
 - k) údaje o umístění určených návěstidel pro elektrický provoz;
 - l) podmínky pro posun;
 - m) úseky tratí, kde není dovolen PMD za vlakem;
 - n) úseky tratí, kde je dovolen postrk, nezavěšený postrk a kde je dovoleno použití dvou postrků;
 - o) čísla vlakových úseků a kilometrovníků;
- další dopravní opatření pro doprovod vlaku, stanovená předpisem SŽDC (ČD) D2 nebo SŽDC (ČD) D3.

Označení zařízení dráhy je pojem, který vyjadřuje číslicemi, popř. písmeny nebo jejich kombinací označení kolejí, výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek, kolejových zábran a stanovených návěstidel.

2. Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah musí stanovit nejméně:

- a) jednotný způsob organizace a řízení drážní dopravy, způsob zabezpečení jízdy vlaků, PMD a posunu v místě styku drah a určení odpovědných osob k sjednávání těchto jízd;
- b) vymezení místa styku drah a místa určeného pro vzájemnou předávku vozidel nebo vlaků;
- c) způsob koordinace jízdních řádů nebo časů provádění posunu (pravidelných obsluh) podle požadavků jednotlivých dopravců včetně zajišťování přípojí a čekacích dob;

- d) způsob vzájemné informovanosti o jízdách vlaků, posunových dílů a vozidel, přecházejících mezi dráhami a údajů s tím souvisejících včetně informací, které souvisí se zajištěním bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, bezpečností osob a s ochranou životního prostředí;
- e) způsob vzájemné součinnosti při provozování dráhy;
- f) způsob vzájemné součinnosti při mimořádných událostech včetně používání nehodových pomocných prostředků;
- g) způsob provádění a zabezpečení prací při údržbě, opravě nebo obnově traťového zabezpečovacího zařízení a těch částí zařízení dráhy, které jsou součástí zařízení dráhy jednoho provozovatele dráhy, ale nachází se na dráze druhého provozovatele dráhy;
- h) umístění a obsluha úsekových odpojovačů, oddělovacích trakční vedení jednotlivých provozovatelů drah.

3. Smlouva o provozování drážní dopravy musí stanovit nejméně:

- a) způsob předávání údajů o stavebně technických parametrech staveb dráhy a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy a jejich změn (TTP);
- b) jaké předpisy pro provozování a organizování drážní dopravy na dráze platí a způsob předávání těchto předpisů a jejich změn;
- c) odbornou způsobilost zaměstnanců dopravce, kteří se budou podílet na provozování drážní dopravy;
- d) způsob předávání pomůcek jízdního řádu a jejich změn, jsou-li vydávány;
- f) další povinnosti zaměstnanců dopravce, které nejsou obsaženy v předávaných předpisech a pomůckách jízdního řádu.

4. Přípojový provozní řád obsahuje povinnosti zaměstnanců, podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy na styku drah. Obsah přípojového provozního řádu musí být v souladu se všemi uzavřenými smlouvami nebo může tvořit přílohu Smlouvy o provozování drážní dopravy.

