



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

**SŽDC (ČD)
D3**

PŘEDPIS PRO ZJEDNODUŠENÉ ŘÍZENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah
dne 20. května 1997
č.j. 56 457/97-O18

Účinnost od 28.12.1997

OBSAH

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	5
ROZSAH ZNALOSTÍ	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	9
ČÁST PRVNÍ - ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	11
Kapitola I	
Úvodní ustanovení	11
Kapitola II	
Základní pojmy	12
Kapitola III	
Obecná ustanovení	13
A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	13
B. OBSAZENÍ DOPRAVEN D3, ODBOČEK A STANOVIŠŤ	16
C. VYBAVENÍ DIRIGUJÍCÍ STANICE, DISPOZIČNÍ STANICE, DOPRAVEN D3, STANOVIŠŤ A HNAČÍCH VOZIDEL	17
D. TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ	18
E. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	19
Přejezdové zabezpečovací zařízení	19
Návěstidla	19
Zabezpečení výhybek	19
Hlavní klíče	20
Náhradní klíče	25
F. PÍSEMNÉ ROZKAZY	27
ČÁST DRUHÁ - ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY DIRIGOVÁNÍM	29
Kapitola I	
Spojení pomocí telekomunikačního zařízení	29
Kapitola II	
Zavádění a odříkání vlaků	30
Kapitola III	
Organizování drážní dopravy	33
A. OHLAŠOVACÍ POVINNOST	33
B. NEMOŽNÉ DOROZUMINÍ	36
C. JÍZDA S NÁSKOKEM	38
D. ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ	38
Kapitola IV	
Rušení ohlašovací povinnosti	38
Kapitola V	
Vjezd a odjezd vlaků	39
Kapitola VI	
Křižování a předjíždění vlaků	43
A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	43
B. PŘELOŽENÍ KŘÍŽOVÁNÍ	44
C. ZMĚNA SLEDU VLAKŮ	46
Kapitola VII	
Vjezdové koleje	47
Kapitola VIII	
Vjezd vlaku na kolej obsazenou vozidly, na kusou nebo manipulační kolej	47
Kapitola IX	
Obsluha vleček, odbočujících ze širé trati a nákladíšť	49

Kapitola X	
Jízdy speciálních hnacích vozidel	50
A. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL DO DOPRAVNY PŘED MÍSTEM PRÁCE	50
B. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL Z DOPRAVNY NA MÍSTO PRÁCE	50
Kapitola XI	
Posun	51
A. POSUN V DOPRAVNÁCH D3	51
B. POSUN MEZI DOPRAVNAMI	53
Kapitola XII	
Výluky	55
Kapitola XIII	
Současné vjezdy vlaků do dopraven D3	57
A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	57
B. DOPRAVNY D3 S VÝHYBKAMI SE SAMOV RATNÝMI PŘESTAVNÍKY	59
Kapitola XIV	
Doprava dlouhých vlaků	60
ČÁST TŘETÍ - ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY BEZ DIRIGOVÁNÍ	62
Kapitola I	
Řízení dopravní služby	62
A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	62
B. ZAVÁDĚNÍ A ODŘÍKÁNÍ VLAKŮ	63
C. MIMOŘÁDNOSTI	64
Kapitola II	
Posun v dopravnách D3	65
Kapitola III	
Posun mezi dopravami	65
Kapitola IV	
Výluky	66
A. ORGANIZOVÁNÍ VÝLUK	66
ČÁST ČTVRTÁ - ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	67
Kapitola I	
Povolování výjimek	67
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY	68
PŘÍLOHY:	
Příloha 1 Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (<i>normativní</i>)	71
Příloha 2 Zmocnění pro výkon služby na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy (<i>normativní</i>)	73
Příloha 3 Zápisník o použití souprav hlavních klíčů (<i>normativní</i>)	75
Příloha 4 Telefonní zápisník pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (<i>normativní</i>)	77

ROZSAH ZNALOSTÍ

Pracovní zařazení	Znalost:
- zaměstnanci, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby nebo provádí školení	podle rozsahu znalostí zaměstnanců, které řídí, kontrolují nebo školí.
- zaměstnanci, kteří se podílejí na předpisové činnosti pro organizování a provozování drážní dopravy nebo stanovují odbornou způsobilost - zaměstnanci s odbornou zkouškou D-09	úplná: celý předpis kromě přílohy 1, 3, 4; Informativní: přílohy 1, 3, 4.
- dirigující dispečer - dispoziční výpravčí - výpravčí přílehlé stanice	úplná: celý předpis kromě přílohy 1, 2, 3, 4; Informativní: přílohy 1, 2, 3, 4.
- zaměstnanci s odbornou zkouškou vlaková četa - zaměstnanci s odbornou zkouškou posunová četa	úplná: články 1-16, 18-20, 22-25, 29-32, 34-36, 41, 50, 51, 58, 59, 63, 68-83, 87-89, 94, 96-98, 100, 101, 108, 110-112, 119, 120, 131, 145-147, 153, 177, 192, 210, 211, 219, 221-227, 246, 256, 270, 280, 283, 289, 295, 296, 301, 303, 307-321, 329, 342, 343, 348-350, 358, 359, 361, 363, 365, 370, 371, 373-375, 383, 385, 401, 402, 434-441 a příloha 5; Informativní: přílohy 1, 2, 4.
- zaměstnanci s odbornou zkouškou závorář	úplná: články 1-16, 18-20, 22, 25, 29-32, 34, 35, 41, 58, 59, 63, 131, 141, 162, 175, 176, 186, 192, 228, 280, 295, 320, 321, 333, 339, 348-350, 401-403, 408, 415, 417, 418, 425, 428, 441, 442, 449; Informativní: příloha 2.
- strojvedoucí	úplná: články 1-20, 22-27, 29-45, 50-94, 96-112, 114-133, 141-239, 241-392, 394-402, 407-415, 417-450, 452, 457 a příloha 5; články 220, 221 a 226 předpisu SŽDC (ČD) D2; Informativní: přílohy 1, 2, 3, 4.
- zaměstnanci, udržující zabezpečovací a sdělovací zařízení - zaměstnanci, kteří kontrolují technické parametry zabezpečovacího a sdělovacího zařízení	úplná: články 1-16, 18-20, 22, 23, 27-32, 34, 35, 41-43, 49-53, 58-63, 65, 68-83, 87, 89, 92-98, 100-102, 108-112, 119, 131-133, 153, 207, 246, 280, 334, 339-351, 358, 359, 363, 370-372, 374, 401, 402, 409, 441-449, 451-457; Informativní: přílohy 2, 3, 4.
Pro zaměstnance v pracovních zařazeních zde neuvedených může rozsah znalostí stanovit předpis SŽDC Zam1.	

Pokud je vyžadována znalost několika za sebou následujících článků, může být rozsah znalostí uveden včetně případných neobsazených článků.

Výše uvedený rozsah znalostí se týká jen zaměstnanců, kteří se podílí na organizování a provozování zjednodušené drážní dopravy, nebo při jejichž pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování zjednodušené drážní dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	- České dráhy, s.o.
DKV	- Depo kolejových vozidel
GVD	- grafikon vlakové dopravy
OZOV	- odpovědný zástupce objednavatele výluky
PMD	- posun mezi dopravami
PND3	- Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3
Pv	- písemný rozkaz Příkaz vlaku
PvD3	- písemný rozkaz Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy
PZS	- přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	- přejezdové zabezpečovací zařízení
RCP	- Regionální centrum řízení provozu a organizování drážní dopravy
ROV	- rozkaz o výluce
ROVZZ	- rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení
SDC	- Správa dopravní cesty, popř. SŽDC pověřená organizace, zabývající se údržbou zařízení železniční dopravní cesty
SJŘ	- sešitový jízdní řád
SROV	- souhrnný rozkaz o výluce
SŘ	- staniční řád
SV	- výhybky vybavené samovratným přestavníkem
Telefonní zápisník D3	- Telefonní zápisník pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy
Trať D3	- trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy
TTP	- Tabulky traťových poměrů
VR	- výlukový rozkaz (souhrnný název pro ROV, SROV, ROVZZ, Rozkaz přednosta VJ o výluce)

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1. Předpis SŽDC (ČD) D3 - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy [dále jen předpis SŽDC (ČD) D3] obsahuje ustanovení pro zjednodušený výkon dopravní služby na jednokolejných tratích, provozovaných SŽDC s jednoduchými provozními poměry, na nichž není povolena rychlost větší než 90 km/h. Zavedení výkonu dopravní služby podle tohoto předpisu povoluje Odbor řízení provozu SŽDC ve spolupráci s operátorem obsluhy dráhy.

2. Organizování drážní dopravy na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen tratě D3) se provádí:

- 1) dirigováním;
- 2) bez dirigování.

Způsob organizování drážní dopravy se uvede v TTP a v Prováděcím nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3 (dále jen PND3).

3. Předpis SŽDC (ČD) D3 platí jen v návaznosti na příslušná ustanovení předpisů SŽDC (ČD) D1 a SŽDC (ČD) D2.

Odchylná ustanovení od předpisu SŽDC (ČD) D1 a předpisu SŽDC (ČD) D2 jsou součástí tohoto předpisu.

4. Předpis SŽDC (ČD) D3 je závazný pro:

- všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování nebo provozování zjednodušené drážní dopravy;
- všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování zjednodušené drážní dopravy,
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC využívají jimi provozovanou dopravní cestu na tratích D3 a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány (dále jen externí dopravci);
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami vykonávají pro SŽDC práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy nebo drážní dopravy na tratích D3, kterou zajišťují 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), musí tato ustanovení plnit i externí dopravci.

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

5. Všechna opatření týkající se dopravní služby na trati D3 musí být v souladu s ustanoveními tohoto předpisu. Ustanovení tohoto předpisu může měnit ne-

bo doplňovat jen generální ředitel SŽDC. Ten také může povolovat výjimky, není-li u příslušných ustanovení uvedeno jinak, kromě ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů.

6. Závazná slovní znění rozkazů, hlášení apod., která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti železniční dopravy, jsou v tomto předpisu vytištěna *kurzívou* a nesmějí být měněna, vyjma názvů dopraven, příjmení osob, předložek, čísel vlaků, kolejí, kilometrických a časových údajů.

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

7. Dnem účinnosti tohoto předpisu se ruší:

- předpis D 3 platný od 29.12.1987
- všechny vztažné výnosy a nařízení vydané útvary generálního ředitelství ČD, ředitelstvími divizí a středních článků řízení včetně všech vydaných výjimek.

8.-11. Neobsazeno.

Kapitola II

Základní pojmy

12. Základní pojmy jsou převzaté z Dopravního řádu drah a předpisů ČD a pro účely tohoto předpisu se dále rozumí:

Trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy - trať, na které se vykonává dopravní služba podle tohoto předpisu (dále **trať D3**) a která je vymezena vjezdovými návěstidly dirigující, přilehlé nebo dispoziční stanice nebo ukončením koncové dopravní D3;

Organizování drážní dopravy dirigováním - řízení drážní dopravy podle GVD prostřednictvím pokynů dirigujícího dispečera;

Organizování drážní dopravy bez dirigování - řízení drážní dopravy pouze podle GVD;

Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3 (PND3) - souhrn opatření k předpisu SŽDC (ČD) D3 pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;

Dispoziční stanice - dopravna obsazená dispozičním výpravčím pro organizování drážní dopravy bez dirigování;

Dirigující stanice - místo, ze kterého je řízena drážní doprava dirigujícím dispečerem na určené trati D3, je zpravidla dopravnou;

Dopravna D3 - místo na trati D3, určené k řízení jízdy vlaků a PMD, které není obsazeno výpravčím;

Přilehlá stanice - dopravna, kde se vykonává dopravní služba podle předpisu SŽDC (ČD) D2, která přiléhá k trati (tratím) D3;

Prostorový oddíl - část trati, ohraničená dopravami D3, dirigující, dispoziční nebo přilehlou stanicí; jeho ohraničení je stanoveno Prováděcím nařízením k předpisu SŽDC (ČD) D3;

Dirigující dispečer - osoba odborně způsobilá, která má pravomoc řídit drážní dopravu na určené trati s organizováním drážní dopravy dirigováním;

Dispoziční výpravčí - osoba odborně způsobilá, která má pravomoc řešit mimořádnosti na určené trati s organizováním drážní dopravy bez dirigování;

Technologická přestávka - časové údobí, kdy není organizována a provozována pravidelná, plánovaná drážní doprava; může být pevná, t.j. stanovená GVD, nebo mimořádná, jejíž časové vymezení určí dispoziční výpravčí;

Ohlašovací povinnost - hlášení příjezdu vlaku do dopravní D3 (přílehlé stanice), o uvolnění prostorového oddílu a žádost o svolení k jízdě do následujícího prostorového oddílu (následujících prostorových oddílů);

Výchozí dopravna - kromě dopravní, ve které vlak začíná jízdu, je to i dirigující (přílehlá, dispoziční) stanice, do níž vlak přijel z jiné trati a pokračuje po příslušné trati D3;

Mezilehlá dopravna D3 - dopravna D3, ve které vlak nezačíná ani nekončí jízdu;

Konečná dopravna - kromě dopravní, ve které vlak končí jízdu, je to i dirigující (přílehlá, dispoziční) stanice, kde vlak opouští příslušnou trať D3;

Zahájení dopravní služby strojvedoucího - okamžik, kdy strojvedoucí požádá o svolení k posunu v dopravně D3 pro obsazení dopravní koleje před odjezdem vlaku;

Ukončení dopravní služby strojvedoucího - okamžik, kdy strojvedoucí ohlásí ukončení posunu v dopravně D3 po uvolnění dopravní koleje;

Zajištěná výhybka - výhybka, u které je správné přestavení kontrolováno přeložením závěrného háku výměnového zámku do svislé polohy. Pro jízdu vlaku musí být výhybka buď střežena, nebo uzamčena. Výhybka se považuje za střeženou, může-li ji zaměstnanec vidět ze svého stanoviště a chránit proti neoprávněným zásahům;

Místo s kolejovým rozvětvením - místo, kde z traťové koleje odbočuje jiná kolej a které není dopravnou D3, dirigující, dispoziční nebo přílehlou stanicí ani odbočkou;

Sled vlaků - časové pořadí vlaků, jedoucích ve stejném směru.

13.-15. Neobsazeno.

Kapitola III

Obecná ustanovení

A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

16. RCP musí vydat pro každou trať D3 PND3, ve kterém musí ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D3 rozpracovat na místní podmínky.

17. Trať D3 může navazovat na jinou obdobnou trať ve stanici (odbočce). Je-li však doprava na více tratích D3 řízena z jedné dirigující stanice, mohou tyto tratě na sebe navazovat i v dopravně D3.

18. Pro každou trať D3, na níž je organizována drážní doprava dirigováním, se určí jen jedna dirigující stanice, která se uvede v PND3. Z jedné dirigující stanice může být organizována doprava i na více tratích D3.

Není-li dirigující stanice dopravnou, musí být PND3 určen provozní obvod, jehož přednosta plní povinnosti dané tímto předpisem přednostovi provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice.

19. Pro každou trať D3, na níž je organizována drážní doprava bez dirigování, musí být PND3 stanovena dispoziční stanice. Pro více tratí D3 může být určena jedna dispoziční stanice.

20. Služba dirigujícího dispečera může být spojena se službou výpravčího v dirigující stanici. Nevykonává-li dirigující dispečer zároveň službu výpravčího v dirigující stanici, musí být vzájemné vztahy dirigujícího dispečera a výpravčího stanoveny v PND3. Výkon služby výpravčího v dirigující stanici se pak řídí ustanoveními tohoto předpisu pro přilehlou stanici.

Služba dispozičního výpravčího se vždy spojuje se službou výpravčího v dispoziční stanici.

Povinnosti vlakového dispečera vykonává na trati D3 dirigující dispečer (dispoziční výpravčí).

21. Výpravčí přilehlých stanic rozhodují samostatně jen o dopravních úkonech týkajících se vlastní stanice, popř. o těch úkonech, které jsou jim příslušnými ustanoveními tohoto předpisu povoleny a jsou povinni provést opatření podle pokynů dirigujícího dispečera, která se týkají trati D3.

22. Dopravny na trati D3, vyjma dirigujících, dispozičních nebo přilehlých stanic, se neobsazují výpravčími. Jejich povinnosti přecházejí v těchto dopravních na dirigujícího dispečera nebo dispozičního výpravčího a strojvedoucího podle dalších ustanovení tohoto předpisu.

23. Křižování, předjíždění a dostižení je na trati D3 povoleno jen v dopravních s kolejovým rozvětvením, stanovených v PND3.

Pro řízení jízd následných vlaků může být v PND3 určena i doprava D3 bez kolejového rozvětvení. Hranice této dopravy D3 určí schvalovatel PND3.

24. Pro vjezd pravidelného vlaku do dopravy D3 musí být tabelárním jízdním řádem stanoveno číslo vjezdové koleje a pořadí vjezdu vlaku, při povolení současných vjezdů jen číslo vjezdové koleje.

Vjezdovou kolej pro mimořádný vlak nebo její změnu pro pravidelný vlak určuje a strojvedoucímu nařizuje dirigující dispečer nebo dispoziční výpravčí písemným rozkazem. Stejně tak postupuje dirigující dispečer při určení nebo změně pořadí vjezdu vlaku do dopravy D3.

Za to, že vlak vjede na určenou kolej, odpovídá strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla. Zjistí-li, že výhybky nesměřují na určenou kolej, musí vlak co nejdříve zastavit!

Má-li vlak první nebo vlak v dopravně D3 s dovolenými současnými vjezdy určenou tabelárním jízdním řádem nebo písemným rozkazem jinou vjezdovou kolej, než na kterou jsou výhybky v základní poloze postaveny, musí strojvedoucí vždy vlak před krajní výhybkou zastavit. Strojvedoucí nebo jím určený člen doprovodu vlaku musí přestavit výhybky na určenou kolej (případně sklopit výkolejky) a výhybky pojížděné proti hrotu musí v této poloze zajistit. V jízdě smí pokračovat, až se osob-

ně přesvědčí, že výhybky (výkolejky) jsou správně přestaveny a popř. zajištěny nebo až obdrží pokyn k další jízdě od určeného člena doprovodu vlaku. Po vjezdu na určenou kolej strojvedoucí nebo jím určený člen doprovodu vlaku přestaví výhybky do základní polohy a v této poloze je uzamkne (zapne do samovratného režimu).

25. Na tratích D3, na nichž je organizována drážní doprava dirigováním, se nesmějí zavádět následy vlaků!

26. Na tratích D3 se nepoužívají povolenky.

27. Na tratích D3 není dovoleno používat **Výstražný terč**.

28. V GVD tratí D3 musí být zapracovány trasy služebních vlaků, které jsou nutné pro údržbu tratí a trakčního vedení. Požadavky uplatní příslušné organizační složky při sestavě GVD.

29. Všichni zaměstnanci, kteří mají konat dopravní službu podle ustanovení tohoto předpisu, musí mít odbornou způsobilost podle předpisu SŽDC Zam1. Po úspěšném vykonání zkoušky obdrží zaměstnanec Zmocnění k výkonu služby pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen Zmocnění) [viz příloha 2].

30. Mimořádnou zkoušku pro výkon dopravní služby na trati D3 musí vykonat zaměstnanci, kteří na tratích D3 nekonali dopravní službu déle než 13 měsíců. Zaměstnanci, kteří nevykonávali na určité trati D3 dopravní službu déle než 13 měsíců, musí před opětovným nástupem dopravní služby na této trati vykonat mimořádnou zkoušku z PND3 pro tuto trať. Při změně PND3 rozhodne jeho schvalovatel o případné mimořádné zkoušce z PND3.

31. Zaměstnanec, který určuje zaměstnance k výkonu dopravní služby na trati D3, se musí před jejich zařazením vždy přesvědčit, zda splňují podmínky odborné způsobilosti. Rovněž tak i zaměstnanec, který dostal rozkaz k výkonu dopravní služby (funkce, pracovní činnosti) na trati D3 a přitom nesplňuje podmínky předchozího článku, je povinen na tuto skutečnost upozornit ihned toho, kdo mu dává takový rozkaz.

32. Každý zaměstnanec musí mít při výkonu dopravní služby u sebe (na svém pracovišti) platné Zmocnění pro příslušnou trať s označením, zda je oprávněn k převzetí soupravy hlavních klíčů.

U zaměstnance, který k tomu není oprávněn, musí být přední strana Zmocnění označena červeným pruhem směřujícím z levého dolního rohu do pravého horního rohu.

33. Má-li jet na trať D3 vlak a strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla nemá pro tuto trať Zmocnění (např. jízda vlaku odklonem), musí mu být přidělen průvodce (pilot) s kvalifikací strojvedoucího, který pro tuto trať má platné Zmocnění. Tento průvodce převezme všechny dopravní úkony a povinnosti.

34. Strojvedoucí a výpravčí přílehlé stanice musí hlásit dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu) každou mimořádnost, která má nebo by mohla mít vliv na bezpečnost a pravidelnost dopravy. Toto hlášení může zprostředkovat i jiný zaměstnanec.

35. Každou poruchu na telekomunikačním a zabezpečovacím zařízení v dopravnách D3, na hnacím vozidle nebo stanovištích na trati D3 ohlásí zaměstnanec, který poruchu zjistil, dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu). Hlášení o poruše na těchto zařízeních v dopravnách D3 nebo stanovištích zapíše dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen Záznamník poruch).

36. Odchod strojvedoucího z vedoucího hnacího vozidla k traťovému telefonu za účelem splnění ohlašovací povinnosti, kontroly nebo obsluhy PZZ nebo jiného provozně nezbytného úkonu, se nepovažuje za vzdálení se z hnacího vozidla. Strojvedoucí před odchodem z hnacího vozidla toto zajistí jako při vzdálení se z kabiny strojvedoucího s tím, že za dostatečné zajištění hnacího vozidla proti vstupu cizí osoby se považuje uzamčení stanoviště strojvedoucího.

U vlaku nákladní dopravy, který stojí na spádu větším než 2,5 ‰ nebo u něhož strojvedoucí předpokládá své vzdálení se z kabiny strojvedoucího na dobu více než 20 minut však musí strojvedoucí zajistit vlak jako při vzdálení se od hnacího vozidla.

Dopravny D3, ležící i jen částečně na spádu větším než 2,5 ‰, se uvedou v PND3.

37. Na tratích, kde je dovolena rychlost vyšší než 60 km/h, se na vzdálenost 700 m před lichoběžníkovou tabulkou umístí tabulka s křížem. V tomto případě tabulka s křížem upozorňuje strojvedoucího, že na tuto vzdálenost následuje návest **Hranice dopravy**.

38.-40. Neobsazeno.

B. OBSAZENÍ DOPRAVEN D3, ODBOČEK A STANOVIŠŤ

41. Dopravny D3 a stanoviště na trati D3 se dopravními zaměstnanci neobsazují, pokud schvalovatel PND3 nestanoví jinak. Je zakázáno obsadit dopravnu D3 výpravčím.

42. Odbočka, ve které odbočuje trať D3, může být obsazena jen staničním dozorcem s odbornou způsobilostí výhybkáře a strážníka oddílu, je-li zabezpečovací zařízení odbočky závislé na staničním zabezpečovacím zařízení. V takovém případě se musí v PND3 a v obsluhovacím řádu odbočky uvést:

- jakým způsobem a kdo staničnímu dozorcovi na odbočce ohlašuje příjezd vlaku do první dopravy D3;
- jakým způsobem a komu staniční dozorce na odbočce ohlašuje příjezd vlaku z tratě D3.

V obsluhovacím řádu odbočky musí být uveden rozsah znalosti předpisu SŽDC (ČD) D3 pro staničního dozorce na odbočce.

Jinak se musí odbočka obsadit výpravčím, který pak má ve vztahu k trati D3 stejné povinnosti jako výpravčí přílehlé stanice, pokud odbočka není dirigující nebo dispoziční stanicí.

43. V dirigující nebo dispoziční stanici může být zavedena výluka služby dirigujícího dispečera nebo dispozičního výpravčího pouze v době, kdy na trati D3 nepojedou žádné vlaky.

44. V přílehlé stanici může být zavedena výluka služby výpravčího za podmínky, že koleje určené pro jízdy na trať nebo z trati D3 jsou odděleny odvratnou výhybkou, příp. výkolejkou od kolejí, po kterých jezdí jiné vlaky. Dále musí být v této stanici zajištěna bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu. Potřebná opatření se uvedou v PND3 i v SR.

V době výluky služby výpravčího přílehlé stanice má v této stanici strojvedoucí ohlašovací povinnost jako v dopravě D3.

Nebude-li v době trvání výluky služby výpravčího v přílehlé stanici jízdou vlaku nebo PMD obsazen prostorový oddíl mezi přílehlou stanicí a sousední dopravou D3, nemusí být podmínka prvního odstavce dodržena.

45. Hovory s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím), které jsou předepsány tímto předpisem strojvedoucímu, vede v přílehlé stanici výpravčí této stanice.

46.-48. Neobsazeno.

C. VYBAVENÍ DIRIGUJÍCÍ STANICE, DISPOZIČNÍ STANICE, DOPRAVEN D3, STANOVIŠŤ A HNACÍCH VOZIDEL

49. Dirigující stanice a dispoziční stanice musí mít kromě předepsaných pomůcek pro každou stanici ještě:

- a) jednoduchý náčrtek celé tratě D3 umístěný na pracovním stole dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího); kde je to třeba, upraví se náčrtek tak, aby se na něm mohlo znázornit vhodnými pomůckami obsazení prostorových oddílů a kolejí v dopravnách D3, výluky kolejí, pomalé jízdy a aby se na něj mohly zavěšovat varovné štítky;
- b) seznam přejezdů s vyznačením kilometrické polohy, způsob jejich zabezpečení a obsluhy;
- c) Záznamník poruch, určený pro trať D3;
- d) svazek rozkazů **PvD3** s jedním průpisem;
- e) svazek rozkazů **PvD3** bez průpisu.

50. Počet klíčů od dopraven D3, stanovišť, telefonních stanovišť na širé trati apod., jejich označení a rozmístění se uvede v PND3.

51. V dopravnách D3 se musí poblíž telefonu umístit:

- seznam vlaků pro staniční zaměstnance schválený přednostou provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice (dispoziční stanice);
- telefonní zápisník D3 [viz příloha 4];
- svazek rozkazů Pvd3 s jedním průpisem;
- seznam volacích značek zapojených hovoren.

Všechny tyto pomůcky se musí opatřit razítkem dirigující (dispoziční) stanice nebo provozního obvodu, jehož přednosta plní povinnosti dané tímto předpisem přednostovi provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice, a názvem dopravní D3, ve které jsou umístěny.

V dopravnách D3 s kolejovým rozvětvením musí být uložen alespoň jeden přenosný uzamykatelný výměnový zámek a dvě přenosná návěstidla s návěstí **Stůj**. PND3 může být povoleno, aby přenosné uzamykatelné výměnové zámky byly uloženy místo v dopravnách D3 jen v dirigující a přilehlé stanici. Místo uložení se stanoví v PND3.

V PND3 může být stanovena povinnost vybavit dopravní D3 kovovými uzamykatelnými podložkami.

52. Na hnacím vozidle, vybaveném rádiovým zařízením pro spojení s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) musí být Telefonní zápisník D3 a svazek rozkazů **Pvd3** bez průpisu.

53. U vlaků, doprovázených pouze strojvedoucím, musí být vedoucí hnací vozidlo vybaveno zařízením pro kontrolu bdělosti strojvedoucího a rádiovým zařízením pro spojení s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím).

54.-57. Neobsazeno.

D. TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ

58. Pro řízení dopravní služby se používá telekomunikační zařízení pro spojení mezi dirigujícím dispečerem, (dispozičním výpravčím) a strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla.

PND3 může být stanoveno, že u vlaků vedených více hnacími vozidly má některé dopravní povinnosti, určené předpisem SŽDC (ČD) D3 strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla (krátká jízda úvratí, přípřež apod.), strojvedoucí jiného činného hnacího vozidla, zařazeného do vlaku. V tomto případě musí být v PND3 určeny povinnosti jednotlivých strojvedoucích a způsob jejich vzájemné komunikace.

59. Před každým rozhovorem se ohlásí účastníci názvem dopravní D3 nebo místa na trati, odkud se hovoří, služební funkcí a příjmením (strojvedoucí oznámí též číslo vlaku) například takto:

”Zde Havlovice, strojvedoucí vlaku 17505 Bouda.”.

Dirigující dispečer (výpravčí dispoziční, přilehlé stanice) se ohlásí například takto: ”Zde dirigující dispečer Budkyn.” (”Zde Prachatice, výpravčí Chaloupka.”).

60.-62. Neobsazeno.

E. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Přejezdové zabezpečovací zařízení

63. V PND3 se uvede seznam přejezdů a jejich zabezpečení, kdo a jakým způsobem provádí obsluhu nebo kontrolu činnosti PZZ, způsob zjištění poruchového stavu a postup při poruše.

64. Neobsazeno.

65. Nařizuje-li PND3 strojvedoucímu obsluhu nebo kontrolu činnosti PZS, musí se strojvedoucí vždy přesvědčit o tom, že PZS není v poruchovém stavu. Pokud je PZS v poruchovém stavu, oznámí to strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu), který o poruše PZS zpraví strojvedoucího písemným rozkazem. V případě nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) jedná strojvedoucí při jízdě přes dotčený přejezd tak, jako by byl zpraven rozkazem **Op**, část A. Pokud strojvedoucí zjistí, že PZS je v nouzovém stavu, oznámí tuto skutečnost dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu).

66.-67. Neobsazeno.

Návěstidla

68. V PND3 se uvede umístění hlavních návěstidel a jejich předvěsti, kromě hlavních návěstidel dirigující, dispoziční a přilehlé stanice a jejich předvěstí. Dále se zde uvede, kdo je smí obsluhovat, způsob jejich obsluhy a postup při poruše.

69. Neobsazeno.

Zabezpečení výhybek

70. V dopravnách D3 a na stanovištích se musí ručně přestavované výhybky opatřit výměnovými zámky tak, aby se mohly uzamykat pro jízdy vlaků.

Pro výhybky se samovratným přestavníkem platí ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z 1.

Seznam výhybek, jejich základní poloha a zajištění, číslo a typ klíče se uvede v PND3.

71. Manipulační koleje se musí zabezpečit proti náhodným pohybům vozidel směrem k dopravním kolejím uzamčením odvratných výhybek v odvratné poloze, výkolejkami nebo uzamykatelnými kovovými podložkami. Pojížděná a odvratná výhybka nebo výkolejka musí být na sobě závislé kontrolním zámkem.

72.-74. Neobsazeno.

Hlavní klíče

75. Hlavní klíče od zámků výhybek a výkolejek a klíč od stavědlového přístroje, ze kterého se obsluhují krycí návěstidla, nejsou-li drženy v kontrolních (ústředních nebo elektromagnetických) zámcích, jsou v soupravách hlavních klíčů. Počet souprav hlavních klíčů, místo jejich úschovy nebo uložení a počet hlavních klíčů v soupravě je určen v PND3.

76. V soupravách hlavních klíčů musí být též řádně označené klíče od místností, v nichž jsou telefony, včetně klíčů od vnějších skříněk s telefonem, od skříněk pro úschovu souprav hlavních klíčů, od ovládacích skříněk PZS a od místností, kde jsou uloženy přenosné výměnové zámky a náhradní klíče. Dále musí být v soupravě hlavních klíčů klíč od uzamykatelných přenosných výměnových zámků a klíč od zámků uzamykatelných kovových podložek.

77. Aby se zmenšil počet hlavních klíčů v soupravě, musí se uspořádat zámky výhybek a výkolejek ve všech dopravních D3 a místech s kolejovým rozvětvením tak, aby se klíčů tétohoz ozubení mohlo použít ve všech dopravních D3 a místech s kolejovým rozvětvením, avšak jen pro výměnový zámek jedné výhybky nebo výkolejky anebo pro ústřední zámek, popř. pro stavědlový přístroj, ze kterého se obsluhují krycí návěstidla.

Rovněž klíče od přenosných uzamykatelných výměnových zámků a zámků uzamykatelných kovových podložek jsou pro celou trať D3 stejné.

Typ klíčů zámků, které zprostředkovávají jakoukoliv závislost, se nesmí shodovat se žádným typem klíče v soupravě hlavních klíčů.

78. Hlavní klíče od zámků výhybek, výkolejek, elektromagnetických zámků, výsledné klíče ústředních zámků a klíče od stavědlových přístrojů, ze kterých se obsluhují krycí návěstidla, jež jsou v soupravách hlavních klíčů, mají kruhové štítky. Klíče jsou označeny na líci štítku římským číslem počínaje

číslem I. Pro rozlišení hlavních klíčů podle souprav se označí každý klíč na rubu štítku velkým písmenem počínaje písmenem A. Podle potřeby se mohou kromě toho označit též zkratkou příslušné trati.

79. Klíče od zámků výhybek a výkolejek, které jsou v základní poloze drženy ve výměnových, kontrolních, elektromagnetických nebo ústředních zámcích, mají štítky jako na tratích, na nichž se nevykonává služba podle tohoto předpisu.

80. Soupravy hlavních klíčů smí mít v úschově dirigující dispečer, dispoziční výpravčí a výpravčí přílehlých stanic. PND3 může dovolit uložení souprav hlavních klíčů na hnacím vozidle nebo v uzamykatelné skřínce na pracovišti určeného zaměstnance. Jsou-li soupravy uloženy na hnacím vozidle, strojvedoucí si soupravy hlavních klíčů předávají.

Zaměstnanci, u kterých jsou soupravy hlavních klíčů uloženy, smějí vydat soupravy hlavních klíčů:

- a) strojvedoucímu;
- b) zaměstnancům při údržbách, opravách a prohlídkách;
- c) přednostovi provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice (dispoziční stanice), nebo jeho zástupci;
- d) zaměstnanci pro řízení sledu při výluce;
- e) zaměstnanci, určenému PND3 k doručování souprav hlavních klíčů.

Zaměstnanci, uvedení v odstavcích a) - d), se musí prokázat platným **Zmocněním**, které je opravňuje k převzetí souprav hlavních klíčů.

81. Dirigující dispečer, výpravčí přílehlé stanice nebo dispoziční výpravčí vydají soupravu hlavních klíčů na potvrzení v Zápisníku o použití souprav hlavních klíčů [viz příloha 3].

Strojvedoucímu doručuje soupravu hlavních klíčů dirigující dispečer, výpravčí přílehlé stanice, dispoziční výpravčí, nebo je možno zajistit její doručení i prostřednictvím jiného zaměstnance stanice nebo obsluhy vlaku (obdobně i jejich vrácení). Není-li tento způsob doručení možný, lze stanovit strojvedoucímu povinnost vyzvednutí a vrácení soupravy hlavních klíčů po projednání s příslušným DKV; tato povinnost však musí být uvedena v PND3.

V zápisu musí být uvedeno kdy (datum) a komu byla vydána souprava hlavních klíčů, její označení a počet klíčů v soupravě. Nebyla-li souprava hlavních klíčů vydána strojvedoucímu, uvede se i čas vydání.

Přijetí a vrácení soupravy hlavních klíčů potvrdí zaměstnanec podpisem v Zápisníku o použití souprav hlavních klíčů. Zaměstnanci uvedení v článku 80, odst. b), c) a d) zapíší do sloupce **Vlak číslo** svou funkci.

Zaměstnanec pověřený úschovou souprav hlavních klíčů a zaměstnanec, který převzal soupravu hlavních klíčů, odpovídá za její úplnost.

Ustanovení tohoto článku platí i pro úschovu, vydávání a vrácení samostatných klíčů od dopraven D3, stanovišť, ovládacích skříňek PZZ a telefonních stanovišť na širé trati apod.

82. Zaměstnanec, určený PND3 k doručování souprav hlavních klíčů, smí soupravu hlavních klíčů předat pouze zaměstnancům, uvedeným v článku 80, odst. a), b) a d) s platným **Zmocněním**, které je opravňuje k převzetí souprav hlavních klíčů.

83. Všichni zaměstnanci mimo strojvedoucího smějí použít soupravu hlavních klíčů jen se svolením dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího), v jím určené dopravně D3 nebo místě s kolejovým rozvětvením a jen na jím stanovenou dobu. Svolení dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího) zapíše jak dirigující dispečer (dispoziční výpravčí), tak i zaměstnanec, žádající o svolení do Telefonního zápisníku D3.

Skončení manipulace a uzamčení výhybek (výkolejek) v základní poloze musí zaměstnanec ohlásit neprodleně dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu). Záznam o tom provede podle ustanovení předchozího odstavce.

84. Jestliže dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) neobdrží hlášení o ukončené manipulaci a uzamčení výhybek (výkolejek) ve stanovené době, zpraví strojvedoucího vlaku jedoucího do této dopravně D3 (místa s kolejovým rozvětvením) písemným rozkazem, ve kterém mu nařídí zastavit vlak před krajní výhybkou. Strojvedoucí smí pokračovat v jízdě, až se přesvědčí o správném přestavení a uzamčení výhybek (výkolejek) podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z1 osobně nebo prostřednictvím člena doprovodu vlaku, kterému tento úkon nařídí. Nebylo-li možno po vjezdu do dopravně D3 zjistit ukončení manipulace s hlavními klíči, postupuje se jako při jejich ztrátě.

85. Končí-li strojvedoucí dopravní službu v některé dopravně D3, uloží soupravu hlavních klíčů do uzamykatelné skříňky ve služební místnosti; při nástupu služby z ní soupravu hlavních klíčů vyjme. Vložení a vyjmutí zapíše strojvedoucí do Zápisníku o použití souprav hlavních klíčů, který je uložen ve skříňce. Klíček od skříňky má strojvedoucí v úschově u sebe.

Při přerušení směny si strojvedoucí může soupravu hlavních klíčů ponechat u sebe.

86. Předávají-li si strojvedoucí soupravu hlavních klíčů osobně, učiní tak na vzájemné potvrzení (v Knize předávky hnacího vozidla, jehož strojvedoucí soupravu hlavních klíčů odevzdává), které musí obsahovat: datum, čas, název dopravně, označení soupravy hlavních klíčů, počet hlavních a ostatních klíčů, podpis odevzdávajícího a přebírajícího zaměstnance.

Vzor:

”11. 12. 1996 ve 20.15 hod v dopravně Volary soupravu hlavních klíčů A, 3/5 klíčů, odevzdal Říman, převzal Dragoun.”.

87. V dopravnách D3 a místech s kolejovým rozvětvením je odpovědný za správné přestavení a zajištění výhybek a výkolejek ten zaměstnanec, který je přestavoval.

Strojvedoucí vlaku i PMD je odpovědný za to, že po odjezdu z dopravní D3 nebo z místa kolejového rozvětvení, jakož i po ukončení své dopravní služby jsou výhybky a výkolejky uzamčeny v základní poloze a že jím převzatá souprava hlavních klíčů je úplná, není-li v tomto předpise stanoveno nebo dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) určeno jinak. Stejnou odpovědnost má po ukončení posunu v dopravně D3 nebo po vjezdu do dopravní D3, nebyl-li v této dopravně D3 dovolen posun.

88. Musí-li být výjimečně pojížděna vlakem nezajištěná výhybka proti hrotu, musí se strojvedoucí vlaku přesvědčit na místě, zda je výhybka správně přestavena, musí ji zajistit přenosným výměnovým zámekem a teprve potom přes ní smí vlak jet.

Strojvedoucí tyto úkony může nařídit členu doprovodu vlaku.

89. Zjistí-li zaměstnanec rozříznutí nebo poškození výhybky, ohlásí to strojvedoucímu. Strojvedoucí provede prohlídku výhybky a zjistí, zda výhybka nebyla zjevně poškozena a zda výhybkový závěr zaklesává.

90. Zjistí-li strojvedoucí rozříznutí nebo poškození výhybky, nebo je-li mu to ohlášeno, zpraví neprodleně dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího) a strojvedoucí ostatních vlaků v dopravně D3.

91. Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) nařídí písemným rozkazem strojvedoucím všech vlaků nebo PMD, které mají pojíždět rozříznutou výhybku, aby před ní vlak nebo PMD zastavili a pokračovali v jízdě teprve tehdy, až se přesvědčí na místě, zda je výhybka správně přestavena a zajištěna.

92. Zjistí-li strojvedoucí při prohlídce, že je výhybka zjevně poškozena, smí se výhybka pojíždět jen se svolením odpovědného zaměstnance SDC, který svolení a případné podmínky pro pojíždění výhybky zapíše do Telefonního zápisníku D3 a ohlásí je dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu).

93. Nemůže-li strojvedoucí ohlásit rozříznutí nebo poškození výhybky dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu) pro nemožné dorozumění, zařídí její zajištění uzamykatelným přenosným výměnovým zámekem. Nemůže-li to učinit, zajistí krytí výhybky přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, umístěným před výhybkou ve směru očekávané jízdy následného vlaku a provede záznam do Telefonního zápisníku D3.

Strojvedoucí zpraví strojvedoucí všech vlaků, které stihne za své další jízdy a kterých se může rozříznutí nebo poškození výhybky týkat, písemným rozkazem **Pv**.

Stejně je třeba postupovat, nelze-li uzamknout výhybku pro poruchu výměnového zámku.

94. Dojde-li k rozříznutí odvratné výhybky nebo k poškození výkolejky, zpraví o tom zaměstnanec, který toto zjistil, ihned dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího). Ten zařídí vše potřebné, aby se zabránilo ujetí vozidel.

Nemůže-li být rozříznutí odvratné výhybky nebo poškození výkolejky ohlášeno dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu), přebírá tyto povinnosti zaměstnanec, který toto zavinil nebo zjistil.

95. Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) je ve všech případech povinen zajistit, aby závada byla odstraněna co nejdříve.

96. Poškození nebo poruchu zámku výhybky nebo výkolejky, nemožné nebo obtížné odemykání zámků výhybek, výkolejek, ústředních zámků a zámků staveb krycích návěstidel v dopravnách D3 a v místech s kolejovým rozvětvením musí strojvedoucí ohlásit dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu).

97. Zapomene-li strojvedoucí hlavní klíč ze soupravy, je povinen co nejdříve tuto okolnost ohlásit dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu). Ten zařídí, aby zapomenutý hlavní klíč nemohl být zneužit a aby byl strojvedoucímu co nejdříve vrácen. O zapomenutí hlavního klíče zpraví dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) písemným rozkazem strojvedoucího prvního vlaku, který do dopravně D3 nebo na místo s kolejovým rozvětvením, kde byl klíč zapomenut, nejdříve dojedete a nařídí mu, aby vlak před dotčenou výhybkou zastavil. Strojvedoucí smí pokračovat v další jízdě až po zjištění, že výhybka je správně přestavena a uzamčena. Strojvedoucí vezme zapomenutý klíč s sebou. Nalezení zapomenutého klíče jsou všichni zaměstnanci povinni ohlásit dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu).

98. Při nemožném dorozumění s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) je povinen strojvedoucí, který zapomněl hlavní klíč v dopravě D3 nebo v místě kolejového rozvětvení, učinit nutná opatření sám. O zapomenutí hlavního klíče zpraví přímo strojvedoucí ostatních vlaků a výpravčí přilehlých stanic, popř. i jiné zaměstnance, pokud se s nimi může dorozumět.

Ten strojvedoucí, který přijede do dopravně D3 nebo na místo s kolejovým rozvětvením, kde byl hlavní klíč zapomenut, postupuje stejným způsobem, jako kdyby byl zpraven dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) písemným rozkazem. Nenalezne-li zapomenutý hlavní klíč, musí strojvedoucí postupovat, jako kdyby ho sám ztratil.

99. Neobsazeno

100. Ztrátu hlavního klíče nebo nalezení ztraceného hlavního klíče musí zaměstnanec, který klíč ztratil nebo našel, rovněž neprodleně ohlásit dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu). Dokud není ztracený hlavní klíč nalezen nebo nahrazen klíčem jiného ozubení, je dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) povinen zpravovat písemným rozkazem o ztrátě klíče strojvedoucí všech vlaků a zároveň jim nařídit, aby zastavili před výhybkou, od níž byl klíč ztracen. Strojvedoucí jsou pak povinni před další jízdou přes tuto výhybku se přesvědčit o její poloze a zajištění.

Při nemožném dorozumění s dirigujícím dispečerem (dispozičním výpravčím) učiní strojvedoucí stejná opatření sám a zpraví přímo strojvedoucí ostatních vlaků a výpravčí přilehlých stanic, popř. i jiné zaměstnance, pokud se s nimi může dorozumět.

101. Zaměstnanec, který hlavní klíč ztratil, zapíše ztrátu do Telefonního zápisníku D3 v příslušné dopravně D3 (místě s kolejovým rozvětvením) s uvedením označení soupravy hlavních klíčů a čísla hlavního klíče.

102. Strojvedoucí, který ztrátu zjistil, je povinen zapsat ztrátu hlavního klíče ve všech dopravnách D3 (místech s kolejovým rozvětvením) ve směru jízdy vlaku. Zároveň musí zpravit přímo strojvedoucího vlaku, se kterým se nejdříve setká, o ztrátě klíče a povinnosti zapsat ztrátu hlavního klíče v Telefonním zápisníku D3 ve všech dopravnách D3 (místech s kolejovým rozvětvením), kde ztráta klíče není dosud zapsána. Strojvedoucí všech vlaků postupují při jízdě, jako kdyby byli zpraveni o ztrátě klíče dirigujícím dispečerem. Na tratích bez dirigování se zápis neprovádí.

Obdobně se postupuje při nalezení ztraceného klíče.

103.-107. Neobsazeno.

Náhradní klíče

108. Náhradní klíče od zámků výhybek a výkolejek jsou opatřeny štítky jako na trati, na níž se nevykonává služba podle tohoto předpisu. Na rubu štítku náhradního klíče se musí vyrazit též zkratka názvu dopravní D3 nebo místa s kolejovým rozvětvením. Náhradní klíče od zámků výhybek a výkolejek v dopravnách D3 nebo v místech s kolejovým rozvětvením se uloží ve skříňce, opatřené patentním zámkem (typu FAB, dozickým apod.), která se umístí v uzamykatelné služební místnosti..

109. Jsou-li hlavní klíče od zámků výhybek a výkolejek drženy v zámcích výhybek nebo výkolejek, popř. v ústředních zámcích, musí se jednotlivě zapečetit jejich náhradní klíče. Ostatní náhradní klíče není třeba pečeti. Náhradní klíče a klíček od uzamčené skříňky náhradních klíčů pečeti přednos-

ta provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice (dispoziční stanice), nebo jím určený zaměstnanec.

Místo a způsob úschovy náhradních klíčů i zapečetěného klíčku od skříňky s náhradními klíči se stanoví pro všechny dopravní D3 a místa s kolejovým rozvětvením v PND3.

110. Náhradní klíče se smí použít jen se souhlasem dirigujícího dispečera (dispozičního výpravčího), vyjma případů nebezpečí z prodlení nebo za nemožného dorozumění.

Náhradní klíče smí použít zaměstnanci oprávnění převzít soupravu hlavních klíčů.

Za nemožného dorozumění nesmí použít náhradní klíče zaměstnanci SDC k čištění a mazání, při opravách a prohlídkách.

111. Chce-li oprávněný zaměstnanec použít náhradní klíče, musí dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu) oznámit důvod a pravděpodobnou dobu jejich použití.

Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) určí, do kdy nejpozději musí být vráceny náhradní klíče.

112. Kdo použije zapečetěné náhradní klíče, je odpovědný za to, že budou ihned po použití vráceny a uzamčeny ve skříňce. Klíček od skříňky uloží v zalepené obálce, na které uvede datum a čas vrácení klíčku a podepíše se. Po zalepení obálky ohlásí dirigujícímu dispečerovi (dispozičnímu výpravčímu) vrácení náhradních klíčů a klíčku od skříňky.

Telefonní hovory týkající se použití náhradních klíčů se zapisují doslovně do Telefonního zápisníku D3 (Telefonního zápisníku), a to i tehdy, jsou-li zaznamenány na záznamovém zařízení.

113. Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) musí použití náhradních klíčů uvádět v odevzdávce služby do doby jejich opětovného zapečetění. O použití náhradních klíčů informuje přednostu provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující (dispoziční) stanice, dirigující dispečer (dispoziční výpravčí).

Přednosta provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující (dispoziční) stanice, zajistí zapečetění klíčů do 72 hodin od jejich použití.

114. Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) smí dovolit jízdu směrem k dopravně D3 nebo místu s kolejovým rozvětvením, kde dovolil použití náhradních klíčů, jedině tehdy, jestliže mu bylo hlášeno, že náhradní klíče jsou uschovány na předepsaném místě.

V případě, že dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) nedostane hlášení, že použité náhradní klíče jsou uschovány na předepsaném místě, smí dovolit jíz-

du směrem k dopravně D3 nebo k místu s kolejovým rozvětvením až po zpravení strojvedoucího písemným rozkazem například takto:

„V dopravně Havlovice nebyly vráceny vydané náhradní klíče.“

Strojvedoucí, nebo jím určený člen doprovodu vlaku je povinen se po zastavení před krajní výhybkou přesvědčit o správném přestavení výhybek (výkolejek) pro jízdu na určenou kolej a jejich zajištění.

Obdobně postupuje dirigující dispečer i strojvedoucí při dovolení odjezdu vlaku z dopravní, v níž dirigující dispečer dovolil použití náhradních klíčů.

115.-118. Neobsazeno.

F. PÍSEMNÉ ROZKAZY

119. Na tratích se zjednodušenou dopravou se používá těchto písemných rozkazů:

- **Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy** (bílá barva, předtisk pro trať D3), zkráceně **PvD3**; používá se ve svazcích s jedním průpisem nebo bez průpisu [viz příloha 1];
- **Všeobecný rozkaz** (bílá barva), zkráceně **V**;
- **Všeobecný rozkaz pro PMD** (bílá barva), zkráceně **V PMD**;
- **Rozkaz k opatrné jízdě** (žlutá barva nebo bílá barva se žlutým pruhem), zkráceně **Op**;
- **Příkaz vlaku Pv** (bílá barva), zkráceně **Pv**.

120. Rozkaz **PvD3** se používá, diktuje-li dirigující dispečer (dispoziční výpravčí, výpravčí přílehlé stanice popř. jiný strojvedoucí) písemný rozkaz strojvedoucímu. Používá se rovněž pro zpravení strojvedoucího v dirigující, dispoziční nebo přílehlé stanici. Není-li potřebný text v rozkazu předtištěn, zapíše jej zaměstnanec do části **Jiné příkazy**; v této části je dovoleno používat nálepky za podmínek stanovených předpisem SŽDC (ČD) D2 pro rozkazy V.

Svazek rozkazů **PvD3** bez průpisu se používá na hnacím vozidle a v dirigující (dispoziční) stanici, je-li rozkaz diktován. Sepsaný rozkaz se ze svazku nevyjímá.

Rozkaz **PvD3** s jedním průpisem se používá, je-li průpis rozkazu vydáván strojvedoucímu v dirigující (dispoziční, přílehlé) stanici nebo je-li sepisován v dopravně D3. Převzetí průpisu rozkazu **PvD3** strojvedoucí potvrdí podpisem na prvopisu, který zůstane ve svazku.

Pro zpravení strojvedoucího v dirigující, dispoziční nebo přílehlé stanici se mohou používat také rozkazy **V**, **Op** a **V PMD**.

Rozkaz **Pv** používá strojvedoucí pro zpravení jiného strojvedoucího nebo člena doprovodu vlaku.

Při dodržení podmínek stanovených předpisem SŽDC (ČD) D2 pro rozkazy V může být vydán rozkaz Pvd3 i pro více vlaků, jsou-li veškeré pokyny platné pro všechny vlaky.

V případě poruchy (vypnutí) PZZ zpravuje dirigující dispečer strojvedoucího rozkazem Op nebo Pvd3 v poslední stanici před PZZ (tj. v dirigující nebo přilehlé stanici). Není-li to možné, zpravuje strojvedoucího rozkazem Pvd3 v poslední dopravně D3, ve které má strojvedoucí ohlašovací povinnost.

121. V PND3 může být stanoveno, že se pro každou trať D3 vedou samostatné svazky písemných rozkazů, které jsou odlišeny písmenným indexem. U dopraven s dlouhým názvem může PND3 povolit používání jejich zkrácených názvů při dopravních hovorech, hlášeních, zprávách a v rozkazech Op, Pvd3 a Pv. Povolené zkrácené názvy musí být uvedeny v PND3.

122. Dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) zpraví strojvedoucího sám nebo vyzve výpravčího přilehlé stanice, aby sepsal písemný rozkaz, anebo sepsání písemného rozkazu nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu. Diktovat písemný rozkaz rádiovým zařízením strojvedoucímu na jeho stanoviště se smí, jen když vlak stojí.

123. Dříve, než dirigující dispečer (dispoziční výpravčí) nařídí strojvedoucímu (výpravčímu přilehlé stanice) sepsání **Pvd3**, sepíše tento písemný rozkaz sám!

Strojvedoucího (výpravčího přilehlé stanice) vyzve k sepsání písemného rozkazu takto: "*Sepište příkaz vlaku 19905!*". Potom mu zvolna nadiktuje obsah **Pvd3**. Strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) přečte obsah **Pvd3** a po schválení jej podepíše.

124. Strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) napíše příjmení zaměstnance nařizujícího sepsání **Pvd3** na místo určené pro podpis dirigujícího dispečera (výpravčího) a doplní na předepsané místo datum a časový údaj, kdy byl skončen rozhovor. V **Pvd3** se uvede na určeném místě i název dopravní, v níž byl rozkaz sepsán.

Vydává-li rozkaz **Pvd3** dirigující dispečer, časový údaj ukončení hovoru neuvádí.

125. Zaměstnanec, nařizující sepsání **Pvd3**, napíše příjmení strojvedoucího (výpravčího přilehlé stanice) na určeném místě písemného rozkazu, který sepsal. Na předepsané místo doplní název dopravní, do níž byl rozkaz diktován, datum a časový údaj, kdy byl skončen rozhovor a rozkaz podepíše.

126. Čísla kolejí a pořadí vjezdu vlaků do dopravní D3 se vypisují slovy. Rozhovory o sepisování písemných rozkazů se nezapisují do telefonních zápisníků, není-li uvedeno jinak.

127.-130. Neobsazeno.

ČÁST DRUHÁ

ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY DIRIGOVÁNÍM

Kapitola I

Spojení pomocí telekomunikačního zařízení

131. Do spojení trati D3 musí být zapojeny všechny dopravní D3, přilehlé stanice, odbočky, stanoviště závorářů, popř. i jiná stanoviště.

Pro řízení dopravní služby se přednostně používá spojení rádiovým zařízením mezi dirigujícím dispečerem a vedoucím hnacím vozidlem. Jsou-li hovory týkající se dopravní služby vedené na tomto spojení zaznamenávány na záznamovém zařízení, musí být záznam uschován po dobu alespoň 12 hodin.

132. Bude-li vlak doprovázen jen strojvedoucím, musí být spojení rádiovým zařízením mezi vedoucím hnacím vozidlem a dirigujícím dispečerem vždy!

133. Není-li v konkrétních případech stanoveno tímto předpisem jinak, zapisují se veškeré hovory, týkající se dopravní služby, do Telefonního zápisníku D3.

Strojvedoucí zapisuje hovory vedené na spojení rádiovým zařízením a týkající se zajištění jeho jízdy nebo posunu do Telefonního zápisníku D3 na vedoucím hnacím vozidle; jsou-li zaznamenávány záznamovým zařízením, nemusí je zapisovat. Ostatní zápisy, nařízené tímto předpisem, zapisuje strojvedoucí vždy do Telefonního zápisníku D3, uloženého v dopravně D3. Dirigující dispečer (výpravčí přilehlé stanice) musí strojvedoucí všech vlaků a PMD informovat o poruše záznamového zařízení a o tom, které vlaky a PMD nejsou vybaveny rádiovým zařízením nebo je mají v poruše.

Tabulkou 3 SJŘ nebo písemným rozkazem může být strojvedoucímu určitého vlaku (PMD) v určité dopravně D3 nařízeno zaznamenat hovory, týkající se zajištění jeho jízdy, do Telefonního zápisníku D3, uloženého v dopravně D3, i když jsou hovory vedeny na spojení rádiovým zařízením.

Sloupec 1 se vyplňuje u prvního zápisu po změně data a u prvního zápisu na každé straně.

Sloupec 2 se vyplňuje u všech zápisů.

Sloupce 3 a 10 se vyplňují u všech hovorů; název místa, odkud se hovoří, se vyplňuje jen v Telefonním zápisníku D3, uloženém na hnacím vozidle.

Sloupec 4 se vyplňuje u všech zápisů, týkajících se vlaků, včetně posunu vlakových náležitostí.

Sloupce 5 - 9 se vyplňují podle předtisku. Přes tyto sloupce se rovněž zapisují i jiná hlášení, zprávy a zápisy, týkající se výkonu dopravní služby.

Každý hovor nebo zápis musí být zapsán na samostatném řádku. Na jednom řádku může být zapsáno i více údajů, pokud byly ohlášeny při jednom hovoru a týkají se stejného vlaku.

PND3 může dovolit, aby se v Telefonním zápisníku D3 ve sloupcích 3 a 9 používaly zkratky, uvedené v PND3.

134. Způsob dokumentace hovorů výpravčího přílehlé stanice se uvede v PND3, přičemž může být stanoveno, že se v přílehlé stanici Telefonní zápisník D3 nepoužívá. V tomto případě výpravčí přílehlé stanice zapisuje příslušné údaje do dopravního deníku s těmito doplňky:

- a) hlášení času příjezdu vlaku nebo PMD do vlastní stanice zapíše jako danou odhlášku;
- b) svolení dirigujícího dispečera k odjezdu zapíše jako přijetí;
- c) hlášení příjezdu vlaku nebo PMD do první dopravní D3 zapíše jako došlou odhlášku.

Ostatní hovory, pro něž nejsou v dopravním deníku sloupce, zapíše do Telefonního zápisníku.

135. Dirigující dispečer zakresluje jízdy vlaků, posun v dopravních D3, PMD nebo výluky podle došlých hlášení v grafikonu splněné vlakové dopravy, pokud není záznam prováděn samočinně záznamovým zařízením.

Jízdu vlaků zakresluje dirigující dispečer modrou nebo černou čarou, časové vymezení posunu v dopravně červenou vodorovnou čarou, časové vymezení povolení PMD hnědou čarou a výluky koleje modrou vlnovkou.

Za zcela jednoduchých dopravních poměrů se může v PND3 dovolit, aby dirigující dispečer nevedl grafikon splněné vlakové dopravy. Údaje pak zapisuje do Telefonního zápisníku D3.

Je-li na trati D3 pouze jedna dopravna D3, může PND3 dovolit zapisování údajů jen v dopravním deníku.

Nevede-li dirigující dispečer grafikon splněné vlakové dopravy, zapíše čas začátku a trvání výluky koleje červeně do Telefonního zápisníku D3 nebo dopravního deníku.

Vedení grafikonu splněné vlakové dopravy na počítači, úprava takto vedeného grafikonu 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.

K vedení grafikonu splněné vlakové dopravy na počítači je dovoleno používat pouze programy schválené SŽDC.

K vedení grafikonu splněné vlakové dopravy na počítači je nutná zkouška praktické způsobilosti.

136.-140. Neobsazeno.

Kapitola II

Zavádění a odřikání vlaků

141. Vlaky zavedené a odřeknuté provozním dispečerem smí ohlašovat jen dirigující dispečer. Ohlásí je výpravčím přílehlých stanic, odbočkám, závorářům a zaměstnancům určeným v PND3.

142. Strojvedoucí pravidelných i mimořádných vlaků musí být ve výchozí dopravně vlaku zpraveni dirigujícím dispečerem písemným rozkazem o všech zavedených vlcích, které stihnou podle jízdního řádu nebo jimi mohou být ve smyslu článku 256 dostiženi, a o odřeknutých vlcích. Není-li to možné, zpraví dirigující dispečer strojvedoucí o zavedených (odřeknutých) vlcích písemným rozkazem nejpozději v poslední dopravně před dopravnou D3, v níž má (mělo) dojít ke křižování, předjíždění nebo dostižení.

Dirigující dispečer musí mimořádnému vlaku určit písemným rozkazem ve všech dopravnách D3 vjezdovou (odjezdovou) kolej a dále musí určit, ve kterých dopravnách dojde ke křižování, předjíždění nebo dostižení; strojvedoucí příslušných vlaků musí zpravit o změnách údajů tabelárního jízdního řádu, vyplývajících ze zavedení nebo odřeknutí vlaků (změny pořadí vjezdů, změny vjezdových nebo odjezdových kolejí, popř. nařízení ohlašovací povinnosti). Zpravení strojvedoucích o křižování (předjíždění) provede dirigující dispečer stejným způsobem, jako kdyby se jednalo o přeložené křižování (změnu sledu vlaků).

Zpravuje-li strojvedoucího na příkaz dirigujícího dispečera výpravčí přílehlé stanice, musí ohlásit dirigujícímu dispečerovi, že strojvedoucí byl zpraven. Jestliže dirigující dispečer neobdrží toto hlášení, musí jednat, jako kdyby strojvedoucí nebyl zpraven.

O jízdě zavedeného vlaku není nutno zpravit strojvedoucí vlaků, které odjedou z dopravní v době, kdy již dirigující dispečer dostal hlášení o ukončení jízdy zavedeného vlaku.

143. Jako křižovací vlaky se v dopravnách D3 uvádí v tabelárním jízdním řádu pravidelných vlaků ve sloupci **”Stihne vlak číslo”**:

- ve výchozí dopravně D3 všechny pravidelné vlaky, které v ní jsou nebo do ní přijedou (odjedou) v době od zahájení dopravní služby strojvedoucího do odjezdu vlaku;
- v mezilehlých dopravnách D3 všechny pravidelné vlaky, se kterými se vlak setká;
- v konečných dopravnách D3 všechny pravidelné vlaky, které v ní jsou v době příjezdu vlaku nebo do ní přijedou (z ní odjedou) v době než strojvedoucí ukončí dopravní službu.

Omezení jízdy vlaků, uvedených v tomto sloupci, se uvede v poznámce pod tabelárním jízdním řádem. Omezení jízdy se neuvádí, jezdí-li vlak uvedený ve sloupci **”Stihne vlak číslo”** ve všech dnech, kdy jede vlak, v jehož tabelárním jízdním řádu je tento vlak uveden.

Ve sloupci ”**Stihne vlak číslo**” se neuvádějí vlaky, jejichž omezení jízdy se navzájem vylučuje nebo které se setkají ve výchozí nebo konečné dopravně D3 a jsou vedeny stejnými vlakovými náležitostmi (obrat soupravy).

144. Dirigující dispečer smí dovolit odjezd zavedeného vlaku z výchozí dopravní, až když byly o jeho jízdě zpraveni strojvedoucí všech vlaků opačného směru a výpravčí přílehlé stanice, ze které mají vlaky opačného směru jet. O tom, že byli zpraveni, vyrozumí dirigující dispečer strojvedoucího zavedeného vlaku písemným rozkazem, v němž uvede čísla zpravených vlaků.

Výjimečně může dirigující dispečer povolit odjezd zavedeného vlaku z výchozí dopravní tehdy, nenastoupil-li ještě strojvedoucí vlaku opačného směru službu nebo nedojel-li dosud vlak opačného směru do přílehlé nebo dirigující stanice. Proto v písemném rozkaze sepsaném pro zavedený vlak uvede dirigující dispečer vlaky, jejichž strojvedoucí nebyli dosud o jízdě zavedeného vlaku zpraveni a současně uvede název dopravní, kde bude strojvedoucí zavedeného vlaku zpraven o tom, že o jeho jízdě byly již strojvedoucí příslušných vlaků opačného směru zpraveni. Tato dopravní se musí určit tak, aby do ní zavedený vlak dojel ještě dříve, než vlak opačného směru vyjede z výchozí dopravní. V dopravně D3, kde má být strojvedoucí zavedeného vlaku zpraven o tom, že o jeho jízdě byly již strojvedoucí příslušných vlaků opačného směru zpraveni, se zavedenému vlaku musí určit písemným rozkazem jiná vjezdová kolej, než která je určena vlaku opačného směru, jehož strojvedoucí nebyl o jízdě zavedeného vlaku dosud zpraven.

Dirigující dispečer (výpravčí přílehlé stanice) se musí postarat ihned po nástupu strojvedoucího do služby nebo po příjezdu vlaku do dirigující nebo přílehlé stanice o zpravení strojvedoucího o jízdě zavedených vlaků.

Nebude-li v určené dopravně D3 strojvedoucí zavedeného vlaku zpraven dirigujícím dispečerem o tom, že strojvedoucí vlaků opačného směru byli o jeho jízdě zpraveni, nesmí žádat dirigujícího dispečera o souhlas k další jízdě; z dirigující stanice nesmí v tomto případě odjet. Dirigujícího dispečera upozorní, že nebyl dosud zpraven o tom, že strojvedoucí všech vlaků opačného směru jsou zpraveni o jeho jízdě.

Zpravení strojvedoucího zavedeného vlaku o zpravení strojvedoucích vlaků opačného směru o jeho jízdě provede dirigující dispečer písemným rozkazem. **Jízdu zavedeného vlaku, o jehož jízdě nebyli před jeho odjezdem zpraveni strojvedoucí všech vlaků opačného směru, smí dirigující dispečer dovolit, jen je-li doprovod tohoto vlaku tvořen alespoň dvěma zaměstnanci.**

145. Nemůže-li být strojvedoucí zavedeného vlaku pro nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem zpraven v určené dopravně D3 o tom, že strojvedoucí všech vlaků opačného směru byli o jeho jízdě zpraveni, nesmí z dopravní D3 dále pokračovat v jízdě. Tento strojvedoucí (jím určený člen doprovodu vlaku) musí přestavit výhybky na kolej určenou pro vjezd vlaku opačného směru a v této poloze je zajistit.

Dirigující dispečer, který poté, co zpravil strojvedoucího protijedoucího vlaku o jízdě zavedeného vlaku, zjistil nemožné dorozumění se strojvedoucím zave-

deného vlaku, zajistí zpravení strojvedoucího zavedeného vlaku písemným rozkazem, ve kterém uvede, že strojvedoucí vlaku opačného směru byl o jízdě zavedeného vlaku zpraven. Rozkaz bude strojvedoucímu zavedeného vlaku doručen vlakem opačného směru nebo následným vlakem, případně poslem.

146. Zjistí-li strojvedoucí zavedeného vlaku během jízdy, že nemůže z nějaké příčiny dojet do nejbližší dopravní D3 10 minut před pravidelným odjezdem vlaku opačného směru, přičemž ví, že jeho strojvedoucí nebyl o jeho jízdě zpraven, ihned vlak na trati zastaví a vyšle zaměstnance, který půjde do nejbližší dopravní D3 před vlakem. Tohoto zaměstnance vybaví potřebnými návěstidly a nařídí mu, aby zastavil protijedoucí vlak. Vlak smí pokračovat v další jízdě až za 10 minut po odchodu zaměstnance, a to rychlostí nejvíce 5 km/h. Strojvedoucí musí za jízdy dávat opakovaně návěst **Pozor** a je povinen vždy zastavit, pokud bude jeho jízdou ohrožena bezpečnost zaměstnance, jdooucího před vlakem, nebo pokud zpozoruje protijedoucí vlak.

Zjistí-li strojvedoucí zavedeného vlaku totéž již před odjezdem z dopravní D3, nesmí z této dopravní D3 odjet a jedná podle předchozího článku.

147. Dojde-li k tomu, že dva vlaky zastaví na trati proti sobě, a není-li možné dorozumění s dirigujícím dispečerem, pak strojvedoucí po vzájemné dohodě určí, který vlak se z místa zastavení vrátí. Přitom je třeba vzít v úvahu sklonové poměry, sestavu vlaku, vzdálenost apod. Při návratu vlaku musí být před vlakem vyslán zaměstnanec, který půjde do nejbližší dopravní před vlakem. Vlak se smí začít vracet až za 10 minut po odchodu zaměstnance, a to rychlostí nejvíce 5 km/h. Druhý vlak smí pokračovat v jízdě 10 minut po odjezdu předchozího vlaku rychlostí nejvíce 5 km/h, pokud nelze oba vlaky na trati spojit.

148.-152. Neobsazeno.

Kapitola III

Organizování drážní dopravy

153. Dirigující dispečer organizuje drážní dopravu na trati D3 podle hlášení výpravčích přílehlých stanic a strojvedoucích.

Vlaky se vypravují v prostorových oddílech ohraničených dopravními D3, přílehlými stanicemi a dirigujícími stanicemi. Ohraničení prostorových oddílů je uvedeno v PND3.

154. Při nepředvídaném návratu vlaku z trati musí veškeré povinnosti, dané předpisem SŽDC (ČD) D2 výpravčímu, splnit dirigující dispečer. Vrací-li se vlak do přílehlé stanice, může splnění těchto povinností převzít výpravčí této stanice. Podmínky pro vjezd vlaku do dopravní D3 s ohledem na jízdu jiných vlaků nebo posun stanoví dirigující dispečer.

155.-157. Neobsazeno.

A. OHLAŠOVACÍ POVINNOST

158. Výpravčí přílehlé stanice a strojvedoucí je povinen ohlásit čas příjezdu, uvolnění prostorového oddílu a žádat dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku v každé dopravně D3 (přílehlé stanici) a pro každý vlak, není-li strojvedoucímu pro příslušný vlak v příslušné dopravně D3 (v přílehlé stanici v době výluky služby výpravčího) zrušena ohlašovací povinnost tabelárním jízdním řádem.

159. Ohlašovací povinnost je dovoleno zrušit pouze tabelárním jízdním řádem.

160. Ohlašovací povinnost nesmí být zrušena v přílehlé stanici, pokud v ní není výluka služby výpravčího.

Ohlašovací povinnost nesmí být rovněž zrušena v dopravnách D3 (v přílehlé stanici v době výluky služby výpravčího), které leží před přejezdem s PZZ, jehož obsluhovací nebo kontrolní zařízení je umístěno v dirigující (přílehlé) stanici nebo je obsluhováno dopravními zaměstnanci stanice nebo stanoviště, pokud není stav PZZ návěstěn přejezdníkem, popř. krycím návěstidlem.

PND3 musí být nařízena strojvedoucímu obsluha PZS, pokud v dopravně D3 (stanovišti) je umístěno zařízení, které slouží pro kontrolu nebo obsluhu PZS pro směr jízdy vlaku. Tato povinnost musí být dodržena, i když v dopravně D3 bude zrušena ohlašovací povinnost. Bude-li však strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o jízdě přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností, nemusí činnost PZS kontrolovat.

161. Tabelárním jízdním řádem nesmí být strojvedoucímu zrušena ohlašovací povinnost v dopravně D3 (v přílehlé stanici v době výluky služby výpravčího), ve které:

- a) má daný vlak ve sloupci "Stihne vlak číslo" uvedeno číslo vlaku;
- b) je jízda následného vlaku podmíněna uvolněním prostorového oddílu předchozím pravidelným vlakem;
- c) je její zachování nařízeno PND3.

Je-li strojvedoucímu zrušena v dopravně D3 (v přílehlé stanici v době výluky služby výpravčího) ohlašovací povinnost, uvede se v tabelárním jízdním řádu příslušného vlaku ve sloupci "**Zvláštní opatření**" značka "**Ohlašovací povinnost zrušena**" (▣). Strojvedoucí těchto vlaků se budou zpravovat písemným rozkazem pouze o mimořádně nařízené ohlašovací povinnosti. Dojde-li k nemožnému dorozumění, je třeba se řídit ustanovením tohoto předpisu.

162. Dirigující dispečer ohlásí příjezd vlaku z přílehlé stanice do první dopravní D3 výpravčímu přílehlé stanice.

Dříve, než dá dirigující dispečer strojvedoucímu svolení k jízdě do další dopravní, ohlásí předvídaný odjezd vlaku závorářům.

Dává-li dirigující dispečer svolení k jízdě do přilehlé stanice, ohlásí nejdříve předvídaný odjezd výpravčímu této stanice. Nemůže-li tak učinit pro nemožné dorozumění a obsluhuje-li na trati PZZ zaměstnanec přilehlé stanice, zpraví dirigující dispečer strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě přes přejezdy se zvýšenou opatrností.

163. Dirigující dispečer dá svolení k jízdě vždy až do další dopravní, kde není strojvedoucímu zrušena ohlašovací povinnost (bez ohledu na případnou změnu čísla vlaku v dopravně, ve které má zrušenou ohlašovací povinnost). Strojvedoucí nesmí odjet z dopravní D3 dříve, než obdrží svolení od dirigujícího dispečera.

164. Strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) žádá o svolení k odjezdu takto:
"Může odjet vlak 28106 v 5.32 z Vodňan do Bavorova? Mikeš."
"Může odjet vlak 27202 v 5.16 ze Skalné do Lubů a zpět jako vlak 27203 do Velkého Luhu? Sojka."
"Může odjet vlak 87196 v 10.14 z Litně do km 2,4 a zpět do Litně? Fiala."
"Může odjet vlak 88792 ve 12.45 z Bechyně do km 14,1? Benč."
"Může odjet vlak 88793 ve 13.20 z km 14,1 do Bechyně? Benč."
 Tento dotaz se nezapisuje.

Dirigující dispečer udělí svolení takto:

"Ano, vlak 28106 může odjet v 5.32 z Vodňan do Bavorova. Kokeš."
"Ano, vlak 27202 může odjet v 5.16 ze Skalné do Lubů a zpět jako vlak 27203 do Velkého Luhu. Straka."
"Ano, vlak 87196 může odjet v 10.14 z Litně do km 2,4 a zpět do Litně. Veselý."
"Ano, vlak 88792 může odjet ve 12.45 z Bechyně do km 14,1. Krejcar."
"Ano, vlak 88793 může odjet ve 13.20 z km 14,1 do Bechyně. Krejcar."

165. Z dopravní D3, ve které došlo ke křižování, smí strojvedoucí žádat o svolení k odjezdu až po příjezdu vlaku opačného směru. Jsou-li hovory zapisovány do Telefonního zápisníku D3, uloženého v dopravně D3, smí žádat o svolení k odjezdu, až když strojvedoucí vlaku opačného směru ohlásí příjezd. Výpravčí přilehlé stanice smí žádat o svolení k odjezdu vlaku, který bude odjíždět po příjezdu vlaku opačného směru, až když ohlásí jeho příjezd.

Dirigující dispečer smí dát svolení k odjezdu z takové dopravní D3 (přilehlé stanice) jen tehdy, když mu strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) ohlásil příjezd vlaku opačného směru.

Nesmí-li vlak odjet, zakáže dirigující dispečer odjezd takto: *"Nikoliv čekejte. Sedlář."* Pak oznámí důvod zákazu.

Nemůže-li vlak odjet z dopravní D3 (přilehlé stanice) v době stanovené dirigujícím dispečerem, musí to strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) dirigujícímu dispečerovi neprodleně ohlásit.

166. Strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) ohlásí příjezd vlaku do dopravní dirigujícímu dispečerovi takto: *"Vlak 17505 v Trhanově v 9.25. Našinec."* Dirigující dispečer potvrdí příjem hlášení takto: *"Vlak 17505 v Trhanově v 9.25. Rozuměl Bek."*

Strojvedoucí ohlásí příjezd ihned, jakmile se přesvědčí, že celý vlak po zastavení uvolnil námezničky.

Nemůže-li být zadní námezník uvolněn, postupuje strojvedoucí i dirigující dispečer podle kapitoly "Doprava dlouhých vlaků".

Nemůže-li strojvedoucí (výpravčí přílehlé stanice) pro nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem ohlásit příjezd vlaku, učiní o tom zápis ve vedené dopravní dokumentaci.

167. Dirigující dispečer nesmí samotnou žádost o svolení k odjezdu považovat nikdy za ohlášení příjezdu vlaku.

168. V dopravnách D3, kde pobyt není delší než 10 minut, může strojvedoucí při hlášení příjezdu zároveň žádat o svolení k odjezdu. Dirigující dispečer svolením k odjezdu vlaku do další dopravní potvrzuje zároveň i hlášení příjezdu vlaku. Neudělí-li dirigující dispečer svolení k odjezdu vlaku, musí příjezd vlaku potvrdit. Strojvedoucí (výpravčí přílehlé stanice) může žádat o souhlas k odjezdu v časovém rozmezí 1 - 10 minut před dobou odjezdu vlaku.

169. Jízdu následného vlaku smí dirigující dispečer dovolit bez dalších opatření jen tehdy:

- a) má-li následný vlak určenou jinou vjezdovou kolej, než na které je předchozí vlak, nebo
- b) má-li jistotu, že předchozí vlak již opustil dopravnu D3, do níž žádá strojvedoucí následného vlaku o svolení k odjezdu nebo
- c) má-li následný vlak pod tabelárním jízdním řádem poznámku: **Do Strunkovic vjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslo 28105 podle rozhledových poměrů.**

Pokud je v ostatních případech v čase, kdy strojvedoucí následného vlaku žádá od dirigujícího dispečera svolení k odjezdu, jeho vjezdová kolej v příští dopravě D3 ještě obsazena předchozím vlakem, nebo dirigující dispečer nemá jistotu, že předchozí vlak dopravnu D3 opustil, může dát dirigující dispečer svolení k odjezdu, jen pokud zpraví strojvedoucího písemným rozkazem se zněním: *Do Strunkovic vjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslo 28105 podle rozhledových poměrů.*

170. Nastupuje-li strojvedoucí dopravní službu v dopravě D3, musí se vždy přesvědčit nahlédnutím do telefonního zápisníku D3 (uloženého v dopravě D3) o tom, zda tam nejsou zápisy, týkající se jeho výkonu dopravní služby.

171.-174. Neobsazeno.

B. NEMOŽNÉ DOROZUMĚNÍ

175. Nemůže-li pro nemožné dorozumění dirigující dispečer ohlásit předvídaný odjezd vlaku závorářům, zpraví strojvedoucího písemným rozkazem, kterým mu nařídí jízdu přes příslušné přejezdy se zvýšenou opatrností.

176. Má-li odjet vlak do sousední přilehlé stanice za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem, žádá strojvedoucí svolení k odjezdu přímo od výpravčího této stanice; ten pak postupuje stejně jako dirigující dispečer. Závorářům, jichž se jízda vlaků týká, musí výpravčí ohlásit předvídaný odjezd dříve, než dá strojvedoucímu svolení k odjezdu vlaku z dopravní D3. Není-li dorozumění se závoráři možné, nadiktuje výpravčí strojvedoucímu rozkaz **PvD3**.

177. Není-li možné si vyžádat pro nemožné dorozumění svolení k odjezdu vlaku z dopravní, smí vlak odjet jen tehdy, není-li jeho jízda dirigujícím dispečerem (výpravčím přilehlé stanice) nebo předpisy zakázána. Dále musí strojvedoucí (výpravčí přilehlé stanice) v tomto případě nepochybně zjistit porovnáním seznamu vlaků pro staniční zaměstnance se záznamy v Telefonním zápisníku D3, uloženém v dopravně (v dopravním deníku), že všechny vlaky opačného směru, které měly dojet před jeho odjezdem, již dojely. Přesvědčí se též, že dojely všechny mimořádné vlaky, jejichž jízda mu byla oznámena dirigujícím dispečerem písemným rozkazem a zda v dopravně D3 nebyl povolen posun mezi dopravnami, který dosud nebyl ukončen. Chybí-li v Telefonním zápisníku D3 záznam o příjezdu některého z výše uvedených vlaků opačného směru, strojvedoucí nesmí odjet, dokud k tomu neobdrží svolení dirigujícího dispečera (výpravčího přilehlé stanice) nebo dokud nezjistí, že vlak opačného směru, o němž chybí záznam, nepochybně dojel (dotazem u jeho strojvedoucího, dalších členů doprovodu vlaku např. v nocležnách apod.). Stejně tak musí strojvedoucí před odjezdem z dopravní D3 za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem nepochybně zjistit, že byla ukončena výluka koleje anebo že byl ukončen PMD.

178. Strojvedoucí zapíše ve všech dopravnách D3 do Telefonního zápisníku D3 na nejbližší volný řádek s časovým údajem: "*Nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem*", pokud takový záznam již není proveden. Na další řádek zapíše údaje o svém vlaku.

Strojvedoucí musí pak jet v celém prostorovém oddílu až do sousední dopravní pro nemožné dorozumění **podle rozhledových poměrů**. Při jízdě přes přejezdy vybavené PZZ, nemůže-li se přesvědčit o jejich stavu, musí jet jako by byl zpraven písemným rozkazem **Op**, část A.

Strojvedoucí prvního vlaku, jedoucího po obnovení dorozumění s dirigujícím dispečerem, zapíše v dopravnách D3 do telefonního zápisníku D3 na nejbližší volný řádek s časovým údajem: "*Dorozumění s dirigujícím dispečerem obnoveno*".

179. Vlak smí odjet nejdříve za 10 min po odjezdu předchozího vlaku. Nemůže-li strojvedoucí zjistit čas jeho odjezdu, odjede 10 min po příjezdu svého vlaku nebo po nástupu služby, nejdříve však v době stanovené GVD. Výpravčí přilehlé stanice nebo dirigující dispečer při odjezdu vlaku ze své stanice za nemožného dorozumění jednají obdobným způsobem.

180. Každý vlak vjíždějící do dopravní D3 za nemožného dorozumění musí jet podle rozhledových poměrů.

181. Nedostane-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění hlášení o příjezdu předchozího vlaku do dopravní, dovolí jízdu následného vlaku do této dopravní jen s písemným rozkazem nařizujícím strojvedoucímu jízdu pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.

182.-185. Neobsazeno.

C. JÍZDA S NÁSKOKEM

186. Jízda vlaku s náskokem je povolena jen za možného dorozumění s dirigujícím dispečerem.

Souhlas k jízdě s náskokem dá strojvedoucímu dirigující dispečer udělením svolení k odjezdu z dopravní D3.

187. Jízdu vlaku s náskokem dovolí dirigující dispečer vždy nejdále do dopravní, ve které je nařízena ohlašovací povinnost. Při určení dopravní musí vzít dirigující dispečer ohled na ohlašovací povinnost, která vyplývá z jízdy dalších vlaků.

Jízdu vlaku s náskokem do přilehlé stanice sjedná dirigující dispečer s výpravčím podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D2.

188.-191. Neobsazeno.

D. ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ

192. Výpravčí přilehlých stanic a strojvedoucí jsou povinni hlásit dirigujícímu dispečerovi zpoždění vlaků (i předpokládané) všude tam, kde dosáhlo 10 minut a více nebo kde se již ohlášené zpoždění zvětšilo nebo zmenšilo o 10 min nebo více. Toto hlášení může zprostředkovat i jiný zaměstnanec.

193.-195. Neobsazeno.

Kapitola IV

Rušení ohlašovací povinnosti

196. Při zrušení ohlašovací povinnosti dává dirigující dispečer strojvedoucímu souhlas k jízdě vlaku až do dopravní, ve které mu nebyla zrušena ohlašovací povinnost.

197. Není-li nutné, aby strojvedoucí zastavil vlak v některé z dopravní D3, v níž má zrušenu ohlašovací povinnost, dovolí projetí dirigující dispečer písemným rozkazem, např.: „V Havlovicích a Trhanově můžete projet.“

198. Zrušením ohlašovací povinnosti a udělením souhlasu k projíždění může dojít u vlaku k jízdě s náskokem, který musí dirigující dispečer vzít v úvahu před udělením souhlasu.

199. V těch dopravních D3, ve kterých nesmí být strojvedoucímu zrušena ohlašovací povinnost, nesmí být dovoleno ani projíždění vlaků.

200.-201. Neobsazeno

202. Je-li strojvedoucí, jemuž byla zrušena ohlašovací povinnost, již za své jízdy vyrozuměn o nemožném dorozumění s dirigujícím dispečerem, musí v nejbližší dopravně D3 zastavit, i když v ní má zrušenu ohlašovací povinnost, popř. zároveň i dán souhlas k jejímu projetí, a musí nadále jednat podle ustanovení článku 177 až 180.

203.-206. Neobsazeno.

Kapitola V

Vjezd a odjezd vlaků

207. Vlak, který má při křižování nebo předjíždění (dostižení) přijet podle grafikonu vlakové dopravy nebo podle písemného rozkazu do dopravní D3 dříve, nazývá se v tomto předpise **vlak první** a vlak, který má přijet později, **vlak druhý**.

Povinnosti strojvedoucího vlaku prvního nebo vlaku druhého podle této kapitoly má i strojvedoucí PMD, kterému je vždy nařídí dirigující dispečer písemným rozkazem.

208. Při křižování nebo předjíždění (dostižení) pravidelných vlaků musí mít vlak druhý v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "Zvláštní opatření" značku lichoběžníkové tabulky. Tato značka nebo písemným rozkazem určená povinnost jednat jako vlak druhý přikazuje strojvedoucímu zastavit čelo vlaku před lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3.

209. Vlak, kterému není nařízeno zastavení značkou podle předchozího článku, může vjet do dopravní D3 bez zastavení před lichoběžníkovou tabulkou, nenařídí-li dirigující dispečer písemným rozkazem strojvedoucímu, aby jednal jako vlak druhý.

Byl-li strojvedoucí vlaku, kterému je nařízeno zastavení značkou podle předchozího článku, zpraven dirigujícím dispečerem písemným rozkazem o tom, že v dopravně D3 jedná jako vlak první, ruší se současně strojvedoucímu tohoto vlaku i povinnost zastavit vlak před lichoběžníkovou tabulkou v této dopravně D3.

210. Strojvedoucí vlaku druhého nemusí zastavit před lichoběžníkovou tabulkou, dává-li mu člen doprovodu vlaku prvního ruční speciální návěst **Souhlas k posunu** tak, aby ji mohl nepochybně zpozorovat. Návěst může být nahrazena i pokynem daným přímo.

Strojvedoucí vlaku prvního smí tuto návěst nebo pokyn dát, když:

- a) je rušící posun zastaven;
- b) u vlaků s přepravou cestujících je určeno místo zastavení tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost cestujících;
- c) vjezdová kolej pro vlak druhý je volná (vyjma pravidelného nebo mimořádného vjezdu na kolej obsazenou vozidly);
- d) výhybky a výkolejky jsou postaveny i zajištěny ve správné poloze.

211. Strojvedoucí smí nařídit, aby výhybky (výkolejky) přestavil, jejich zajištění provedl a pokyn k vjezdu vlaku druhého do dopravní D3 dal vedoucí obsluhy vlaku, strojvedoucí jiného hnacího vozidla ve vlaku nebo vedoucím obsluhy vlaku určený člen obsluhy vlaku. Příslušné klíče smí vydat za předpokladu, že jsou splněny podmínky uvedené v odstavcích a), b), a c) předchozího článku. Za splnění podmínky správného přestavení a zajištění výhybek i výkolejek na určenou kolej odpovídá člen doprovodu vlaku, který bude těmito úkony pověřen. Výhybky a výkolejky musí tento člen doprovodu vlaku přestavit a zajistit ještě před tím, než dá pokyn k vjezdu vlaku druhého.

212. Po odjezdu vlaku prvního z dopravní D3 přecházejí povinnosti strojvedoucího vlaku prvního na strojvedoucího toho vlaku, který ze zbylých vlaků dojel nejdříve anebo kterému tyto povinnosti nařídil dirigující dispečer písemným rozkazem.

Strojvedoucí, kterému určil dirigující dispečer písemným rozkazem povinnosti strojvedoucího vlaku prvního, musí o tomto přímo vyrozumět strojvedoucí ostatních vlaků v dopravně D3.

213. Značka lichoběžníkové tabulky se v tabelárním jízdním řádu neuvádí:

- a) u vlaku příjíždějícího do dopravní D3, v níž končí jízdu dříve jedoucí vlak téhož směru nebo opačného směru, jehož strojvedoucí již ukončil dopravní službu;
- b) u vlaku, po jehož příjezdu do dopravní D3 začíná jízdu jiný vlak téhož nebo opačného směru, jehož strojvedoucí ještě nenastoupil dopravní službu nebo jsou-li oba vlaky vedeny stejnými vlakovými náležitostmi;
- c) u dopravní D3, kde jsou dovoleny současné vjezdy.

214. U pravidelného vlaku, který jede jako vlak druhý při křižování, dostižení nebo předjíždění s pravidelným vlakem, jezdícím jen v některých dnech v týdnu, se vždy uvede (pokud se jejich omezení jízdy navzájem nevylučují) v tabelárním jízdním řádu značka lichoběžníkové tabulky. Ve dnech, kdy nejede pravidelný křižovací, dostižený nebo předjížděný vlak, zruší dirigující dispečer

písemným rozkazem strojvedoucímu povinnost zastavit vlak před lichoběžníkovou tabulkou.

Stejným způsobem zruší dirigující dispečer strojvedoucímu povinnost zastavit vlak před lichoběžníkovou tabulkou vždy, kdy pro zastavení není důvod.

215. Dirigující dispečer smí dovolit strojvedoucímu vlaku, který nemá v tabelárním jízdním řádu značku lichoběžníkové tabulky, jízdu do dopravní D3, ve které končí jízdu jiný vlak, až když má ohlášeno, že souprava vozidel vlaku, včetně hnacího vozidla, je odstavena a zajištěna. Jinak musí dirigující dispečer určit strojvedoucím obou vlaků pořadí vjezdů vlaků; strojvedoucímu vlaku, který jízdu ukončil, určí povinnosti strojvedoucího vlaku prvního a strojvedoucímu vlaku, který má jet do dopravní D3, povinnosti strojvedoucího vlaku druhého.

Je-li pořadí vjezdů vlaků určeno tabelárním jízdním řádem nebo rozkazem dirigujícího dispečera, smí strojvedoucí vlaku prvního v dopravně D3, ve které vlak končí, ukončit službu až po vjezdu vlaku druhého. Je-li vlak druhý zpožděn, smí dirigující dispečer dovolit, aby strojvedoucí ukončil službu před příjezdem tohoto vlaku, avšak tak, aby hlášení o ukončení služby dostal dirigující dispečer ještě před odjezdem vlaku druhého ze sousední dopravní. Pak může strojvedoucímu vlaku druhého písemným rozkazem zrušit povinnost zastavit vlak před lichoběžníkovou tabulkou.

216. V dopravně D3, kde vlak začíná nebo končí jízdu, má jeho strojvedoucí povinnosti vlaku prvního ve vztahu k těm vlakům, které jsou uvedeny v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Stihne vlak číslo**" a které mají v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Zvláštní opatření**" značku lichoběžníkové tabulky. Případné změny určí dirigující dispečer.

Zjistí-li strojvedoucí ve výchozí dopravně D3 za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem, že má ještě dojet vlak opačného směru, který měl přijet před odjezdem jeho vlaku, má vzhledem k tomuto vlaku povinnosti strojvedoucího vlaku prvního, i když u vlaku opačného směru není v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Zvláštní opatření**" značka lichoběžníkové tabulky.

217. Při jízdě zavedeného vlaku určí dirigující dispečer pořadí vjezdů vlaků do dopravní D3, ve které se setkají při křižování, dostižení nebo předjíždění.

Dirigující dispečer podle potřeby určí, změní nebo zruší pořadí vjezdů vlaků, jsou-li vlaky zpožděny, jedou-li s náskokem, jsou-li pravidelné vlaky odřeknuty nebo jsou-li pravidelné vlaky, které jezdí jen v některé dny v týdnu, zavedeny ve dnech, kdy nemají jet. Strojvedoucí zpraví o pořadí vjezdů písemným rozkazem.

218. O stanoveném nebo změněném pořadí vjezdů vlaků musí dirigující dispečer zpravit vždy napřed strojvedoucího toho vlaku, který má jednat jako strojvedoucí vlaku druhého.

219. Zastaví-li strojvedoucí vlaku druhého před lichoběžníkovou tabulkou a nedostane-li do 5 minut návěst **Souhlas k posunu** nebo pokyn k vjezdu do dopravní D3, daný přímo, smí pokračovat ke krajní výhybce nebo k výhybce, určené PND3, před kterou musí vlak zastavit. Výhybky musí přestavit na určenou kolej (případně sklopit výkolejky) a výhybky pojížděné proti hrotu musí v této poloze zajistit. V jízdě smí pokračovat, až se osobně přesvědčí, že výhybky (výkolejky) jsou správně přestaveny a popř. zajištěny nebo až obdrží pokyn k další jízdě od určeného člena doprovodu vlaku. Při jízdě od lichoběžníkové tabulky až k místu zastavení na vjezdové koleji musí jet podle rozhledových poměrů. Strojvedoucí vlaku druhého smí podle tohoto odstavce jednat, jen má-li vlak druhý určenou jinou vjezdovou kolej než vlak první.

Strojvedoucí může přestavení a zajištění výhybek a výkolejek nařídít dalšímu členu doprovodu vlaku.

Strojvedoucí vlaku prvního, který vjíždí při křižování do dopravní D3 a má zpoždění více než 5 minut, musí jet od lichoběžníkové tabulky podle rozhledových poměrů, musí předpokládat, že vlak druhý již vjíždí do dopravní D3 a musí proto zastavit tak, aby čelo jeho vlaku na koleji bližší výpravní budově bylo nejdále v úrovni čela prvního vozidla, určeného k přepravě cestujících, vlaku na koleji vzdálenější.

220. Každý vlak, který má v dopravně D3 nařízenou ohlašovací povinnost, musí zastavit nejdále u námezníku na konci vjezdové koleje nebo před hrotem jazyka výhybky, nestanoví-li PND3 vzhledem k místu nástupu a výstupu cestujících jinak.

V dopravně D3 bez kolejového rozvětvení musí vlak zastavit tak, aby čelo vlaku neopustilo dopravnu D3 a konec vlaku minul hranice dopravní D3; vlak s přepravou cestujících musí zastavit u nástupiště.

Při vjezdu na manipulační kolej musí vlak zastavit na odjezdové straně nejdále před výkolejkou nebo hrotem jazyka výhybky.

221. Přestavení výhybek a výkolejek i jejich zajištění pro odjezd vlaku z dopravní D3 nebo místa s kolejovým rozvětvením provádí strojvedoucí tohoto vlaku.

Tento úkon může strojvedoucí nařídít i vedoucímu obsluhy vlaku, strojvedoucímu jiného hnacího vozidla ve vlaku nebo vedoucímu obsluhy vlaku určenému členu obsluhy vlaku. Zaměstnanec, který přestavoval výhybky, musí mít u sebe klíče od zámků proti hrotu pojížděných a odvratných výhybek, které nestřeží, ještě před udělením pokynu k jízdě. Stejně tak musí mít tento zaměstnanec u sebe klíče od výkolejek, je-li nutno pro jízdu vlaku zajistit výkolejky ve sklopené poloze. Pokyn pro jízdu vlaku na záhlaví dopravní D3 dá člen doprovodu vlaku po splnění těchto podmínek buď ruční speciální návěstí nebo telekomunikačním zařízením.

Po přestavení výhybek do základní polohy a jejich uzamčení může člen doprovodu vlaku uschovat klíče u sebe; odevzdat strojvedoucímu je musí nej-

později po příjezdu do dopravny, ve které vlak nejdříve zastaví. Strojvedoucí smí ohlásit příjezd vlaku do dopravny D3, až když jsou mu tyto klíče odevzdány. Při jízdě vlaku do dirigující nebo přilehlé stanice však musí mít strojvedoucí vždy všechny klíče u sebe.

Dirigující dispečer může při křižování nebo předjíždění uložit strojvedoucímu později odjíždějícího vlaku, aby pro vlak, který odjíždí dříve, přestavil výhybky a výkolejky a zajistil je ve správné poloze.

Nemůže-li mít strojvedoucí při jízdě vlaku do dirigující stanice u sebe všechny klíče od zámků výhybek nebo výkolejek, musí tuto skutečnost ohlásit ještě před odjezdem z příslušné dopravny D3 (nákladiště, vlečky) dirigujícímu dispečerovi. Strojvedoucí musí po příjezdu vlaku do dirigující stanice oznámit dirigujícímu dispečerovi, že má soupravu hlavních klíčů úplnou. Do té doby nesmí dirigující dispečer příjezd tohoto vlaku s koncovými návěstmi považovat za uvolnění příslušného prostorového oddílu.

Při jízdě vlaku do přilehlé stanice musí strojvedoucí výše uvedené skutečnosti ohlásit výpravčímu přilehlé stanice přímo nebo prostřednictvím dirigujícího dispečera; výpravčí přilehlé stanice pak nesmí dirigujícímu dispečerovi ohlásit příjezd vlaku do přilehlé stanice, dokud mu strojvedoucí neohlásí, že má soupravu hlavních klíčů úplnou.

222. Má-li být při křižování, předjíždění nebo dostižení vlaku s přepravou cestujících pohybováno se soupravou vlaku na dopravní koleji bližší k přijímací budově, musí být cestující vhodným způsobem varováni.

223.-226. Neobsazeno.

Kapitola VI

Křižování a předjíždění vlaků

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

227. Křižování je setkání vlaků opačného směru v dopravně D3 nebo v dirigující (přilehlé) stanici, kdy odjíždějící vlak pojedou do stejného prostorového oddílu, odkud přijel vjíždějící vlak. Přitom v dopravně, ve které dochází ke křižování, mohou být tyto vlaky i výchozí nebo končící.

Setkání vlaků téhož směru je předjíždění nebo dostižení.

Pravidelné křižování, předjíždění či dostižení je určeno GVD nebo jízdním řádem zvláštních vlaků.

228. Na trati D3 musí mít vlaky jedoucí od jednoho konce trati vždy lichá čísla, vlaky opačného směru sudá čísla.

229. Vlak nesmí odjet z dopravny D3 nebo stanice, dokud nedojedou všechny vlaky opačného směru, které měly dojet před jeho odjezdem podle GVD, podle sešitového jízdního řádu, podle jízdního řádu zvláštního vlaku nebo podle přeloženého křižování.

Za to odpovídá:

- a) dirigující dispečer na celé trati D3;
- b) v dopravnách D3 strojvedoucí;
- c) v přilehlé stanici výpravčí.

230. V dopravnách D3 musí strojvedoucí učinit veškerá opatření k tomu, aby zabránil odjezdu vlaku opačného směru, nedojel-li jeho vlak celý nebo neuvolnil-li zadní námezník.

Předjížděný vlak smí odjet z dopravní D3 jen tehdy, bylo-li uskutečněno předjíždění nebo byl-li strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o změně nebo zrušení předjíždění.

231.-234. Neobsazeno.

B. PŘELOŽENÍ KŘIŽOVÁNÍ

235. Křižování překládá výhradně dirigující dispečer. O přeloženém křižování zpraví strojvedoucí obou vlaků písemným rozkazem, není-li tato povinnost nařízena výpravčímu přílehlé stanice.

236. Dirigující dispečer (výpravčí přílehlé stanice) musí o přeloženém křižování zpravit písemným rozkazem nejdříve strojvedoucího toho vlaku, který má křižovat s vlakem opačného směru v některé dopravně před pravidelnou nebo dříve určenou křižovací dopravnou. Při zpravování o nařízeném křižování s mimořádným vlakem však musí být zpraven nejdříve strojvedoucí pravidelného vlaku.

Ustanovení předchozího odstavce neplatí, pokud vlak, jehož strojvedoucí má být zpraven dříve, ještě nedorazil v čase, kdy se křižování překládá, do dirigující nebo přílehlé stanice, nebo když jeho strojvedoucí v dirigující nebo přílehlé stanici ještě nenastoupil službu. Dirigující dispečer nebo výpravčí přílehlé stanice zpraví písemným rozkazem strojvedoucího ihned, jakmile dojde do dirigující nebo přílehlé stanice nebo v ní nastoupí službu.

237. Při přeložení křižování zpraví dirigující dispečer strojvedoucí obou vlaků rozkazem **PvD3** takto: *”S vlakem číslo 18006 křižujete v Radomyšli, kde vám určuji kolej číslo jedna. Jedněte jako vlak první! Vlak číslo 18006 určuji v Radomyšli kolej číslo tři. Pekárek.”*

Strojvedoucí sepsaný rozkaz přečte dirigujícímu dispečerovi.

Strojvedoucí oznámí dirigujícímu dispečerovi číslo jím sepsaného, potom dirigující dispečer oznámí strojvedoucímu číslo jím sepsaného **PvD3**. Strojvedoucí i dirigující dispečer zapíše oznámené číslo v **PvD3** na předepsané místo.

Dirigující dispečer ukončí rozhovor slovy: *”Správně, konec.”*

Stejným způsobem překládá dirigující dispečer křižování z přílehlé stanice na trať D3. Při přeložení křižování do přílehlé (dirigující) stanice se vjezdová kolej a pořadí vlaků neurčuje.

238. Jakmile dirigující dispečer ukončí rozhovor se strojvedoucím, kterého je nutno zpravit dříve, slovy: *”Správně, konec.”*, musí být křižování pokládáno za právoplatně přeložené.

Má-li být strojvedoucí o přeloženém křižování zpraven prostřednictvím výpravčího přílehlé stanice, pokládá dirigující dispečer křižování za právoplatně přeložené, jakmile ukončí rozhovor s výpravčím přílehlé stanice slovy: *”Správně, konec.”*

Strojvedoucí zpravovaných vlaků a výpravčí přílehlé stanice pokládají křižování za právoplatně přeložené, jakmile s nimi dirigující dispečer ukončí rozhovor slovy: *”Správně, konec.”*

239. Má-li být o přeloženém křižování zpraven strojvedoucí prostřednictvím výpravčího přílehlé stanice, nařídí dirigující dispečer výpravčímu této stanice, aby zpravitel strojvedoucího příslušného vlaku rozkazem **PvD3**, jehož text mu nadiktuje. Pro diktování rozkazu **PvD3** výpravčímu přílehlé stanice a jeho sepisování platí stejné zásady, jako při sepisování strojvedoucím.

Výpravčí přílehlé stanice i dirigující dispečer zapíše číslo rozkazu výpravčího přílehlé stanice na místo určené pro číslo rozkazu strojvedoucího. Výpravčí přílehlé stanice se po sepsání rozkazu podepíše za příjmení dirigujícího dispečera. Výpravčí přílehlé stanice je povinen ohlásit dirigujícímu dispečerovi, že strojvedoucí je zpraven.

240. Křižování do přílehlé stanice překládá dirigující dispečer po předchozí dohodě s výpravčím přílehlé stanice.

241. Výpravčí přílehlé stanice, do níž bylo křižování přeloženo, zpraví strojvedoucího vlaku, který musí čekat v této stanici, o přeloženém křižování písemným rozkazem ihned po jeho příjezdu, byl-li k tomu dirigujícím dispečerem vyzván. Strojvedoucího vlaku opačného směru zpraví dirigující dispečer o přeloženém křižování nejpozději v pravidelné nebo dříve určené křižovací dopravně.

242. Nemůže-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění se strojvedoucími, popř. s výpravčími přílehlých stanic přeložit křižování, musí být dodrženo pravidelné nebo ještě za možného dorozumění přeložené křižování.

243. Výpravčí přílehlé stanice smí za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem přeložit křižování ze sousední dopravní D3 do vlastní stanice, může-li se dorozumět se strojvedoucími. Přitom strojvedoucímu oznámí, že je nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem.

244. Bylo-li křižování dirigujícím dispečerem přeloženo do přílehlé stanice, je výpravčí této stanice oprávněn zpravit písemným rozkazem o přeloženém křižování strojvedoucího vlaku, který pro nemožné dorozumění nemohl být zpraven dirigujícím dispečerem.

245. Byl-li zpraven dirigujícím dispečerem o přeloženém křižování strojvedoucí vlaku, který musí čekat na vlak opačného směru v dopravně D3 před pravidelnou nebo dříve určenou křižovací dopravnou D3, zatímco strojvedoucí vlaku opačného směru již nemohl být zpraven pro nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem, avšak vzájemné dorozumění strojvedoucích je možné, je zpravený strojvedoucí povinen zpravit strojvedoucího vlaku opačného směru takto: *”Sepište rozkaz PvD3 o křižování, které přeložil dirigující dispečer.”*.

Pak mu nadiktuje příslušný obsah svého rozkazu **PvD3**, týkající se přeloženého křižování i s příjmením dirigujícího dispečera včetně čísel rozkazů a dodá: *”Vlak 18005 čeká proto na křižování s vlakem 18006 v Radomyšli. Špeta.”*.

Strojvedoucí, který tuto zprávu poslouchá, ji píše přímo do rozkazu **PvD3**. Po sepsání rozkazu **PvD3** jej přečte strojvedoucímu, který rozkaz diktoval. Ukončení hovoru provede strojvedoucí, který rozkaz diktoval, slovy: *”Správně, konec.”*

246. Nemůže-li se strojvedoucí, který byl dirigujícím dispečerem zpraven o přeloženém křižování rozkazem **PvD3** a který čeká v dopravě D3 na vlak opačného směru, dorozumět ani se strojvedoucím tohoto vlaku a domnívá-li se, že tento strojvedoucí nebyl dirigujícím dispečerem o přeložení křižování zpraven a že nemožné dorozumění ještě potrvá, opíše doslovně svůj rozkaz **PvD3** do rozkazu **Pv** tak, jak mu ho dirigující dispečer nadiktoval a opatří ho dovětkem: *”Vlak 18005 čeká proto na křižování s vlakem 18006 v Radomyšli.”*.

Takto vyplněný rozkaz **Pv** odešle po členu doprovodu vlaku nebo po jiném vhodném zaměstnanci do dopravní D3, ve které čeká vlak opačného směru.

Stejně postupuje i výpravčí přílehlé stanice, čeká-li vlak na křižování v jeho stanici a domnívá-li se, že strojvedoucí vlaku opačného směru nebyl dirigujícím dispečerem zpraven o přeloženém křižování.

247. Vlak opačného směru smí z dopravní D3 odjet, jakmile byl jeho strojvedoucímu nadiktován nebo doručen písemný rozkaz podle předchozích článků.

Dříve než odjede vlak z dopravní D3, v níž byl strojvedoucímu nadiktován nebo doručen písemný rozkaz, musí strojvedoucí upravit odjezd vlaku se zřetelem na předchozí vlak jedoucí stejným směrem a smí pokračovat v další jízdě pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.

248.-252. Neobsazeno.

C. ZMĚNA SLEDU VLAKŮ

253. Změnu sledu vlaků nařizuje dirigující dispečer. O změně sledu vlaků zpraví strojvedoucí obou vlaků písemným rozkazem, není-li tato povinnost nařízena výpravčímu přílehlé stanice.

Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem, avšak za možného dorozumění výpravčího přílehlé stanice se strojvedoucími, může tento nařídit změnu sledu vlaků sám, avšak jen ze sousední dopravní D3 do vlastní stanice.

254. Při změně místa předjíždění zpraví dirigující dispečer strojvedoucího předjíždějího vlaku písemným rozkazem takto: *”Vlak číslo 23308 předjíždí vlak číslo 88106 ve Vítkově, kde vám určuji kolej číslo jedna. Jednejte jako vlak druhý. Vlak číslo 88106 určuji ve Vítkově kolej číslo dvě. Zeman.”*. Obdobným způsobem zpraví strojvedoucího předjížděného vlaku.

255. Dirigující dispečer nařizuje změnu sledu vlaků do přílehlé stanice nejméně 5 min před odjezdem vlaku, který jede ve změněném sledu ze sousední dopravní D3.

Nemůže-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění se strojvedoucím, popř. s výpravčím přílehlé stanice, změnit místo předjíždění, musí se dodržet pravidelné nebo ještě za možného dorozumění určené místo předjíždění.

256. Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem musí strojvedoucí zpožděného vlaku předpokládat, že jeho vlak bude dostižen následným vlakem. Jestliže by mohl být vlak za pobytu v dopravně D3 dostižen následným vlakem, zajistí strojvedoucí tohoto vlaku přestavení a zajištění výhybek pro vjezd následného vlaku na volnou kolej. Není-li to možné, zařídí strojvedoucí, aby tomuto vlaku byla od lichoběžníkové tabulky dávana návěst **Stůj zastavte všemi prostředky**.

Výhybky mohou být přestaveny zpět do základní polohy nebo může být zrušena povinnost dát návěst **Stůj zastavte všemi prostředky** ve směru očekávané jízdy vlaku až po uvolnění koleje.

Strojvedoucí vlaku, který manipuluje na nákladisti nebo na vlečce a mohl by být dostižen následným vlakem, musí zařídít, aby tomuto vlaku byla v místě, kam až je třeba nejdále posunovat proti směru jeho jízdy (u krajní nebo odbočné výhybky, pokud proti směru jeho jízdy není třeba posunovat) dávana návěst **Stůj zastavte všemi prostředky**. Povinnost dát návěst **Stůj zastavte všemi prostředky** může být zrušena až po ukončení posunu a po uzamčení výhybek v základní poloze.

257.-261. Neobsazeno.

Kapitola VII

Vjezdové koleje

262. U každé dopravně D3 se v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Kolej**" uvedou u pravidelných vlaků vjezdové koleje. Obdobně se uvedou odjezdové koleje ve výchozích dopravnách D3.

Je-li vlaku v dopravně D3 určena pravidelně jiná odjezdová kolej než vjezdová, uvede se v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Kolej**" pouze číslo vjezdové koleje a odkaz na poznámku pod tabelárním jízdním řádem, ve které se uvede číslo odjezdové koleje.

263. Mimořádnému vlaku určí vjezdové koleje v dopravnách D3 dirigující dispečer, který je oznámí strojvedoucímu písemným rozkazem již ve výchozí dopravě; kromě toho je oznámí i strojvedoucím všech vlaků, které se v těchto dopravnách D3 s mimořádným vlakem setkají.

264. Změnu vjezdové koleje nařizuje dirigující dispečer; zpraví o ní písemným rozkazem strojvedoucího vlaku, který jede na jinou kolej, a strojvedoucí všech vlaků, které se s takovým vlakem v dopravně D3 setkají.

Strojvedoucí jsou odpovědni za to, že vlak v dopravně D3 vjede jen na kolej určenou tabelárním jízdním řádem nebo dirigujícím dispečerem.

265.-269. Neobsazeno.

Kapitola VIII

Vjezd vlaku na kolej obsazenou vozidly, na kusou nebo manipulační kolej

270. V nezbytných případech se smí v dopravně D3 obsadit dopravní koleje:

- a) se svolením dirigujícího dispečera;
- b) podle GVD.

O obsazení kterékoli dopravní koleje musí být písemným rozkazem nebo poznámkou pod tabelárním jízdním řádem zpraveni strojvedoucí všech vlaků bez ohledu na to, na kterou kolej vlaky v dopravně D3 jedou.

271. Je-li nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem a je-li nutné obsadit dopravní kolej (např. vozidly, která jsou nezpůsobitelná jízdou), musí strojvedoucí zajistit, aby vozidla byla zajištěna (včetně použití uzamykatelné kovové podložky) a výhybky na obou zhlavích uzamčeny na volnou dopravní kolej.

Je-li obsazena kolej, na níž jsou výhybky v základní poloze uzamčeny, odemkne strojvedoucí výhybky náhradními nezapečetěnými klíči, přestaví výhybky na volnou kolej a uzamkne je. Vyjmuté klíče uloží do skříňky. Obsazenou kolej kryje přenosnými návěstidly s návěstí **Stůj**.

Strojvedoucí musí zajistit, aby byl o obsazení dopravní koleje co nejdříve zpraven dirigující dispečer. V Telefonním zápisníku D3, uloženém v příslušné dopravně D3, zapíše, že kolej je obsazena.

272. Strojvedoucí při nemožném dorozumění zpraví strojvedoucí všech vlaků opačného směru zápisem v Telefonním zápisníku D3 v dopravně D3, sousedící s dopravnou D3, v níž je dopravní kolej obsazena vozidly. Kromě toho je povinen v této i v každé příští dopravně D3 pokusit se zpravit dirigujícího dispečera.

Setká-li se s vlakem opačného směru, zpraví jeho strojvedoucího o obsazení dopravní koleje rozkazem **Pv**. Strojvedoucí takto zpraveného vlaku musí vlak zastavit před krajní výhybkou.

Po zastavení se strojvedoucí přesvědčí o situaci v dopravně D3 a zajistí vjezd vlaku na volnou kolej, která není určena při křížování, předjíždění nebo dostižení pro jiný vlak.

273. V PND3 se uvedou dopravní D3, kde je dovoleno uskutečňovat vjezdy vlaků na kolej obsazenou vozidly a za jakých podmínek. V těchto dopravních D3 se mohou uskutečňovat jak pravidelné vjezdy vlaku na kolej obsazenou vozidly (uvedeno v tabelárním jízdním řádu ve sloupci "**Zvláštní opatření**" značkou □, vysvětlenou pod tabelárním jízdním řádem textem "**Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly**"), tak i mimořádné vjezdy vlaku na kolej obsazenou vozidly.

V PND3 mohou být dovoleny i vjezdy vlaků na manipulační kolej. Tyto vjezdy se vždy považují za vjezd vlaku na kolej obsazenou vozidly. Při vjezdu vlaku na manipulační kolej (při odjezdu z manipulační koleje) nesmí strojvedoucí na manipulační koleji překročit rychlost 10 km/h.

Mimořádný vjezd na kolej obsazenou vozidly nebo manipulační kolej v ostatních dopravních D3 dovolí dirigující dispečer jen při mimořádných událostech.

Při vjezdu vlaku na kolej obsazenou vozidly je strojvedoucímu dovoleno najet na stojící vozidla za účelem svěšení za podmínek, stanovených článkem 533 předpisu SŽDC (ČD) D2. Toto svolení se netýká vjezdu vlaků na kolej obsazených vozidly při současném vjezdu vlaků na stejnou kolej podle článku 363 tohoto předpisu.

Skutečnost, že určitá dopravní kolej v dopravně D3 je kusá, se uvede v PND3. Proto se strojvedoucí o pravidelném ani mimořádném vjezdu na kusou kolej zvlášť nezpravují.

274. Při mimořádném vjezdu vlaku na kolej obsazenou vozidly zpraví dirigující dispečer strojvedoucího vlaku písemným rozkazem v sousední dopravně takto:
"V Havlovicích jedete na kolej obsazenou vozidly."

275. Při vjezdu vlaku na kolej obsazenou vozidly nebo na kusou kolej musí jet strojvedoucí od lichoběžníkové tabulky podle rozhledových poměrů.

276.-279. Neobsazeno.

Kapitola IX

Obsluha vleček, odbočujících ze širé trati a nákladišť

280. Obsluha vleček, odbočujících ze širé trati a obsluha nákladišť se provádí:

- a) vlaky, které po ukončení manipulace pokračují v jízdě do další dopravní;
- b) vlečkovými vlaky;
- c) PMD v mimořádných případech, není-li v GVD k dispozici žádná vhodná trasa vlaku.

281. Pokud vlak, obsluhující vlečky na širé trati nebo nákladiště, neuvolňuje traťovou kolej, nemusí strojvedoucí tohoto vlaku žádat dirigujícího dispečera o souhlas k posunu ani mu ohlašovat jeho ukončení.

282. Je-li obsluha vlečky nebo nákladiště prováděna vlečkovými vlaky, které neuvolňují traťovou kolej a nařizuje-li to PND3, zapíše strojvedoucí časové údaje příjezdu na vlečku nebo nákladiště a ukončení manipulace do Telefonního zápisníku D3, uloženého v nákladišti nebo u odbočné výhybky vlečky, a to i v případě rádiového spojení strojvedoucího s dirigujícím dispečerem.

283. Je-li obsluha vlečky nebo nákladiště prováděna vlaky, které uvolňují traťovou kolej, musí strojvedoucí vlak zastavit před odbočnou výhybkou a zajistit přestavení výhybek (výkolejek) pro jízdu na vlečku nebo nákladiště. Po vjezdu na vlečku nebo nákladiště musí být přestaveny výhybky (výkolejky) do základní polohy a v této poloze zajištěny. Teprve potom smí strojvedoucí ohlásit dirigujícímu dispečerovi příjezd vlaku, uvolnění traťové koleje a uzamčení výhybek (výkolejek) pro jízdu vlaků po traťové koleji.

Během pobytu vlaku na vlečce nebo nákladišti musí mít strojvedoucí soupravu hlavních klíčů nepřetržitě u sebe.

Pro vlastní posun na vlečce nebo nákladišti v době, kdy je traťová kolej uvolněna, nemusí strojvedoucí žádat o souhlas k posunu ani mu ohlašovat jeho ukončení.

Před odjezdem vlaku z vlečky nebo nákladiště si musí strojvedoucí vyžádat od dirigujícího dispečera souhlas k jízdě do dopravní. Po obdržení souhlasu zajistí přestavení výhybek (výkolejek) pro jízdu z vlečky nebo nákladiště. Neobdrží-li z důvodu nemožného dorozumění souhlas k odjezdu, nesmí strojvedoucí z vlečky nebo nákladiště odjet ani dovolit manipulaci s výhybkami.

Časové údaje příjezdu, uvolnění traťové koleje a souhlasu k odjezdu zapisuje strojvedoucí do Telefonního zápisníku D3, uloženého v nákladišti nebo u odbočné výhybky vlečky, a to i v případě rádiového spojení strojvedoucího s dirigujícím dispečerem.

284. Je-li podle GVD trasován

- po návratu pravidelného vlečkového vlaku, který neuvolňuje traťovou kolej, do dopravní nebo

- po uzamčení pravidelného vlečkového (nákladního) vlaku na vlečce (nákladišti) nejdříve vlak ze sousední dopravní proti původnímu směru jízdy vlečkového (nákladního) vlaku, musí být v jeho tabelárním jízdním řádu poznámka, nařizující v případě nemožného dorozumění strojvedoucímu zastavit vlak před krajní výhybkou vlečky nebo nákladíště. Další jízda vlaku za nemožného dorozumění podle rozhledových poměrů je povolena až po zjištění, že vlečkový (nákladní) vlak odjel zpět do dopravní nebo že je uzamčen na vlečce nebo nákladišti.

V případě jízdy mimořádně zavedeného vlaku nebo při zpoždění musí dirigující dispečer zajistit zpravení vlaku jedoucího proti původnímu směru jízdy vlečkového (nákladního) vlaku ve smyslu ustanovení prvního odstavce tohoto článku písemným rozkazem.

V PND3 musí být uveden způsob ověření, že vlečkový (nákladní) vlak již obsluhuje vlečky (nákladíště) provedl nebo že je na vlečce (nákladišti) uzamčen.

285.-287. Neobsazeno.

Kapitola X

Jízdy speciálních hnacích vozidel

A. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL DO DOPRAVNÍ PŘED MÍSTEM PRÁCE

288. Jízdy speciálních hnacích vozidel do dopravní před místem práce se uskutečňují jako jízdy vlaků.

289. Jízda speciálních hnacích vozidel, která podle předpisu SŽDC (ČD) D2/81 nesmějí jet jako vlak, se provádí jako posun mezi dopravnami.

290. Doprovod speciálních hnacích vozidel musí být tvořen mimo strojvedoucího alespoň ještě jedním zaměstnancem.

291.-294. Neobsazeno.

B. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL Z DOPRAVNÍ NA MÍSTO PRÁCE

295. Jízdy speciálních hnacích vozidel z dopravní na místo práce na širé trati se uskutečňují jako posun mezi dopravnami.

296. Strojvedoucí speciálního hnacího vozidla si vyžádá u dirigujícího dispečera souhlas k posunu mezi dopravnami. Tento posun se provádí podle zásad PMD tohoto předpisu.

297.-300. Neobsazeno.

Kapitola XI

Posun

A. POSUN V DOPRAVNÁCH D3

301. Strojvedoucí smí v dopravně D3 zahájit posun jen se svolením dirigujícího dispečera, který určí čas začátku a ukončení posunu. Dirigující dispečer smí dát svolení k posunu v dopravně D3 jen tehdy, nedovolil-li jízdu vlaku nebo PMD do této dopravní D3.

Svolení k posunu platí i za úroveň lichoběžníkové tabulky za podmínky, že konec posunového dílu nemine lichoběžníkovou tabulku. Za dodržení této podmínky odpovídá zaměstnanec oprávněný řídit posun.

Má-li vlak v dopravně D3 určenou jinou vjezdovou a jinou odjezdovou kolej, smí jeho strojvedoucí přestavit vlak na odjezdovou kolej bez souhlasu dirigujícího dispečera, bylo-li mu uděleno svolení k jízdě do další dopravní.

302. Dirigující dispečer smí dovolit současný posun v sousedních dopravních D3 za podmínky, že alespoň v jedné z těchto dopravní D3 bude posun omezen pouze na obvod dopravní D3 (to je nejdále do úrovně lichoběžníkové tabulky).

303. Strojvedoucí, jemuž byla v dopravně D3 zrušena ohlašovací povinnost, může v této dopravně D3 posunovat bez souhlasu dirigujícího dispečera za podmínky, že posun bude ukončen tak, aby vlak odjel v čase pravidelného (stanoveného) odjezdu vlaku z dopravní D3.

304. Souhlas k posunu po odjezdu jiného vlaku z dopravní D3 smí dirigující dispečer udělit až po ohlášení strojvedoucího, který žádá o souhlas k posunu, že odjíždějící vlak minul lichoběžníkovou tabulku.

305. Ukončení posunu musí strojvedoucí neprodleně ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Teprve potom smí dát dirigující dispečer svolení k odjezdu vlaku ze sousední dopravní.

306. Nedostal-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění hlášení strojvedoucího o ukončení posunu v dopravně D3, smí dovolit odjezd vlaku ze sousední dopravní do dopravní D3, v níž dovolil posun, až po zpravení jeho strojvedoucího písemným rozkazem, kterým mu nařídí jízdu pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.

307. Je-li třeba omezit svolení k posunu pouze na obvod dopravní D3 (to je nejdále do úrovně lichoběžníkové tabulky), nařídí toto omezení dirigující dispečer strojvedoucímu písemným rozkazem. Zaměstnanec řídící posun (není-li jím

strojvedoucí) musí být s tímto písemným rozkazem prokazatelně seznámen podpisem písemného rozkazu.

308. Posun musí být ukončen nejpozději v době stanovené dirigujícím dispečerem. Posun, který v této době nebyl ukončen, se smí pohybovat pouze ve směru od lichoběžníkové tabulky do dopravní D3. Za toto odpovídá vždy strojvedoucí.

309. V případě, kdy je nutné v dopravně D3 provést posun u vlaku za účelem uvolnění vjezdové koleje pro další vlak, může dirigující dispečer dovolit současně odjezd dalšího vlaku ze sousední dopravní za těchto podmínek:

- vlak, který má uvolnit kolej, musí posunovat jen na opačném zhlaví, než je vjezdové zhlaví vlaku dalšího. Toto omezení posunu nařídí dirigující dispečer strojvedoucímu rozkazem **PvD3**;
- další vlak jedoucí do této dopravní D3 jedná vždy jako vlak druhý ve smyslu tohoto předpisu;
- oba vlaky musí být pravidelné a musí se jednat o pravidelnou křižovací nebo předjížděcí dopravnu D3.

310. Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem se smí posunovat v dopravních D3 jen v nezbytných případech a jen do úrovně lichoběžníkové tabulky. Očekává-li se vlak, musí být posun ukončen alespoň 10 min před jeho příjezdem podle SJŘ. Za dodržení tohoto ustanovení odpovídá strojvedoucí.

311. Posun současně na více místech v dopravně D3 je zakázán. Dirigující dispečer udělí souhlas k posunu vždy jen strojvedoucímu jednoho vlaku.

Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem může posunovat nejdříve strojvedoucí vlaku, který má z této dopravní D3 odjet podle jízdního řádu dříve.

312. Strojvedoucí u vlaků osobní dopravy, lokomotivních vlaků a speciálních hnacích vozidel je zaměstnancem řídícím posun, může však řízení posunu předat jinému zaměstnanci, oprávněnému řídit posun, kterému po projednání s dirigujícím dispečerem oznámí svolení k posunu.

313. Strojvedoucí u vlaků nákladní dopravy po projednání s dirigujícím dispečerem oznámí svolení k posunu zaměstnanci řídícímu posun.

Zaměstnancem řídícím posun je vedoucí posunové čety. Při posunu se strojvedoucí řídí jeho pokyny.

U vlaků nákladní dopravy, kde není posunová četa, je zaměstnancem řídícím posun strojvedoucí.

314. Úkoly, které se týkají přístavby, odsunu vozů a obsluhy manipulačních míst, dá dirigující dispečer přímo vedoucímu posunové čety. Vedoucí posunové čety odpovídá za splnění nařízených úkolů.

315.-319. Neobsazeno.

B. POSUN MEZI DOPRAVNAMI

320. Za posun mezi dopravnami se považuje zabezpečení jízdy hnacích vozidel nebo speciálních hnacích vozidel, nemohou-li nebo nesmějí-li jet jako vlak:

- z dopravní do sousední dopravní;
- z dopravní na místo na širé trati a zpět do dopravní;
- je-li třeba odvézt z trati vlak nebo jeho část.

321. PMD je vždy i jízda nutného pomocného vlaku na trať z poslední dopravní před místem nasazení a jeho jízda z tratě do dopravní.

322. O PMD musí dirigující dispečer zpravit písemným rozkazem strojvedoucí všech vlaků a jiných PMD, které se během své jízdy v dopravně D3 s PMD setkají. Tímto rozkazem musí též určit pořadí vjezdů do dopravní D3 a vjezdové koleje.

O PMD musí dirigující dispečer před udělením souhlasu k PMD zpravit písemným rozkazem též strojvedoucí všech vlaků, jejichž jízda bude PMD narušena v dopravně D3, a prvního vlaku, který pojedí po ukončení jízdy PMD, pojedí-li z dopravní D3 proti sjednanému směru jízdy PMD. Nebude-li možno zpravit první vlak, který pojedí po ukončení jízdy PMD (např. strojvedoucí ještě nenašoupl službu), musí dirigující dispečer písemným rozkazem strojvedoucího PMD o této skutečnosti zpravit. V tomto případě musí být PMD doprovázen kromě strojvedoucího ještě alespoň jedním zaměstnancem.

323. Souhlas k PMD udělí strojvedoucímu dirigující dispečer písemným rozkazem, ve kterém určí čas začátku a ukončení PMD, místo ukončení PMD, vjezdovou kolej a pořadí vjezdu do dopravní D3, do které po ukončení manipulace pojedí. Má-li se PMD v dopravně D3 setkat s vlakem nebo jiným PMD, musí v písemném rozkazu uvést též pořadí vjezdu a vjezdovou kolej vlaku nebo jiného PMD.

Jízdu PMD z nejbližší dopravní D3 směrem k přilehlé stanici smí dirigující dispečer dovolit až po sjednání PMD s výpravčím přilehlé stanice.

Souhlas k PMD z přilehlé stanice udělí dirigující dispečer prostřednictvím výpravčího přilehlé stanice, který zpravit strojvedoucího písemným rozkazem.

324. Místo čísla vlaku se v písemných rozkazech uvádí **PMD**.

325. Odjezd PMD z dopravní D3 a vjezd PMD do dopravní D3 se uskuteční podle podmínek pro odjezd a vjezd vlaku.

Vjezd PMD na kolej obsazenou vozidly je dovolen bez zpravení písemným rozkazem. Stejně tak je vždy dovolen i vjezd na manipulační kolej (odjezd z manipulační koleje).

326. Dirigující dispečer dovolí PMD jen ve vhodné vlakové přestávce, není-li jeho jízda důležitější než jízda vlaku a vždy nejdále do nejbližší dopravní.

Jízda PMD za vlakem nebo za jiným PMD není povolena, kromě jízdy za účelem zjištění neukončení jízdy vlaku nebo PMD nebo je-li třeba odvézt z trati vlak nebo jeho část.

Jízda PMD směrem k sousední dopravně D3, je-li v ní dovolen posun, není povolena.

327. Strojvedoucí zapíše svolení k PMD s uvedením místa, kde ukončí jízdu, stejným způsobem jako jízdu vlaku do Telefonního zápisníku D3 v dopravně D3, a to i v případě rádiového spojení s dirigujícím dispečerem. Do sloupce 9 zapíše kromě názvu místa též časový údaj, do kdy je PMD dovolen. Stejným způsobem zapíše i ukončení PMD.

328. Bude-li nutné dovolit ukončení PMD, který se bude po ukončení manipulace vracet zpět do výchozí dopravní, v čase pozdějším, než je podle GVD odjezd nejbližšího vlaku ze sousední dopravní, zpraví dirigující dispečer nejprve strojvedoucího tohoto vlaku písemným rozkazem takto: *”Z Hostomic smíte v případě nemožného dorozumění odjet nejdříve v 11.40 hod.”*. Čas odjezdu musí být stanoven na pozdější dobu, než do kdy bude povolen posun mezi dopravními.

PMD smí dirigující dispečer dovolit až po zpravení strojvedoucího podle předchozího odstavce.

329. PMD musí být ukončen nejpozději v době stanovené dirigujícím dispečerem. PMD se po skončení času stanoveného pro jeho jízdu smí pohybovat jen sjednaným směrem. Při jízdě do místa na širé trati a zpět se sjednaným směrem po skončení času stanoveného pro jízdu PMD rozumí jízda zpět do výchozí dopravní. Po uplynutí doby stanovené k ukončení PMD nesmí být povolena jízda vlaku ani jiného PMD proti sjednanému směru jízdy PMD.

Zjistí-li strojvedoucí PMD, že nemůže dojet do dopravní D3 10 minut před pravidelným odjezdem vlaku opačného směru, přičemž ví, že jeho strojvedoucí není o jízdě PMD zpraven, ihned na trati zastaví a vyšle zaměstnance, který půjde ve směru sjednané jízdy do dopravní D3. Tohoto zaměstnance vybaví potřebnými návěstidly a nařídí mu, aby zastavil protijedoucí vlak, a po uplynutí 10 minut pojedě za zaměstnancem rychlostí nejvíce 5 km/h. Strojvedoucí musí za jízdy dávat opakovaně návěst **Pozor** a je povinen vždy zastavit, pokud bude jeho jízdou ohrožena bezpečnost zaměstnance, jedoucího před PMD, nebo pokud zpozoruje protijedoucí vlak.

330. Ukončení PMD v dopravně D3 musí strojvedoucí ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Ohlásit ukončení PMD smí strojvedoucí teprve až se přesvědčí, že posunový díl vjel do dopravní D3 celý a uvolnil námezníky.

Ukončení PMD v přílehlé stanici musí ohlásit výpravčí dirigujícímu dispečerovi po splnění podmínek daných předpisem SŽDC (ČD) D2. Teprve potom smí dát dirigující dispečer svolení k další jízdě do tohoto prostoro-
rového oddílu.

331. Nedostal-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění hlášení strojvedoucího o ukončení PMD, smí dovolit odjezd vlaku ze sousední dopravní jen ve sjednaném směru jízdy PMD a pouze po zpravení strojvedoucího vlaku písemným rozkazem, kterým mu nařídí jízdu pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.

332. Při PMD musí strojvedoucí vždy jet podle rozhledových poměrů.

333. Při PMD přes přejezdy platí všechna vztažná ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D2.

334. Za nemožného dorozumění je zahájení posunu mezi dopravními zakázáno.

335.-338. Neobsazeno.

Kapitola XII

Výluky

339. Organizace výlukové činnosti na trati D3 se řídí podle předpisu SŽDC (ČD) D7/2 a SŽDC (ČD) D2. Povinnosti za výluky, předepsané těmito předpisy výpravčímu, platí v plném rozsahu i pro dirigujícího dispečera. Svazek rozkazů V s označením "výluky", který je uložen v dirigující stanici, se používá při výlukách na celé trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

340. Vyloučená hlavní kolej v dopravně D3 se kryje jako ve stanici. V dopravních D3 se neprovádí krytí vyloučené traťové koleje.

341. Lze-li v dopravně D3 při výluce dopravní koleje vjíždět přímo na jinou dopravní kolej, znemožní se vjezd na vyloučenou kolej tím, že se výhybky uzamknou v odvrátané poloze na jinou dopravní kolej výměnovými zámkami s typy klíčů nepoužívanými na trati D3. Ve výlukovém rozkaze se určí, kdo uschová tyto klíče od zámků výhybek a výkolejek a jaký je způsob obsluhy manipulačních kolejí. Takto zajištěnou vyloučenou kolej není třeba krytí.

342. V čase zahájení výluky koleje zjistí dirigující dispečer, zda tato kolej není obsazena vlakem nebo PMD. Potom dá odpovědnému zástupci objednatele výluky souhlas k zahájení výlukových prací. Podle potřeby zpraví o konání výluky i přepravní zaměstnance v sousedních dopravních.

Dirigující dispečer zpraví o výluce koleje písemným rozkazem strojvedoucí případně i vlakovou četou těch vlaků, které v době výluky jedou, podle znění, které je uvedeno ve výlukovém rozkaze.

Dirigující dispečer určí při nepravidelnostech ve vlakové dopravě se souhlasem provozního dispečera, které zpožděné vlaky pojedou ještě před zahájením výluky koleje a které musí vyčkat na její ukončení. Dirigující dispečer zpraví strojvedoucí vlaků, které mají vyčkat na ukončení výluky koleje písemným rozkazem před zahájením výluky nebo ihned, jakmile strojvedoucí nastoupí službu.

343. Pro odjezd PMD z dopravní D3 na vyloučenou kolej i pro jejich návrat zpět si musí zaměstnanec pro řízení sledu vyžádat od dirigujícího dispečera svolení k posunu v dopravně D3.

Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem smí zaměstnanec pro řízení sledu v dopravně D3 posunovat jen tehdy, zařídí-li, aby vlaku, případně jedoucímu do dopravní D3 z opačné strany, byla dáována od krajní výhybky návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

344. Posun vlaků v dopravně D3, sousedící s vyloučenou traťovou kolejí, musí dirigující dispečer vždy omezit směrem k vyloučené traťové koleji jen na obvod dopravní D3.

345. Není-li za výluky koleje poblíž pracovního místa stanoviště s telefonem, musí mít OZOV a zaměstnanec pro řízení sledu přenosný telefon nebo rádiové spojení s dirigujícím dispečerem. Způsob spojení se uvede ve VR nebo jej při nepředpokládaných výlukách oznámí dirigujícímu dispečerovi OZOV.

346. Po ukončení výlukových prací oznámí OZOV dirigujícímu dispečerovi zápisem v dopravním deníku nebo písemně poslem, že je kolej volná a sjízdná, popřípadě omezení pro jízdu vozidel (snížení rychlosti, vypnutí PZZ apod.). Oznámení může provést i telekomunikačním zařízením za podmínky, že je ho-ovor zaznamenáván záznamovým zařízením. Odchylný způsob oznámení se může povolit ve VR, případně v dálnopisné zprávě ke zmocnění k zahájení výluky. Dirigující dispečer pak dá rozkaz k ukončení výluky a případně zpraví písemným rozkazem ty strojvedoucí, kteří byli o konání výluky zpraveni, že výluka již skončila.

347. Nemůže-li odpovědný zástupce objednavatele výluky pro nemožné dorozumění zpravit dirigujícího dispečera, že výluka koleje byla skončena, nebo že nelze ukončit výluku koleje ve stanovený čas, odešle do sousedních doprav-ven D3 posly s příslušnou zprávou.

Tito zaměstnanci odevzdají písemnou zprávu strojvedoucímu vlaku, který v do-pravně D3 je nebo který tam nejdříve dojede. Strojvedoucí zapíše obsah zprávy do Telefonního zápisníku D3. Nemá-li ani strojvedoucí možnost ohlásit zprávu dirigujícímu dispečerovi, jedná sám podle obsahu zprávy.

348. Zaměstnanec, který zjistil nesjízdnost koleje, musí učinit opatření, aby zastavil vlaky blížící se k nesjízdnému místu. Kromě toho ohlásí dirigujícímu dispečerovi i výpravčímu přílehlé stanice polohu nesjízdného místa a jaká opatření učinil pro krytí nesjízdného místa.

Dirigující dispečer o tom co nejrychleji zpraví přednostu provozního obvodu, v jehož obvodu je příslušná dirigující stanice, provozního dispečera, příslušnou SDC a podle povahy poruchy i jiné organizační složky.

349. Za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem je nutno použít všech prostředků a součinnosti všech orgánů, aby o nesjízdnosti koleje byly co nejdříve zpraveni strojvedoucí vlaků, jedoucích k nesjízdnému místu, dirigující dispečer a výpravčí přílehlé stanice.

350. Zaměstnanec, který zjistil nesjízdnost koleje, zpraví (pokud je to možné) v dopravnách D3 sousedících s nesjízdným místem strojvedoucí vlaků jedoucích směrem k nesjízdnému místu, aby nedošlo k jízdě k nesjízdnému místu na širé trati. Strojvedoucí, který byl o nesjízdnosti koleje takto zpraven, zajistí, aby byl co nejrychleji zpraven dirigující dispečer a aby byly zadrženy následné vlaky.

351. Trvá-li nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem po obnovení sjízdnosti trati, smí strojvedoucí s vlakem odjet, zjistí-li nepochybně podle písemného zápisu v Telefonním zápisníku D3, že kolej je opět sjízdná.

Tento zápis do telefonního zápisníku D3 smí provést jen zaměstnanec SDC, který plní povinnosti odpovědného zástupce objednavatele výluky.

352. Křižování a sled vlaků určený GVD anebo dirigujícím dispečerem před vznikem nemožného dorozumění zůstávají beze změny v platnosti i po obnovení sjízdnosti koleje, nemohl-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění rozhodnout jinak.

353.-357. Neobsazeno.

Kapitola XIII

Současné vjezdy vlaků do dopraven D3

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

358. PND3 může v dopravnách D3 dovolovat současné vjezdy vlaků.

Lichoběžníkové tabulky v dopravnách D3 s dovolenými současnými vjezdy musí být doplněny číslem koleje, na kterou jsou v základní poloze výhybky přestaveny.

359. Základní poloha výhybek se určuje tak, aby buď výhybky směřovaly z každé traťové koleje na jinou kolej, nebo aby výhybky směřovaly z obou traťových kolejí na stejnou kolej.

Určení kolejí pro jednotlivé směry a základní poloha výhybek se stanoví v PND3.

360. V dopravnách D3 s dovolenými současnými vjezdy se pořadí vjezdů do dopravní D3 neurčuje.

361. Při křižování vlaku s přepravou cestujících s jiným vlakem musí strojvedoucí obou vlaků zastavit před návěstídem s návěstí **Místo zastavení**.

Je-li nutné pro uvolnění vjezdového zhlaví popotážením vlaku bez přepravy cestujících k přednímu námezníku, je tato jízda povolena až po zastavení vlaku jako posun bez zvláštního svolení dirigujícího dispečera, a to nejdále k tomuto námezníku. Při křižování s vlakem s přepravou cestujících nesmí strojvedoucí vlaku na koleji bližší k výpravní budově pokračovat v jízdě od návěsti **Místo zastavení**, pokud nebude zajištěna bezpečnost cestujících.

Návěst **Místo zastavení** musí být umístěna na vstřícném návěstidle mezi oběma kolejemi nebo ve stejné úrovni u obou kolejí, na které jsou současné vjezdy dovoleny. Při dovolení současných vjezdů v dopravně D3 s úvratí nebo s více než dvěma zaústěnými tratěmi musí být návěsti **Místo zastavení** umístěny tak, aby při vjezdu vlaku na kolej bližší k výpravní budově nemohlo dojít k ohrožení bezpečnosti cestujících.

362. Jsou-li do dopravní D3 s dovolenými současnými vjezdy zaústěny dvě traťové koleje na jednom zhlaví, nesmí být v době, kdy je povolena jízda vlaku nebo PMD do této dopravní D3, povolena jízda jiného vlaku nebo PMD přes kolejové spojky tohoto zhlaví. V PND3 musí být takové případy konkrétně stanoveny.

363. V dopravnách D3 s dovolenými současnými vjezdy, kde PND3 dovoluje uskutečňovat vjezdy na kolej obsazenou vozidly, je možno uskutečnit pravidelné současné vjezdy vlaků na stejnou kolej, pokud budou zpraveni tabelárním jízdním řádem o vjezdu na kolej obsazenou vozidly strojvedoucí obou vlaků.

Vysvětlení značky □ pod tabelárním jízdním řádem musí být v takovém případě upraveno na "**Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly - současné vjezdy**".

Při současném vjezdu vlaků na stejnou kolej je jízda obou vlaků ukončena před krajní výhybkou. Další jízda na určenou kolej se uskuteční jako posun bez zvláštního souhlasu dirigujícího dispečera a musí být ukončena nejméně 10 m (odhadem) před návěstí **Místo zastavení**. Návěsti **Místo zastavení** vymezují hranici posunovacích obvodů. Zaměstnanci oprávněnými řídit tento posun jsou strojvedoucí vjíždějících vlaků. Zajištění výhybek musí být provedeno jako pro jízdu vlaků.

364. Mimořádné současné vjezdy vlaků na stejnou kolej v dopravně D3 nejsou dovoleny. V případě nutnosti vjezdů dvou vlaků na stejnou kolej smí dirigující dispečer dovolit odjezd vlaku (zpraveného o mimořádném vjezdu na kolej ob-

sazenou vozidly) ze sousední dopravní až poté, co strojvedoucí vlaku, kterým bude kolej obsazena, ohlásí do příslušné dopravní D3 příjezd.

365. Posun za účelem uvolnění vjezdové koleje pro jiný vlak v době, kdy je povolena jeho jízda ze sousední dopravní, není v dopravně D3 s dovolenými současnými vjezdy dovolen.

366.-369. Neobsazeno.

B. DOPRAVNÍ D3 S VÝHYBKAMI SE SAMOV RATNÝMI PŘESTAVNÍKY

370. Výhybky v dopravních D3 se samovratnými přestavníky musí být v přednostní poloze přestaveny na stanovenou kolej.

371. Není-li na světelném návěstidle SV návěst **Jízda zajištěna**, je zaměstnanec, který toto zjistil, povinen neprodleně zpravit dirigujícího dispečera a strojvedoucí všech vlaků v dopravně. Dirigující dispečer nařídí písemným rozkazem strojvedoucím všech vlaků, které mají projíždět tuto výhybku proti hrotu, aby před ní vlak zastavili a pokračovali v jízdě až po zjištění, že výhybka je správně přestavena na určenou kolej. Je-li výhybka se samovratným přestavníkem zajištěna výměnovým zámkem nebo uzamykatelným přenosným výměnovým zámkem, zpraví dirigující dispečer strojvedoucí všech vlaků pouze o poruše samovratné činnosti výhybky a o jejím zajištění.

372. Jsou-li výměny se samovratným přestavníkem trvale opatřeny výměnovými zámkem, musí mít zámkem pro přednostní polohu závěrné háky uzamykatelné ve sklopené poloze. Pokud jsou v příslušné dopravně D3 prováděny pravidelné vjezdy na jinou kolej, než na kterou jsou výhybky v přednostní poloze přestaveny, musí být výhybka vždy opatřena nejméně výměnovými zámkem pro opačnou polohu.

373. Za odjezdu vlaku z dopravní D3 je strojvedoucí povinen, pokud je zpraven o vypnutí samovratné činnosti, sledovat výhybkové návěstidlo SV. Zjistí-li nesprávnou návěst na výhybkovém návěstidle, musí vlak před výhybkou zastavit. Další jízda vlaku smí být uskutečněna až po kontrole správného přestavení výhybky strojvedoucím nebo jím určeným členem doprovodu vlaku.

374. Samovratnou činnost SV není nutné při posunu vypínat, pokud nebude nutno výhybku při jízdě proti hrotu přestavit. Není-li při posunu přes výhybku v samovratné činnosti na světelném návěstidle SV návěst **Jízda zajištěna**, musí zaměstnanec oprávněný řídit posun provést kontrolu správného přestavení výhybky a kontrolu zapnutí výhybky do samovratného režimu. Pokud nezjistí zjevnou závadu, která by nedovolila jízdu vozidel, smí být jízda přes výhybku uskutečněna.

375. Pro zajištění jízdy PMD přes SV platí ustanovení pro vjezd a odjezd vlaků tohoto předpisu.

376.-382. Neobsazeno.

Kapitola XIV

Doprava dlouhých vlaků

383. Pro účely tohoto předpisu se pod pojmem "dlouhé vlaky" rozumí vlaky, jejichž skutečná délka je větší, než délka vjezdové koleje tohoto vlaku v příslušné dopravně D3.

384. Jízda dlouhého vlaku musí být předem projednána s dirigujícím dispečerem.

385. Doprovod dlouhého vlaku musí být tvořen vždy nejméně dvěma zaměstnanci, z nichž jeden musí být v zadní polovině vlaku. Mezi strojvedoucím a zaměstnancem v zadní polovině vlaku musí být zajištěno spojení radiovým zařízením. Po zastavení dlouhého vlaku v dopravně D3 zaměstnanec v zadní polovině vlaku informuje strojvedoucího o tom, že vlak je celý, zda konec vlaku je či není za lichoběžníkovou tabulkou a zda uvolnil či neuvolnil námezník vjezdové koleje.

Zadní polovina vlaku nemusí být obsazena členem doprovodu vlaku v případě, že v dopravnách D3 nedojde k dostižení, křížování nebo předjíždění dlouhého vlaku jiným vlakem nebo PMD.

386. Pokud strojvedoucí po příjezdu do dopravní D3 zjistí, že vlak uvolnil zadní námezník, postupuje podle ustanovení pro vlaky s nepřekročeným normativem délky.

387. Po příjezdu dlouhého vlaku do dopravní D3, ve které má strojvedoucí ohlašovací povinnost a konec vlaku je v obvodu dopravní (za lichoběžníkovou tabulkou), doplní strojvedoucí hlášení o příjezdu takto: "Vjezdové zhlaví je vlakem obsazeno, konec vlaku je v dopravně".

Pokud je konec vlaku po zastavení mimo obvod dopravní (před lichoběžníkovou tabulkou), strojvedoucí místo ohlášení příjezdu do dopravní ohlásí pouze obsazení prostorového oddílu takto: "V Poutnově je vlakem 87261 vjezdové zhlaví obsazeno, traťová kolej není uvolněna. Kronďl". Toto hlášení nesmí dirigující dispečer považovat za zprávu o uvolnění prostorového oddílu.

Tato hlášení zapíše strojvedoucí do Telefonního zápisníku do samostatného řádku přes sloupce 5 - 9.

388. V PND3 musí být určeno, ve kterých dopravních D3 je dovoleno předjetí popř. dostižení dlouhého vlaku nebo křižování dvou dlouhých vlaků, a za jakých podmínek.

389. Neobsazeno.

390. Po příjezdu dlouhého vlaku do dopravní D3, ve které nedojde ke křižování, strojvedoucí v případě, že konec vlaku není v dopravně, neohlašuje příjezd a kromě ohlášení obsazení prostorového oddílu si vyžádá souhlas k další jízdě. Příjezd do této dopravní D3 strojvedoucí ohlásí až z následující dopravní D3. Ohlášení příjezdu dlouhého vlaku do přilehlé stanice považuje dirigující dispečer současně za ohlášení příjezdu dlouhého vlaku do předchozí dopravní D3. Obdobně považuje dirigující dispečer příjezd dlouhého vlaku do dirigující stanice za ohlášení příjezdu dlouhého vlaku do předchozí dopravní D3.

391. Případný souhlas k posunu v dopravně D3, ve které dlouhý vlak neuvolnil zadní námezník, si smí strojvedoucí dlouhého vlaku vyžádat odchylně od předchozích ustanovení i když nemohl ohlásit příjezd vlaku. Dojde-li během posunu k uvolnění prostorového oddílu (např. odstavením vozů), ohlásí strojvedoucí současně s ukončením posunu i příjezd do této dopravní. Stejně tak ohlásí současně s ukončením posunu strojvedoucí i uvolnění zadního námezníku nebo případné obsazení předního námezníku. Strojvedoucí vlaku opačného směru může při křižování ohlásit ukončení posunu dlouhého vlaku a jeho příjezd do dopravní D3. Obdobně může ohlásit uvolnění zadního námezníku, popř. i obsazení předního námezníku, pokud si ověřil ukončení posunu u strojvedoucího dlouhého vlaku.

392. Dojde-li v dopravně D3, ve které došlo ke křižování, k uvolnění prostorového oddílu nebo zadního námezníku dlouhým vlakem až při jeho odjezdu, ohlásí příjezd dlouhého vlaku do této dopravní D3 nebo uvolnění zadního námezníku strojvedoucí vlaku opačného směru, a to až po zjištění, že dlouhý vlak vjel do dopravní D3 celý a uvolnil zadní námezník. Teprve po tomto ohlášení si smí strojvedoucí vlaku opačného směru vyžádat souhlas k další jízdě. Pokud není jízda dlouhých vlaků PND3 zakázána, musí strojvedoucí vlaku druhého vždy předpokládat, že se v dopravně D3 setká s dlouhým vlakem a že odjezdové zhlaví je obsazeno.

393. Před odjezdem dlouhého vlaku z výchozí dopravní musí o jeho jízdě dirigující dispečer vyrozumět výpravčího přilehlé stanice, pokud se ho jeho jízda bude týkat.

394. Odjezd dlouhého vlaku z výchozí dopravní za nemožného dorozumění je zakázán.

395. V PND3 musí být stanovena konkrétní opatření pro dopravu dlouhých vlaků, zpracovaná podle této kapitoly.

396.-400. Neobsazeno.

ČÁST TŘETÍ

ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY BEZ DIRIGOVÁNÍ

Kapitola I

Řízení dopravní služby

A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

401. Organizování drážní dopravy bez dirigování je dovoleno pouze tam, kde je trať ohraničená dispoziční stanicí a koncovou dopravnou D3. Na trati smí být pouze jeden prostorový oddíl, který je v tomto případě ohraničen dispoziční stanicí a zakončením tratě v koncové dopravně D3.

Jízdy vlaků se řídí GVD pro příslušnou trať a tabelárními jízdními řády pro příslušné vlaky na této trati.

402. Drážní dopravu bez dirigování organizuje dispoziční výpravčí.

Při organizování drážní dopravy bez dirigování nesmí v dopravnách D3 dojít ke křižování, dostižení nebo předjíždění vlaků nebo PMD.

403. Dispoziční výpravčí nesmí vypravit vlak:

a) dokud nepřijede poslední vlak opačného směru podle GVD;

b) dokud není ukončena technologická přestávka.

Dále je dispoziční výpravčí povinen ohlásit předvídaný odjezd každého vlaku zaměstnancům určeným PND3. Čas předvídaného odjezdu zapíše výpravčí do dopravního deníku do sloupce "Předvídaný odjezd". Ostatní zaměstnanci zapíší čas předvídaného odjezdu do dopravní dokumentace vedené na příslušném pracovišti (stanoví PND3).

404., 405. Neobsazeno

406. Dispoziční výpravčí na trati, kde je organizována drážní doprava bez dirigování, zapisuje údaje, týkající se jízdy vlaku, v dopravním deníku.

407. Jízda vlaků může být ukončena a zahájena i jinde, než v dispoziční stanici nebo koncové dopravně D3.

408. Strojvedoucí vlaku (PMD) nemá žádnou ohlašovací povinnost v koncové nebo mezilehlých dopravních D3. Je však povinen před odjezdem z výchozí dopravní D3 ohlásit předvídaný odjezd závorářům. Čas předvídaného odjezdu zapíše strojvedoucí do dopravní dokumentace, určené PND3.

Při mimořádnostech nařizuje dispoziční výpravčí strojvedoucímu povinnost ohlásit se vzhledem k vývoji dopravní situace.

409. PND3 musí být nařízena strojvedoucímu obsluha nebo kontrola činnosti PZS, pokud v dopravně D3 je umístěno zařízení, které slouží pro obsluhu nebo kontrolu PZS.

410.-414. Neobsazeno.

B. ZAVÁDĚNÍ A ODŘÍKÁNÍ VLAKŮ

415. Vlaky zavedené a odřeknuté provozním dispečerem smí ohlašovat jen dispoziční výpravčí pro příslušnou trať.

Jsou-li na trati dopravní stanoviště (odbočka, závorářská stanoviště), ohlásí je těmto stanovištím, případně dalším zaměstnancům určeným v PND3.

416. V GVD musí být zapracovány trasy vlaků podle potřeby dle požadavků uplatněných příslušnou organizační složkou při sestavě GVD.

417. Před uskutečněním jízdy mimořádného vlaku se musí dodržet následující postup:

- tento vlak musí ohlásit dispoziční výpravčí všem stanovištím;
- mimořádný vlak musí být po tomto ohlášení považován za vlak pravidelný (jedoucí dle GVD pravidelně);

Nelze-li jízdu mimořádného vlaku ohlásit všem stanovištím, nesmí být jeho jízda uskutečněna.

418. Nelze-li ohlásit předvídaný odjezd závorářům, musí být strojvedoucí vlaku zpraven rozkazem **Op**, část A.

419.-423. Neobsazeno.

C. MIMOŘÁDNOSTI

424. Mimořádnosti (zpoždění vlaků, neschopnost hnacího vozidla, ztráta hlavního klíče, zapomenutí hlavního klíče, rozříznutí výhybky) řeší strojvedoucí vlaku (PMD) s dispozičním výpravčím.

425. Nepředvídaný návrat vlaku z trati bez svolení výpravčího stanice, do které se má vlak vracet, je odchýlně od předpisu SŽDC (ČD) D2 dovolen. Neohlásil-li strojvedoucí před návratem z trati předvídaný odjezd závorářům, musí při jízdě přes všechny přejezdy vybavené PZZ jednat, jakoby byl zpraven rozkazem **Op**, část A. Před vjezdovým návěstidlem dispoziční stanice musí strojvedoucí zastavit a vyžádat si od výpravčího pokyny k vjezdu do stanice.

426. Jízda pomocného hnacího vozidla do prostorového oddílu pro uvázlý vlak je povolena jen po vzájemné domluvě výpravčího dispoziční stanice se strojvedoucím vlaku. Pro jízdu pomocného hnacího vozidla platí vztažná ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D2.

Po vyžádání pomocného hnacího vozidla nesmí strojvedoucí již s vlakem pohybovat.

427. V PND3 je nutno stanovit, kdy má strojvedoucí, vzhledem k místním poměrům (např. obsluha PZZ, zajištění přípoje v dispoziční stanici apod.) povinnost ohlásit výpravčímu dispoziční stanice prodloužení pobytu (vznik zpoždění).

428. Nelze-li pro nemožné dorozumění ohlásit předvídaný odjezd závorářům, musí být strojvedoucí zpraven rozkazem **Op**, část A.

Nemůže-li strojvedoucí ohlásit předvídaný odjezd závorářům, musí při jízdě přes přejezdy s PZZ jednat jako kdyby byl zpraven rozkazem **Op**, část A.

429.-433. Neobsazeno.

Kapitola II

Posun v dopravnách D3

434. Strojvedoucí nemusí k vykonání posunu v dopravně D3 a v místech s kolejovým rozvětvením žádat o svolení. Posunovat je možno i za lichoběžníkovou tabulku.

435. Strojvedoucí u vlaků osobní dopravy, lokomotivních vlaků a speciálních hnacích vozidel je zaměstnancem řídícím posun, může však řízení posunu předat jinému zaměstnanci, oprávněnému řídit posun.

436. U vlaků nákladní dopravy je zaměstnancem řídícím posun vedoucí posunové čety. Při posunu se strojvedoucí řídí jeho pokyny. U vlaků nákladní dopravy, kde není posunová četa, je zaměstnancem řídícím posun strojvedoucí.

437.-440. Neobsazeno.

Kapitola III

Posun mezi dopravnami

441. PMD smí být vykonáván pouze v technologické přestávce. Technologická přestávka nesmí být uskutečněna, má-li vlak po jejím ukončení zahájit jízdu v dopravně D3.

V době technologické přestávky nesmí být prováděny práce, vyžadující výlukou koleje.

442. Je-li třeba vykonat PMD, zahájí dispoziční výpravčí technologickou přestávku. Technologická přestávka smí být ukončena až po ukončení PMD. Zahájení a ukončení technologické přestávky musí být dokumentováno v dopravním deníku u dispozičního výpravčího takto:

”Technologická přestávka mezi stanicí Vraňany a dopravnou D3 Lužec zahájena v 10.30 h.”.

”Technologická přestávka mezi stanicí Vraňany a dopravnou D3 Lužec ukončena v 11.30 h.”.

443. Po zahájení technologické přestávky dá dispoziční výpravčí strojvedoucímu souhlas

k PMD. Podmínky pro PMD musí být strojvedoucímu oznámeny písemným rozkazem.

Ukončení PMD a uvolnění prostorového oddílu (včetně hlavní koleje v dopravnách D3) musí ohlásit strojvedoucí dispozičnímu výpravčímu (přímo nebo prostřednictvím výhybkáře).

444. PMD může být zahájen i ukončen jinde než v dispoziční stanici.

Dokud strojvedoucí nedostane od dispozičního výpravčího souhlas k PMD, nesmí v dopravně D3 dovolit manipulaci s výhybkami a výkolejkami.

Bude-li PMD ukončen v dopravně D3, musí strojvedoucí ohlásit dispozičnímu výpravčímu ukončení jízdy, uvolnění (obsazení) příslušných kolejí a zajištění výhybek a výkolejek v základní poloze. Před ohlášením ukončení jízdy PMD musí mít strojvedoucí soupravu hlavních klíčů u sebe.

445.-448. Neobsazeno.

Kapitola IV

Výluky

A. ORGANIZOVÁNÍ VÝLUK

449. Organizace výlukové činnosti na trati D3 bez dirigování se řídí podle předpisu SŽDC (ČD) D 7/2 a SŽDC (ČD) D 2. Povinnosti za výluky předepsané těmito předpisy výpravčímu platí v plném rozsahu i pro dispozičního výpravčího.

450. Dispoziční výpravčí zpraví o omezeních při výluce písemným rozkazem strojvedoucího toho vlaku, jehož se omezení týkají.

451. Zaměstnanci řídící výlukové činnosti musí mít spojení telekomunikačním zařízením s dispozičním výpravčím.

452. Nemůže-li OZOV pro nemožné dorozumění zpravit dispozičního výpravčího, že výlukou koleje je možno ukončit nebo že nelze ukončit výlukou koleje ve stanovený čas, odešle do dispoziční stanice posly s příslušnou zprávou.

453.-456. Neobsazeno.

ČÁST ČTVRTÁ
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Kapitola I

Povolování výjimek

457. Pro povolování výjimek z tohoto předpisu je nutno postupovat podle předpisu SŽDC N1.

458. Neobsazeno.

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

Interní předpisy SŽDC:

- SŽDC (ČD) D1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC (ČD) D2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC (ČD) D2/81 - Doprava služebních vozidel podle typů
- SŽDC (ČD) D7 - Směrnice pro řízení provozu na tratích SŽDC, s.o.
- SŽDC (ČD) D7/2 - Předpis pro organizování výluk na síti ČD
- SŽDC N1 - Předpis pro tvorbu, schvalování a distribuci dokumentů vnitropodnikové legislativy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Zam1 - Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- 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

PŘÍLOHY

**Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy
pro vlak**

1. Mimořádně zaveden: vlak číslo v trati
 - Odřeknut: vlak číslo v trati
 - vlak číslo v trati
 2. V dopravně D3 vám určuji kolej číslo
 - Jedněte jako vlak !
 - Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 3. S vlakem číslo křižujete v ,
 - kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
 - Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 4. Vlak číslo předjíždí vlak číslo v ,
 - kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
 - Vlaku číslo určuji v kolej číslo
 5. Před lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3 nezastavujte!
 6. Ohlašovací povinnost nařízena v dopravních D3
 - Ohlašovací povinnost zrušena v dopravních D3.....
 7. O jízdě mimořádného vlaku číslo byli zpraveni strojvedoucí vlaků
 - číslo , nebyli zpraveni strojvedoucí vlaků číslo
 - Nejpozději v budete vyrozuměn o tom, že strojvedoucí všech vlaků byli již o vaší jízdě zpraveni.
 8. Jízda PMD z do a zpět*)
 - dovolena od hod. do hod.
 9. Jed'te k přejezdům
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - v km mezi a
 - se zvýšenou opatrností!
 10. Jed'te z do
 - pro nemožné dorozumění podle rozhledových poměrů.
 - Označte vlak pro jízdu podle rozhledových poměrů dle předpisu ČD D1!
 11. Do vjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslo podle rozhledových poměrů!
- Jiné příkazy:

Sepsán v:

Číslo rozkazu strojvedoucího/dirig. dispečera:

.....

Strojvedoucí

dne 20

..... h.min.

.....

Dirigující dispečer (výpravčí)

Nevyplněné části škrtněte šikmo!

*) nehodící se škrtněte!

ZMOCNĚNÍ K VÝKONU SLUŽBY NA TRATI SE ZJEDNODUŠENÝM ŘÍZENÍM DRÁŽNÍ DOPRAVY

a) přední strana

<p style="text-align: center;">ZMOCNĚNÍ</p> <p style="text-align: center;">k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením dražní dopravy:</p> <p>..... (trať)</p> <p>..... (Jméno a přímení)</p> <p>..... (funkce, pracovní činnost)</p> <p>..... (VJ, OJ)</p> <p>..... (číslo služebního průkazu)</p> <p>Vystaveno dne:</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>

b) zadní strana

<p>Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne:</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p> <p>Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne:</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p> <p>Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne:</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p> <p>Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne:</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>

Poznámka:

„Zmocnění k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením dražní dopravy“ vydává pro zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy příslušné RCP, pro zaměstnance dopravců příslušný dopravce nebo na základě dohody RCP.

Tiskopis musí obsahovat vždy nejméně údaje uvedené v tomto vzoru.

U zaměstnanců, kteří nemají oprávnění k převzetí soupravy hlavních klíčů, musí být přední strana „Zmocnění k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením dražní dopravy“ označena červeným pruhem směřujícím z levého dolního rohu do pravého horního rohu.

SŽDC (ČD) D3 - Účinnost od 28.12.1997

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor řízení provozu
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Rok vydání: 2010