



ŽD D3

Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

Vnitřní předpis provozovatele dráhy



Účinnost od 1.2.2016

Vypracoval / dne: Mojmír Havlíček / 11.1.2016

Schválil / dne: Ing. Pavel Čechák / 25.1.2016

Podpis: 

Podpis: 

Obsah

OBSAH.....	3
ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	5
ROZSAH ZNALOSTÍ	6
ROZDĚLOVNÍK	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	8
ČÁST PRVNÍ - ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ.....	10
Kapitola I - Úvodní ustanovení	10
Kapitola II - Základní pojmy.....	11
Kapitola III - Obecná ustanovení.....	12
A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ.....	12
B. OBSAZENÍ DOPRAVEN D3, ODBOČEK A STANOVIŠŤ.....	14
C. VYBAVENÍ DIRIGUJÍCÍ STANICE, DOPRAVEN D3, STANOVIŠŤ A HNAČÍCH VOZIDEL	14
D. TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ	15
E. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	16
F. PÍSEMNÉ ROZKAZY.....	21
ČÁST DRUHÁ - ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	23
DIRIGOVÁNÍM	23
Kapitola I - Spojení pomocí telekomunikačního zařízení.....	23
Kapitola II - Zavádění a odřikání vlaků.....	24
Kapitola III - Organizování drážní dopravy	26
A. OHLAŠOVACÍ POVINNOST	27
B. NEMOŽNÉ DOROZUMĚNÍ.....	29
C. JÍZDA S NÁSKOKEM	29
D. ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ	29
Kapitola IV - Zabezpečení jízdy vlaku v dopravně s výhybkami se samovratnými přestavníky.....	29
Kapitola V - Vjezd a odjezd vlaků.....	30
Kapitola VI - Křižování a předjíždění vlaků.....	34
A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	34
B. PŘELOŽENÍ KŘIŽOVÁNÍ	35
C. ZMĚNA SLEDU VLAKŮ.....	36
Kapitola VII - Vjezdové koleje	37
Kapitola VIII - Vjezd vlaku na kolej obsazenou vozidly nebo na manipulační kolej	37
Kapitola IX - Obsluha vleček, odbočujících ze širé trati a nákladišť	38

Kapitola X - Jízdy speciálních hnacích vozidel	38
A. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL DO DOPRAVNY PŘED MÍSTEM PRÁCE	38
B. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL Z DOPRAVNY NA MÍSTO PRÁCE.....	39
Kapitola XI - Posun	39
A. POSUN V DOPRAVNÁCH D3	39
B. POSUN MEZI DOPRAVNAMI	41
Kapitola XII - Výluky	43
Kapitola XIII - Doprava dlouhých vlaků.....	44
ČÁST TŘETÍ - ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	46
Povolování výjimek	46
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY.....	47
SEZNAM PŘÍLOH.....	49

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH ¹

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

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

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka		Funkce	Znalost
Provozovatel dráhy		Vedoucí střediska	Úplná
		Mistr trati	Úplná
		<i>Obchůzkář</i>	<i>Informativní</i>
		<i>Řidič SHV</i>	Úplná
		<i>Prac. pro údržbu SZZ</i>	<i>Úplná</i>
		Přednosta žst.	<i>Úplná</i>
		Výpravčí	Úplná
		Školicí zaměstnanec	Úplná
Provozovatel dopravy		Strojvedoucí	Úplná
		<i>Obsluha vlaku (včetně nákladních)</i>	Články: 1-25; 35-72; 85-86; 90-90a; 91; 111-116; 118-119; 122-123; 126-135; 140-146; 166; 178; 183-185; 187; 190; 198; 216; 221-223.
		<i>Zaměstnanci s omezeným zmocněním (příloha č.2)</i>	Články: 1-4; 7-8; 18; 21; 35-48; 51-53; 57-58; 60; 63-64; 66-70; 81; 112.
		<i>Ostatní zaměstnanci s odb. zkouškou z dopravního minima</i>	<i>Informativní</i>

ROZDĚLOVNÍK

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

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD – České dráhy a.s.

D1 - Předpis SŽDC D 1

ČD 2/81- Předpis SŽDC (ČD) D2 81, Doprava speciálních vozidel podle typů

ČD S8 - Předpis pro provoz, udržování a opravy speciálních vozidel

DŘD – dopravní řád drah

GVD – grafikon vlakové dopravy

OZOV – odpovědný zástupce objednavatele výluky

PMD – posun mezi dopravami

PN – Přivolávací návěst

PN D3 - prováděcí nařízení k D3 (viz ŽD D3-1 a ŽD D3-2)

Pv - písemný rozkaz **Příkaz vlaku**

PvD3 - písemný rozkaz **Příkaz vlaku** pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy

PZM – přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým

PZS – přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným

PZZ – přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením

ROV – rozkaz o výluce

ROV ZZ – rozkaz o vypnutí a zapnutí zabezpečovacího zařízení

RPN – ruční přivolávací návěst

SHV – speciální hnací vozidlo

SJŘ – sešitový jízdní řád

SROV - souhrnný rozkaz o výluce

SV - výhybky vybavené samovratným přestavníkem

SŽDC - Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace, s.o.

Telefonní zápisník D3 – Telefonní zápisník pro trať se zjednodušeným řízením dopravy

TJŘ - Tabelární jízdní řád

TNP – společný pojem pro technické normy železnic, interní předpisy ČD a případně další dokumenty obdobného charakteru

TPÚ – technologické postupy úkonů

Trat' D3 - trat' se zjednodušeným řízením drážní dopravy

TU - traťový úsek

VJ – výkonná jednotka

VR – výlukový rozkaz (souhrnný název pro ROV, SROV, ROVZZ, Rozkaz přednosty VJ o výluce)

ZDD – základní dopravní dokumentace

ŽST – železniční stanice

ŽD – Železnice Desná

ŽD D1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy na
železnici Desná

ŽD D2 - Řízení drážní dopravy na TÚ Šumperk – Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou;
Petrov nad Desnou – Sobotín a na styku drah

ŽD D3 - Zjednodušené řízení drážní dopravy na TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou a
Petrov nad Desnou – Sobotín

ŽD D3-1 - Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy pro trať
Petrov nad Desnou – Sobotín (obecně prováděcí nařízení k D3)

ŽD D3-2 - Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy pro trať
Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou (obecně prováděcí nařízení k D3)

ŽD D4 - Staniční řád

ŽD ET – Předpis pro elektrizované tratě

ŽD M2 - Předpis o postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách ve smyslu vyhlášky číslo
376/2006 Sb., Ministerstva dopravy

ŽD P2 - Odborná způsobilost a znalost osob, zajišťujících provozování dráhy, způsob ověřování
znalostí a systém pravidelného školení na Železnici Desná

ŽD TTP – Tabulky traťových poměrů

ČÁST PRVNÍ - ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I - Úvodní ustanovení

1. Předpis ŽD D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen předpis ŽD D3) obsahuje ustanovení pro zjednodušený výkon dopravní služby na tratích Železnice Desná s jednoduchými provozními poměry. Zavedení výkonu dopravní služby podle tohoto předpisu povoluje ředitel provozovatele dráhy.
2. Organizování drážní dopravy na tratích ŽD se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen tratě D3) se provádí dirigováním.
Způsob organizování drážní dopravy se uvede v **ŽD TTP a v Prováděcím nařízení k předpisu ŽD D3, tj. ŽD D3-1 a ŽD D3-2**
3. Předpis ŽD D3 platí jen v návaznosti na příslušná ustanovení předpisů ŽD D1 a ŽD D2. Odchylná ustanovení od předpisu ŽD D1 a předpisu ŽD D2 jsou součástí tohoto předpisu.
4. Předpis ŽD D3 je závazný pro:
 - všechny zaměstnance na Železnici Desná, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování nebo provozování zjednodušené drážní dopravy;
 - všechny zaměstnance na Železnici Desná, kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejichž pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování zjednodušené drážní dopravy,
 - ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s provozovatelem dráhy využívají jimi provozovanou dopravní cestu na tratích D3 a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány (dále jen dopravci);
 - ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s provozovatelem dráhy či provozovatelem drážní dopravy vykonávají pro provoz na ŽD práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy nebo drážní dopravy na tratích D3, a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

Pokud ustanovení tohoto předpisu nařizují při organizování a provozování drážní dopravy dodržovat ustanovení jiných vnitřních předpisů provozovatele dráhy, musí tato ustanovení plnit i dopravci.

Doprovci jsou povinni při zpracování svých vnitřních předpisů respektovat ustanovení tohoto předpisu provozovatele dráhy.

5. Všechna opatření týkající se dopravní služby na trati D3 musí být v souladu s ustanoveními tohoto předpisu. Ustanovení tohoto předpisu může měnit nebo doplňovat jen ředitel provozovatele dráhy. 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 dopravních, příjmení osob, předložek, čísel vlaků, kolejí, kilometrických a časových údajů. Všechny změny v textu oproti původnímu vydání ŽD D3 z roku 2005 a pozdějších oprav jsou vyznačeny po straně silnou čarou.

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

Kapitola II - Základní pojmy

7. Základní pojmy jsou převzaty z Dopravního řádu drah a předpisů ŽD 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 stanice nebo ukončením koncové dopravní D3;

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

Prováděcí nařízení k předpisu ŽD D3 (ŽD D3-1 a ŽD D3-2) – souhrn opatření k předpisu ŽD D3 pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;

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

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

Přílehlá stanice – dopravna, kde se vykonává dopravní služba podle předpisu ŽD D2, která přiléhá k trati D3 na ŽD je totožná s dirigující stanicí;

Prostorový oddíl – část trati, ohraničená dopravními D3, nebo dopravou a dirigující (přílehlou stanicí); jeho ohraničení je stanoveno Prováděcím nařízením k předpisu ŽD D3;

Dirigující dispečer – osoba odborně způsobilá, která má pravomoc řídit drážní dopravu na určené trati s organizováním drážní dopravy dirigováním, včetně pověření řešit mimořádnosti;

Výluka služby dopravních zaměstnanců (dále jen výluka služby) je stav, kdy není nutná přítomnost výpravčího pro zajišťování jízd vlaků a PMD.

Pro účely tohoto předpisu se výlukou dopravní služby rozumí kratší (technologická) přestávka ve výkonu dopravní služby výpravčího v žst. Petrov n. D. v nočních hodinách. Výluku služby lze zavést jen v době vlakové přestávky

Ohlašovací povinnost – hlášení příjezdu vlaku do dopravní D3 o uvolnění prostorového oddílu a žádost o svolení k jízdě do následujícího prostorového oddílu;

Výchozí dopravna – kromě dopravní, ve které vlak začíná jízdu, je to i dirigující (přílehlá) 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) 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;

Výhybka se samovratným přestavníkem (SV) je výhybka, jejíž součástí je zvláštní zařízení – samovratný přestavník, který umožňuje obousměrnou jízdu vozidel přes výhybku ze tří směrů bez nutnosti obsluhy pracovníkem, nebo zabezpečovacím zařízením. V případě potřeby je možné toto zařízení vypnout z činnosti a obsloužit výhybku klasickým způsobem;

Místo s kolejovým rozvětvením – místo, kde z traťové koleje odbočuje jiná kolej a které není dopravnou D3, ani dirigující (přilehlou) stanicí;

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

Kapitola III - Obecná ustanovení

A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

8. Provozovatel dráhy musí vydat pro každou trať D3 PN D3, ve kterém musí ustanovení předpisu ŽD D3 rozpracovat na místní podmínky.

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

V ŽD D3-1 a ŽD D3-2 musí být určena stanice, jejíž přednosta plní povinnosti přednosta dirigující stanice.

10. Služba dirigujícího dispečera může být spojena se službou výpravčího v dirigující stanici. Nevykonává-li dirigující dispečer zároveň službu výpravčího v dirigující stanici např. při výluce, musí být vzájemné vztahy dirigujícího dispečera a výpravčího stanoveny ve výlukovém rozkaze.

11. Dopravny na trati D3, vyjma dirigujících stanic, se neobsazují výpravčími. Jejich povinnosti přecházejí v těchto dopravnách na dirigujícího dispečera a strojvedoucího podle dalších ustanovení tohoto předpisu.

12. Křížování, předjíždění a dostižení je na trati D3 povoleno jen v dopravnách s kolejovým rozvětvením, stanovených v prováděcích nařízeních k D 3.

Pro řízení jízd následných vlaků může být v prováděcím nařízení k D 3 určena i doprava D3 bez kolejového rozvětvení. Hranice této dopravy D3 určí schvalovatel prováděcího nařízení k D 3.

13. Pro vjezd pravidelného vlaku do dopravy D3, včetně dopraven s povolenými současnými vjezdy, musí být vždy tabelárním jízdním řádem stanoveno číslo vjezdové koleje.

Vjezdovou kolej pro mimořádný vlak nebo její změnu pro pravidelný vlak určuje a strojvedoucímu nařizuje dirigující dispečer písemným rozkazem. Stejně tak postupuje dirigující dispečer při určení nebo změně pořadí 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 určen 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 výměny na určenou kolej (případně sklopit výkolejky) a výměny 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. 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).

14. Na tratích D3 se nesmějí zavádět následy vlaků!

15. Na tratích D3 se nepoužívají povolenky.

16. Na tratích D3 není dovoleno používat Výstražný terč. Smí se používat pouze světelný výstražný terč, varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem nebo světelnou rampou a to za podmínek, stanovených v předpise ŽD D 1. V jednom prostorovém oddíle je povoleno umístit pouze jedno pracoviště s přenosnými varovnými návěstidly.

17. V GVD tratí D3 musí být zapracovány trasy služebních vlaků, které jsou nutné pro údržbu tratí. Požadavky uplatní příslušné organizační složky provozovatele dráhy při sestavě GVD.

18. Všichni zaměstnanci, kteří mají konat dopravní službu podle ustanovení tohoto předpisu, musí mít odbornou způsobilost podle předpisu ŽD P2.

Po úspěšném vykonání zkoušky obdrží zaměstnanec Zmocnění k výkonu služby pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen Zmocnění D 3) [viz příloha 2].

19. 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 prováděcích nařízení k D pro tuto trať.

Při změně prováděcích nařízeních k D3 rozhodne jeho schvalovatel o případné mimořádné zkoušce z prováděcích nařízeních k D 3.

20. Vedoucí zaměstnanec provozovatele dráhy (provozovatele drážní dopravy), 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.

21. Každý zaměstnanec musí mít při výkonu dopravní služby u sebe (na svém pracovišti) platné Zmocnění D 3 pro příslušnou trať s označením, zda je oprávněn k převzetí soupravy hlavních klíčů. U zaměstnance, který je k tomu oprávněn s omezením, musí být přední strana Zmocnění D3 označena červeným pruhem směřujícím z levého dolního rohu do pravého horního rohu.

22. Má-li jet na trať D3 vlak a strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla nemá pro tuto trať Zmocnění D 3, musí mu být přidělen průvodce (pilot) s kvalifikací strojvedoucího, který pro tuto trať má platné Zmocnění.

Tento průvodce převezme všechny dopravní úkony a povinnosti.

Pro Lv vlaky a PMD stačí pro funkci průvodce (pilota) kvalifikace výpravčího dirigující stanice se složenou zkouškou způsobilosti dle ŽD P2.

23. Strojvedoucí musí hlásit dirigujícímu dispečerovi každou mimořádnost, která má nebo by mohla mít vliv na bezpečnost a pravidelnost dopravy. Toto hlášení může zprostředkovat i jiný zaměstnanec.

24. Každou poruchu na telekomunikačním a zabezpečovacím zařízení v dopravních D3, na hnacím vozidle nebo stanovištích na trati D3 ohlásí zaměstnanec, který poruchu zjistil, dirigujícímu dispečerovi.

Hlášení o poruše na těchto zařízeních v dopravnách D3 nebo stanovištích zapíše dirigující dispečer do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen Záznamník poruch).

25. 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 prováděcích nařízeních k D3

B. OBSAZENÍ DOPRAVEN D3, ODBOČEK A STANOVIŠŤ

26. Dopravny D3 a stanoviště na trati D3 se dopravními zaměstnanci neobsazují, pokud schvalovatel prováděcích nařízeních k D3 nestanoví jinak. Je zakázáno obsadit dopravnu D3 **výpravčím, s výjimkou případu, stanovených výlukovým rozkazem.**

27. V dirigující stanici může být zavedena výluka dopravní služby (technologická přestávka) výpravčího pouze v době, kdy na trati D3 nepojedou žádné vlaky.

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

28. Dirigující stanice musí mít kromě předepsaných pomůcek pro každou stanici ještě:

- jednoduchý náčrtek celé tratě D3 umístěný na pracovním stole dirigujícího dispečera; 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; k tomu je možno využít i možnosti zabezpečovacího zařízení v sídle dirigujícího dispečera,

- seznam přejezdů s vyznačením kilometrické polohy, způsob jejich zabezpečení a obsluhy; k tomu je možno využít i možnosti zabezpečovacího zařízení v sídle dirigujícího dispečera,

- Záznamník poruch, určený pro tratě D3;

- svazek rozkazů PvD3 s jedním průpisem;

- svazek rozkazů PvD3 bez průpisu;

- telefonní zápisník pro zápisy, nesouvisející přímo s dirigováním dopravy;

- svazek rozkazů V, (vzor viz **ŽD D2**);

- svazek rozkazů Op, (vzor viz **ŽD D2**);

- svazek rozkazů V PMD, (vzor viz **ŽD D2**).

29. Počet klíčů od dopraven D3, stanišť, telefonních stanišť na širé trati apod., jejich označení a rozmístění se uvede v prováděcích nařízeních k D3.

30. V dopravnách D3 se musí poblíž telefonu umístit:

- seznam vlaků pro staniční zaměstnance schválený přednostou dirigující stanice;
- jednoduchý náčrtek dopravní s kolejovým rozvětvením;
- telefonní zápisník **D3** [viz příloha 4];
- svazek rozkazů **PvD3** s jedním průpisem;
- telefonní zápisník pro zápisy, nesouvisející přímo s dirigováním dopravy.

Všechny tyto pomůcky se musí opatřit razítkem dirigující stanice a názvem dopravní D3, ve které jsou umístěny.

Dále zde musí být modré a červené kuličkové pero.

V dopravnách D3 s kolejovým rozvětvením musí být uložen alespoň jeden přenosný uzamykatelný výměnový zámek a dvě přenosná návěstidla s návěstí **Stůj**. Místo uložení se stanoví v prováděcích nařízeních k D3.

V prováděcích nařízeních k D3 může být stanovena povinnost vybavit dopravní D3 kovovými uzamykatelnými podložkami.

31. Na hnacím vozidle, vybaveném rádiovým zařízením pro spojení s dirigujícím dispečerem musí být a svazek rozkazů PvD3 bez průpisu, kam se zapisují v případě potřeby veškerá dopravní hlášení.

32. U vlaků, doprovázených pouze strojvedoucím (výhradně lokomotivní nebo pomocné vlaky), musí být vedoucí hnací vozidlo vybaveno zařízením pro kontrolu bdělosti strojvedoucího a rádiovým zařízením (nebo mobilním telefonem) pro spojení s dirigujícím dispečerem.

Dopravce si může stanovit vlastní opatření k činnosti kontroly bdělosti strojvedoucího.

D. TELEKOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ

33. Pro řízení dopravní služby se používá telekomunikační zařízení pro spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla.

Je-li vlak veden několika hnacími vozidly (přípřež), má povinnosti určené předpisem ŽD D 3 vždy strojvedoucí prvního hnacího vozidla ve směru jízdy.

34. 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) takto:

„Zde Sobotín, strojvedoucí vlaku 13750 Sedlák.“

Dirigující dispečer se ohlásí takto:

„Zde dirigující dispečer Benedikt.“

E. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Přejezdové zabezpečovací zařízení

35. V prováděcích nařízeních k D3 se uvedou seznamy přejezdů a jejich zabezpečení, kdo a jakým způsobem provádí obsluhu nebo kontrolu činnosti PZZ, způsob zjištění poruchového stavu a postup při poruše.

36. Prováděcí nařízení k D3 může nařídít strojvedoucímu obsluhu PZS. Postup při poruše takového přejezdu stanoví předpis ŽD D2 a ŽD S4.

Zabezpečení výhybek

37. 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 ČD Z 1. Seznam výhybek, jejich základní poloha a zajištění, číslo a typ klíče se uvede v prováděcím nařízení k D3.

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

Hlavní klíče

39. Hlavní klíče od zámků výhybek a výkolejek, 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 PN D3.

40. 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.

V těchto místnostech musí být také klíče od uzamykatelných přenosných výměnových zámků a klíče od zámků uzamykatelných kovových podložek, včetně náhradních klíčů, zabezpečených proti zneužití.

41. Aby se zmenšil počet hlavních klíčů v soupravě, musí se uspořádat zámky výhybek a výkolejek ve všech dopravnách D3 a místech s kolejovým rozvětvením tak, aby se klíčů téhož ozubení mohlo použít ve všech dopravnách D3 a místech s kolejovým rozvětvením, avšak jen pro výměnový zámek jedné výhybky nebo výkolejky anebo pro ústřední zámek.

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

42. Hlavní klíče od zámků výhybek, výkolejek, elektromagnetických zámků, a výsledné klíče ústředních zámků, 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.

Hlavní klíč od samovratné výhybky má kruhový štítek ze žlutého kovu a je na rubu označen písmenem soupravy. Na líci štítku je vyražena římská pořadová číslice výhybky.

43. 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.

44. Dirigující dispečer smí vydat soupravy hlavních klíčů:

- a, strojvedoucímu;
- b, zaměstnancům při údržbách, opravách a prohlídkách;
- c, přednostovi dirigující stanice;
- d, zaměstnanci pro řízení sledu při výluce;
- e, komerčnímu pracovníkovi, jenž vlastní průkaz – Zmocnění s červeným pruhem, a to výhradně jen k mazání a čištění výměn;
- f, zaměstnanci, určenému v prováděcím nařízení k D3 k doručování souprav hlavních klíčů.

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

45. Dirigující dispečer vydá soupravu hlavních klíčů na potvrzení v Zápisníku o použití souprav hlavních klíčů [viz příloha 3].

Strojvedoucí si vyzvedává oproti podpisu soupravu hlavních klíčů u dirigujícího dispečera. Prováděcí nařízení k D3 může stanovit i jiný způsob doručení soupravy hlavních klíčů prostřednictvím jiného zaměstnance stanice nebo obsluhy vlaku.

Zpět odebírá hlavní klíče od strojvedoucího dirigující dispečer, který potvrdí v Zápisníku o použití souprav hlavních klíčů příjem klíčů v plném počtu (včetně klíčů od dopraven, PZZ apod.).

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.

Zaměstnanci uvedení v **článku 44**, odst. b), c), d) a e) zapíší do sloupce Vlak číslo svou funkci.

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

V prováděcím nařízení k D3 se může uvést, u kterých vlaků nesmí opustit souprava hlavních klíčů území ŽD (nebo žst. na hranici styku dvou sousedních drah.)

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

46. Zaměstnanec, určený prováděcím nařízením k D3 k doručování souprav hlavních klíčů, smí soupravu hlavních klíčů předat pouze zaměstnancům, uvedeným v článku 44, odst. a), b), d) a e) s platným **Zmocněním D 3**, které je opravňuje k převzetí souprav hlavních klíčů.

47. Všichni zaměstnanci mimo strojvedoucího smějí použít soupravu hlavních klíčů jen se svolením dirigujícího dispečera v jím určené dopravně D3 nebo místě s kolejovým rozvětvením a jen na jím stanovenou dobu. Svolení dirigujícího dispečera zapíše jak dirigující dispečer, tak i zaměstnanec, žádající o svolení do Telefonního zápisníku D3. Samotná žádost o vydání klíčů se nemusí v Telefonním zápisníku zapisovat.

Skončení manipulace a uzamčení výhybek (výkolejek) v základní poloze musí zaměstnanec ohlásit neprodleně dirigujícímu dispečerovi. Záznam o tom, se provede v Telefonním zápisníku.

48. Jestliže dirigující dispečer neobdrží hlášení o ukončené manipulaci a uzamčení výhybek (výkolejek) ve stanovené době, zpraví strojvedoucího vlaku jedoucího do této dopravní 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 ŽD S4, popř. podle přílohy č. 5 tohoto předpisu osobně nebo prostřednictvím člena doprovodu vlaku, kterému tento úkon nařídí.

Nebylo-li možno po vjezdu do dopravní D3 zjistit ukončení manipulace s hlavními klíči, postupuje se jako při jejich ztrátě.

49. Při přerušení směny v dopravně D3 si strojvedoucí může soupravu hlavních klíčů ponechat u sebe.

50. Soupravy hlavních klíčů má v úschově dirigující dispečer. Prováděcí nařízení k D3 může dovolit uložení souprav hlavních klíčů i na hnacím vozidle. Tyto soupravy si strojvedoucí předávají.

Při předávce se strojvedoucí, který soupravu klíčů přebírá, přesvědčí o plném počtu všech klíčů v soupravě.

Nesouhlasí-li počet klíčů, musí strojvedoucí ihned zpravit dirigujícího dispečera.

Při jízdě vlaku do dirigující stanice však musí mít strojvedoucí vždy všechny klíče u sebe.

51. V dopravních 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 uzamčeny v EMZ, nebo že jím převzatá souprava hlavních klíčů je úplná, není-li v tomto předpise stanoveno nebo dirigujícím dispečerem 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.

52. 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 zámkem a teprve potom přes ní smí vlak jet.

Strojvedoucí tyto úkony může nařídít členu doprovodu vlaku.

53. Zjistí-li kterýkoliv zaměstnanec na ŽD rozříznutí nebo poškození výhybky, ohlásí to strojvedoucímu.

Strojvedoucí provede prohlídku výhybky a zjistí, zda výhybka nebyla zjevně poškozena a zda výhybkový závěr zaklesává.

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

55. Dirigující dispečer 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.

56. Zjistí-li strojvedoucí při prohlídce, že je výhybka zjevně poškozena, smí se výhybka pojíždět jen se svolením odpovědného zaměstnance provozovatele dráhy (traťmistra), který svolení a případné podmínky pro pojíždění výhybky zapíše do záznamníku poruch pro trať D3 a ohlásí je dirigujícímu dispečerovi.

57. Nemůže-li strojvedoucí ohlásit rozříznutí nebo poškození výhybky dirigujícímu dispečerovi pro nemožné dorozumění, zařídí její zajištění uzamykatelným přenosným výměnovým zámek. 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.

58. Dojde-li k rozříznutí odvrátne výhybky nebo k poškození výkolejky, zpraví o tom zaměstnanec, který toto zjistil, ihned dirigujícího dispečera. Ten zařídí vše potřebné, aby se zabránilo ujetí vozidel.

Nemůže-li být rozříznutí odvrátne výhybky nebo poškození výkolejky ohlášeno dirigujícímu dispečerovi, přebírá tyto povinnosti zaměstnanec, který toto zavinil nebo zjistil.

59. Dirigující dispečer co nejdříve zpraví o závadě traťmistra, který zajistí odstranění závady v co možná nejkratší době.

60. Poškození nebo poruchu zámku výhybky nebo výkolejky, nemožné nebo obtížné odemykání zámků výhybek, výkolejek a ústředních zámků v dopravnách D3 a v místech s kolejovým rozvětvením musí strojvedoucí ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Ten jedná podle **čl. 59**.

61. Zapomene-li strojvedoucí hlavní klíč ze soupravy, je povinen co nejdříve tuto okolnost ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Ten zařídí, aby zapomenutý hlavní klíč nemohl být zneužit a aby byl strojvedoucímu co nejdříve vrácen. O zapomenutí hlavního klíče zpraví dirigující dispečer písemným rozkazem strojvedoucího prvního vlaku, který do dopravně D3 nebo na místo s kolejovým rozvětvením, kde byl klíč zapomenut, nejdříve dojedě 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.

Zapomene-li strojvedoucí hlavní klíč od SV ze soupravy, nemusí před SV zastavit, vykazuje-li SV správnou činnost samovratného režimu.

Nalezení zapomenutého klíče jsou všichni zaměstnanci povinni ohlásit dirigujícímu dispečerovi.

62. Při nemožném dorozumění s dirigujícím dispečerem je povinen strojvedoucí, který zapomněl hlavní klíč v dopravně D3 nebo v místě kolejového rozvětvení, učinit nutná opatření sám. O zapomenutí hlavního klíče zpraví přímo strojvedoucí ostatních vlaků, 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 písemným rozkazem. Nenalezne-li zapomenutý hlavní klíč, musí strojvedoucí postupovat, jako kdyby ho sám ztratil.

63. Ztrátu hlavního klíče nebo nalezení ztraceného hlavního klíče musí zaměstnanec, který klíč ztratil nebo našel, rovněž neprodleně ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Dokud není ztracený hlavní klíč nalezen nebo nahrazen klíčem jiného ozubení, je dirigující dispečer 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 učiní strojvedoucí stejná opatření sám a zpraví přímo strojvedoucí ostatních vlaků, popř. i jiné zaměstnance, pokud se s nimi může dorozumět.

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

65. Strojvedoucí, který ztrátu zjistil, je povinen zapsat červeně 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.

Obdobně se postupuje při nalezení ztraceného klíče.

Náhradní klíče

66. Náhradní klíče od zámků výhybek a výkolejek jsou opatřeny štítky jako na trati, na níž se nevykonává služba podle tohoto předpisu. Náhradní klíče od zámků výhybek a výkolejek v dopravnách D3 nebo v místech s kolejovým rozvětvením se uloží ve skříňce, opatřené zámkem, která se umístí v uzamykatelné služební místnosti.

67. 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 pečtit. Náhradní klíče a klíček od uzamčené skříňky náhradních klíčů pečtit přednosta dirigující 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 prováděcím nařízení k D3.

68. Náhradní klíče se smí použít jen se souhlasem dirigujícího dispečera, vyjma případů nebezpečí z prodlení nebo za nemožného dorozumění.

Náhradní klíče smějí použít jen dopravní zaměstnanci oprávnění převzít soupravu hlavních klíčů.

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

Náhradní klíče nesmí opustit obvod domovské dopravní, vyjma případů, povolených dirigujícím dispečerem (např. při pečtetění klíčů).

69. Chce-li oprávněný zaměstnanec použít náhradní klíče, musí dirigujícímu dispečerovi oznámit důvod a pravděpodobnou dobu jejich použití.

Dirigující dispečer určí, do kdy nejpozději musí být vráceny náhradní klíče.

70. Kdo použije zapečetěné náhradní klíče, je odpovědný za to, že budou ihned po použití vráceny a odeslány do dirigující stanice k zapečetění. Klíček od skříňky se zbylými nepoužitými náhradními klíči uloží v zalepené obálce, na které uvede datum a čas vrácení klíčku a podepíše se.

Telefonní hovory týkající se použití náhradních klíčů se zapisují doslovně do Telefonního zápisníku D 3. Samotná žádost o použití náhradních klíčů se nemusí zapisovat.

71. Dirigující dispečer musí použití náhradních klíčů uvádět v odevzdávce služby do doby jejich opětovného zapečetění. O použití náhradních klíčů informuje přednostu stanice dirigující dispečer.

Přednosta dirigující stanice zajistí zapečetění klíčů do 24 hodin od jejich použití.

72. Dirigující dispečer smí dovolit jízdu směrem k dopravě 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, nebo byly odeslány konkrétním vlakem.

V případě, že dirigující dispečer nedostane hlášení, že použité náhradní klíče jsou uschovány na předepsaném místě, nebo byly odeslány konkrétním vlakem, smí dovolit jízdu směrem k dopravě D3 nebo k místu s kolejovým rozvětvením až po zpravení strojvedoucího písemným rozkazem takto:

„V dopravě Sobotín 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.

F. PÍSEMNÉ ROZKAZY

73. 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 (v dopravnách D3 jen s jedním průpisem) - **viz příloha 1**;
- **Všeobecný rozkaz** (bílá barva), zkráceně **V**;
- **Všeobecný rozkaz pro PMD** (bílá barva), zkráceně **V PMD** (jen v dirigující stanici);
- **Rozkaz k opatrné jízdě** (žlutá barva nebo bílá barva se žlutým pruhem), zkráceně **Op**;
- **Příkaz vlaku Pv** (bílá barva), zkráceně **Pv**.

Prováděcí nařízení k D3 může povolit používání písemných rozkazů dopravce po potřebné úpravě textu.

74. Rozkaz PvD3 se používá, diktuje-li dirigující dispečer (popř. jiný strojvedoucí) písemný rozkaz strojvedoucímu.

Používá se rovněž pro zpravení strojvedoucího v dirigující 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 ŽD D2 pro rozkazy V.

Svazek rozkazů **PvD3** bez průpisu se používá na hnacím vozidle a v dirigující 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 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 stanici se mohou používat také rozkazy **V**, **Op** a **V PMD**.

V případě, že se strojvedoucí s vlakem ihned vrací z koncové dopravně zpět, může dirigující dispečer tzv. „zlomit“ rozkaz **Op**, ale jen pro jeden pár vlaků. Tento způsob je povolen jen při použití rozkazu **Op** žluté barvy.

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

75. U dopraven s dlouhým názvem může prováděcí nařízení k D3 povolit používání jejich zkrácených názvů při dopravních hovorech, hlášeních, zprávách a v rozkazech **Op**, **PvD3** a **Pv**. Povolené zkrácené názvy musí být uvedeny v prováděcím nařízení k D3.

76. Dirigující dispečer zpraví strojvedoucího sám nebo sepsání písemného rozkazu nařídí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu. Diktovat písemný rozkaz rádiovým zařízením (mobilním telefonem) strojvedoucímu na jeho stanoviště se smí, jen když vlak stojí.

77. Dříve, než dirigující dispečer nařídí strojvedoucímu sepsání **PvD3**, sepíše tento písemný rozkaz sám!

Strojvedoucího vyzve k sepsání písemného rozkazu takto: „*Sepište příkaz vlaku 13751!*“ Potom mu zvolna nadiktuje obsah **PvD3**. Strojvedoucí přečte obsah **PvD3** a po schválení jej podepíše.

78. Strojvedoucí napíše příjmení zaměstnance nařizujícího sepsání **PvD3** na místo určené pro podpis dirigujícího dispečera a doplní na předepsané místo datum a časový údaj, kdy byl skončen rozhovor. V **PvD3** se uvede na určeném místě i název dopravně, v níž byl rozkaz sepsán a číslo rozkazu dirigujícího dispečera. Vydává-li rozkaz **PvD3** dirigující dispečer, časový údaj ukončení hovoru neuvádí.

79. Zaměstnanec, nařizující sepsání **PvD3**, napíše příjmení strojvedoucího na určeném místě písemného rozkazu, který sepsal.

Na předepsané místo doplní název dopravně, do níž byl rozkaz diktován, datum a časový údaj, kdy byl skončen rozhovor, číslo rozkazu strojvedoucího a rozkaz podepíše.

80. Čísla kolejí a pořadí vjezdu vlaků do dopravně D3 se vypisují slovy. Přitom se vjezdové a odjezdové koleje určují vždy jen do sousední dopravně. **Výjimku tvoří případ, kdy vlak během své jízdy nekřížuje, ani není dostižen s jiným vlakem** (v takovém případě je povoleno pro časovou úsporu sepsat rozkaz **Pv D3** již ve výchozí stanici, kde se může určit vjezdová (odjezdová) kolej i pro následnou dopravně).

Rozhovory o sepisování písemných rozkazů se nezapisují do telefonních zápisníků, není-li uvedeno jinak.

ČÁST DRUHÁ - ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY DIRIGOVÁNÍM

Kapitola I - Spojení pomocí telekomunikačního zařízení

A; Traťový rádiový systém (TRS)

81. Při řízení drážní dopravy prostřednictvím rádiového zařízení TRS v součinnosti se záznamovým zařízením, strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla nemusí zapisovat hovory do **Telefonního zápisníku D3**.

82. V případě poruchy záznamového zařízení dirigující dispečer musí o této skutečnosti informovat strojvedoucí všech vlaků a PMD a hovory vedené na spojení rádiovým zařízením se zapisují do **Telefonního zápisníku D3** na vedoucím hnacím vozidle.

B; v ostatních případech:

83. Do traťového spojení trati D3, kterým se organizuje jízda vlaků, musí být zapojeny všechny dopravní D3, dirigující stanice, popř. i jiná stanoviště. Podrobnosti stanoví prováděcí nařízení k D3.

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

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

Strojvedoucí zapisuje hovory vedené na spojení rádiovým zařízením nebo mobilním telefonem a týkající se zajištění jeho jízdy nebo posunu do **Telefonního zápisníku D3** na vedoucím hnacím vozidle.

Ostatní zápisy, nařízené tímto předpisem se zapisují do **Telefonního zápisníku**. Viz však údaje v **Telefonním zápisníku D3** sloupec 6 a 7 (mazání, údržba apod.)

Dirigující dispečer musí strojvedoucí všech vlaků a PMD informovat o tom, které vlaky a PMD nejsou vybaveny rádiovým zařízením (mobilním telefonem) 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 nebo mobilním telefonem.

Sloupec 1 **Telefonního zápisníku D3** (příloha 4) se vyplňuje u prvního zápisu po změně data a u prvního zápisu na každé straně.

Sloupec 2 se vyplňuje u všech zápisů.

Sloupec 3 se vyplňuje jen u prvního údaje na nové straně.

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

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

Do sloupců 6 a 7 se kromě posunu zapisuje taky souhlas dirigujícího dispečera k použití souprav klíčů při mazání, čištění, údržbě a při použití náhradních klíčů.

Sl 10 se vyplňuje u všech hovorů.

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. V případě textové zprávy se tato zpráva zapisuje na nejbližší volný řádek.

Je-li Telefonní zápisník D3 uložený na hnacím vozidle, vyplňují se všechny sloupce, týkající se jízdy vlaku.

Prováděcí nařízení k D3 může dovolit, aby se v **Telefonním zápisníku D3** ve sloupcích 3 a 9 používaly zkratky, uvedené v prováděcím nařízení k D3.

Údaje, týkající se odjezdu vlaku ve sloupci 8 a 9 se nesmějí předepisovat!

86. Dirigující dispečer zakresluje jízdy vlaků, posun v dopravnách D3, PMD nebo výluky podle došlých hlášení v grafikonu splněné vlakové dopravy.

Jízdu vlaků zakresluje dirigující dispečer modrou nebo černou tužkou plnou čarou, časové vymezení posunu v dopravně červenou vodorovnou čarou a ohraničením časovými údaji.

Červeně se taky zakresluje časové vymezení povolení PMD a to plnou čarou, dále jízda zavedených vlaků plnou čarou a výluky koleje červenou vlnovkou.

Modrou přerušovanou čarou se vyznačuje jízda autobusů při výluce. Číslo vlaku se doplní o poznámku (bus); ke grafickému vyznačení jízdy náhradní přepravy se zaznamená čas odjezdu (popř. příjezdu) z výchozí a koncové dopravní

Kapitola II - Zavádění a odřikání vlaků

87. Pravidelné vlaky se zavádějí vždy na začátku platnosti nového GVD vydáním nových služebních pomůcek.

Vlaky zvlášť zavedené a odřeknuté smí ohlašovat a zavádět jen dirigující dispečer. Ohlásí je zaměstnancům určeným v prováděcím nařízení k D3.

88. Strojvedoucí pravidelných i mimořádných vlaků musí být ve výchozí dopravně vlaku zpraveni dirigujícím dispečerem písemným rozkazem **o všech zavedených vlacích, které stihnou podle jízdního řádu, a o odřeknutých vlacích.**

Není-li to možné, zpraví se strojvedoucí písemným rozkazem nejpozději v poslední dopravně před dopravnou D3, v níž má dojít ke křižování, předjíždění nebo dostižení.

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.

89. Ve všech dopravnách D 3 musí strojvedoucí vlaku očekávat příjezd všech vlaků, které jsou uvedeny v tabelárním jízdním řádu ve sloupci „Stihne vlak číslo“. Případné změny určí dirigující dispečer.

Sloupec „**Stihne vlak číslo**“ uvádí křižovací vlaky v dopravnách D3 v tabelárním jízdním řádu pravidelných vlaků:

- ve výchozí dopravě 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 dopravě D3 a jsou vedeny stejnými vlakovými náležitostmi (obrat soupravy).

90. Dirigující dispečer smí dovolit odjezd zavedeného vlaku z výchozí dopravní, až když byli o jeho jízdě zpraveni strojvedoucí všech vlaků opačného směru. 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 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 byli již strojvedoucí příslušných vlaků opačného směru zpraveni. Tato doprava se musí určit tak, aby do ní zavedený vlak dojel ještě dříve, než vlak opačného směru vyjede z výchozí dopravní.

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

Nebude-li v určené dopravě 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 této dopravní 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.

91. Nemůže-li být strojvedoucí zavedeného vlaku pro nemožné dorozumění s dirigujícím dispečerem zpraven v určené dopravě 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 zajistit vjezd předpokládaného pravidelného vlaku na volnou kolej a v této poloze je zajistit.

Dirigující dispečer, který poté, co zpravitel strojvedoucího protijedoucího vlaku o jízdě zavedeného vlaku, zjistil nemožné dorozumění se strojvedoucím zavedeného 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.

92. Zjistí-li strojvedoucí zavedeného vlaku (je-li doprovod tohoto vlaku tvořen alespoň dvěma zaměstnanci) během jízdy, že nemůže z nějaké příčiny dojet do nejbližší dopravní D3 **10 minut** před pravidelným odjezdem vlaku opačného směru, ihned vlak na trati zastaví a pokusí se všemi dostupnými sdělovacími prostředky informovat dirigujícího dispečera, nebo alespoň strojvedoucího protijedoucího vlaku čekajícího v příští dopravně o situaci. Dirigující dispečer pak rozhodne o další organizaci vlakové dopravy. Za nemožného dorozumění vyšle strojvedoucí zavedeného vlaku 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/hod**. Strojvedoucí musí za jízdy dávat opakovaně návěst Pozor a je povinen vždy zastavit, pokud bude jeho jízdou ohrožena bezpečnost zaměstnance, jdoucího 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.

93. Zjistí-li strojvedoucí zavedeného lokomotivního či pomocného vlaku (je-li doprovod tohoto vlaku tvořen jen jedním zaměstnancem) během jízdy, že nemůže z nějaké příčiny dojet do nejbližší dopravní D3 **10 minut před** pravidelným odjezdem vlaku opačného směru, ihned vlak na trati zastaví a pokusí se všemi dostupnými sdělovacími prostředky informovat dirigujícího dispečera, nebo alespoň strojvedoucího protijedoucího vlaku čekajícího v příští dopravně o situaci. Dirigující dispečer pak rozhodne o další organizaci vlakové dopravy. Za nemožného dorozumění střeží strojvedoucí uvážený vlak ze strany předpokládané jízdy protijedoucího vlaku.

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

94. 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/hod**. Strojvedoucí musí za jízdy dávat opakovaně návěst Pozor a je povinen vždy zastavit, pokud bude jeho jízdou ohrožena bezpečnost zaměstnance, jdoucího před vlakem. Druhý vlak smí pokračovat v jízdě **5 minut po odjezdu** předchozího vlaku rychlostí nejvíce 5 km/hod, pokud nelze oba vlaky na trati spojit.

Kapitola III – Organizování drážní dopravy

95. Dirigující dispečer organizuje drážní dopravu na trati D3 podle hlášení strojvedoucích.

Vlaky se vypravují v prostorových oddílech ohraničených dopravními D3, nebo dopravnou D3 a dirigující stanicí. Ohraničení prostorových oddílů je uvedeno v prováděcí nařízení k D3.

96. Při nepředvídaném návratu vlaku z trati musí veškeré povinnosti, dané předpisem ŽD D2 výpravčímu, splnit dirigující dispečer.

Podmínky pro vjezd vlaku do dopravní D3 s ohledem na jízdu jiných vlaků nebo posun stanoví dirigující dispečer.

A. OHLAŠOVACÍ POVINNOST

97. Strojvedoucí je povinen ohlásit čas příjezdu, uvolnění prostorového oddílu a žádat dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku v každé dopravně D3 a pro každý vlak.

98. Vzhledem k množství PZZ na trati ŽD není povoleno zrušení ohlašovací povinnosti v jednotlivých dopravnách.

99. Neobsazeno.

100. Dirigující dispečer dá svolení k jízdě vždy až do další dopravně. Strojvedoucí nesmí odjet z dopravně D3 dříve, než obdrží svolení od dirigujícího dispečera.

101. Strojvedoucí (včetně PMD) žádá o svolení k odjezdu takto:

„Může odjet vlak 13750 (PMD) v 5.20 z Losin do Koutů? Sedlák.“

„Může odjet PMD v 10:14 z Losin do km 7,730 a zpět do Losin? Perútka.“

„Může odjet PMD ve 12:45 z Koutů do km 10,1, kde bude odstraněno z traťové koleje? Perútka.“

„Může odjet PMD, které bude nasazeno na traťovou kolej ve 13:20 z km 10,1 do Koutů? Perútka.“

Tento dotaz se nezapisuje.

Dirigující dispečer udělí svolení takto:

„Ano, vlak 13750 (PMD) může odjet v 5:20 z Losin do Koutů. Benedikt.“

„Ano, PMD může odjet v 10:14 z Losin do km 7,730 a zpět do Losin. Benedikt.“

„Ano, PMD může odjet v 12:45 z Koutů do km 10,1, kde bude odstraněno z traťové koleje. Benedikt.“

„Ano, PMD může odjet v 13:20 z km 10,1, kde bude nasazeno na traťovou kolej, do Koutů. Benedikt.“

102. Z dopravně D3, ve které došlo ke křížování, 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.

Dirigující dispečer smí dát svolení k odjezdu z takové dopravně D3 jen tehdy, když mu strojvedoucí ohlásil příjezd vlaku opačného směru.

Nesmí-li vlak odjet, zakáže dirigující dispečer odjezd takto: *„Nikoliv čekejte. Benedikt.“* Pak oznámí důvod zákazu. Nemůže-li vlak odjet z dopravně D3 v době stanovené dirigujícím dispečerem, musí to strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi neprodleně ohlásit.

Při křížování (popř. dostižení) vlaků je zakázáno předepisovat údaje ve sloupcích 5 až 9 za jiný vlak.

103. Strojvedoucí ohlásí příjezd vlaku do dopravně dirigujícímu dispečerovi takto: *„Vlak (PMD) 23856 v Sobotíně v 9:55. Sedlák.“*

Dirigující dispečer potvrdí příjem hlášení takto: *„Vlak (PMD) 23856 v Sobotíně v 9:55. Rozuměl Benedikt.“*

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

Nemůže-li být zadní námezdník uvolněn, postupuje strojvedoucí i dirigující dispečer podle kapitoly „Doprava dlouhých vlaků“.

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

104. Dirigující dispečer nesmí samotnou žádost o svolení k odjezdu považovat nikdy za ohlášení příjezdu vlaku (vyjma případu, uvedeného v bodě 105).

105. V dopravních D3, kde pobyt není delší než 10 minut může strojvedoucí při hlášení příjezdu zároveň žádat o svolení k odjezdu.

V tomto případě potvrzuje dirigující dispečer svolením k odjezdu vlaku do další dopravní zároveň i hlášení příjezdu vlaku.

Hlášení strojvedoucího pak zní takto: „***Vlak 13751 v Losinách (v Sobotíně) v 5.20, může odjet v 5.22 z Losin (Sobotína) do Petrova? Benedikt.***“

Dirigující dispečer udělí souhlas k další jízdě takto: „***Ano, vlak 13751 může odjet v 5.22 z Losin (Sobotína) do Petrova. Benedikt.***“

Při křižování (dostižení) se smí použít tohoto zjednodušeného způsobu hlášení až tehdy, ohlásí-li příjezd strojvedoucí vlaku, vjíždějící dříve, samostatně.

Neudělí-li dirigující dispečer svolení k odjezdu vlaku, musí příjezd vlaku potvrdit.

Strojvedoucí může žádat o souhlas k odjezdu v časovém rozmezí 1 – 10 minut před dobou odjezdu vlaku.

106. Pokud je v čase, kdy strojvedoucí následného vlaku žádá od dirigujícího dispečera svolení k odjezdu, jeho vjezdová kolej v příští dopravně D3 ještě obsazena předchozím vlakem nebo dirigující dispečer nemá jistotu, že předchozí vlak dopravně D3 opustil, může dát svolení k odjezdu, avšak musí strojvedoucího zpravit písemným rozkazem takto: „***Do Losin vjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslo 13755 podle rozhledových poměrů.***“

Obdobně lze postupovat při jízdě následného vlaku z výchozí dopravní do mezilehlé dopravní v době, kdy během jízdy následného vlaku do mezilehlé dopravní vjede a odjede (z této mezilehlé dopravní) jiný pravidelný vlak a jedná se prakticky o neuskutečněné dostižení dvou vlaků. V SJŘ nebo v písemném rozkaze se v tomto případě uvede poznámka pro následný vlak např. 13757 : „***Do Losin vjíždějte se zřetelem na předchozí vlaky 13756/13755 podle rozhledových poměrů.***“ Obdobně tak musí být zpraven i předchozí vlak 13756/13755. Jede-li následný vlak jako zavedený, musí být vlak v mezilehlé dopravně (vlak 13756/13755) zpraven o zavedeném vlaku.

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

B. NEMOŽNÉ DOROZUMĚNÍ

108. Není-li možné si vyžádat pro nemožné dorozumění svolení k posunu nebo k odjezdu vlaku z dopravní, nesmí vlak z dopravní odjet ani provádět posun.

109. V případě nemožného dorozumění přes traťové radiové spojení (TRS) se musí navázat jiné telekomunikační spojení. Při navázání spojení jiným způsobem je povoleno k odjezdu, popř. posunu povoleno rozkazem **PvD3** v němž se v bodě 11 "*jiné příkazy*" uvede: ***Vlak může odjet z....v.....(hod;min) do..... ; nebo posun v povolen dohod a dále dle předtisku.***

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

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

C. JÍZDA S NÁSKOKEM

112. Jízda vlaku s náskokem je dovolena jen za možného dorozumění s dirigujícím dispečerem.

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

D. ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ

113. Strojvedoucí jsou povinni ohlásit dirigujícímu dispečerovi zpoždění vlaků (i předpokládané), případně i jeho zvýšení, co nejdříve. Toto hlášení může zprostředkovat i jiný zaměstnanec.

Kapitola IV - Zabezpečení jízdy vlaku v dopravně s výhybkami se samovratnými přestavníky

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

Přednostní poloha výhybek se určuje tak, aby výhybky směřovaly z každé sousední dopravní na jinou kolej, což umožní současné vjezdy.

Určení koleje pro jednotlivé směry a přednostní poloha výhybek se stanoví v PN D3.

115. Není-li na světelném návěstidle SV návěst **Jízda zajištěna**, je zaměstnanec, který toto zjistil, povinen neprodleně zpravit dirigujícího dispečera a strojvedoucí všech vlaků v dopravě. Dirigující

dispečer nařídí písemným rozkazem strojvedoucím všech vlaků, které mají pojíždět 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 přestavником zajištěna výměnovým zámekem nebo uzamykatelným přenosným výměnovým zámekem, zpraví dirigující dispečer strojvedoucí všech vlaků pouze o poruše samovratné činnosti výhybky a o jejím zajištění.

116. Jsou-li výměny se samovratným přestavником trvale opatřeny výměnovými zámky, musí mít zámky 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 zámky pro opačnou polohu.

117. 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.

118. 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.

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

Při jízdách PMD s podvozky musí být samovratná činnost SV vypnuta a výhybka se obsluhuje na místě.

Kapitola V - Vjezd a odjezd vlaků

120. Z hlediska zabezpečení vjezdů vlaků v dopravních rozeznáváme tyto způsoby zajištění vjezdu a odjezdů vlaků:

A, Současné vjezdy vlaků do mezilehlé dopravní (Velké Losiny) za použití výhybek se samovratným přestavником.

B, Vjezdy a odjezdy vlaků do / z konečné dopravní.

C, Postupné vjezdy a odjezdy vlaků do dopravní.

Ve všech třech případech zabezpečení vjezdů vlaků se musí v SJŘ ,popř. v písemných rozkazech, předem určit číslo vjezdové koleje pro každý vlak.

A, Současné vjezdy vlaků do mezilehlé dopravní (Velké Losiny) za použití výhybek se samovratným přestavником.

121. Současný vjezd do dopravní je stav, kdy do dopravní vjíždějí vlaky opačných směrů přibližně ve stejnou dobu a na jinou vjezdovou kolej. Lichoběžníkové tabulky v dopravních D3 s dovolenými současnými vjezdy musí být doplněny číslem koleje, na kterou jsou v základní poloze výhybky přestaveny.

122. PN D3 může v mezilehlých dopravních D3 dovolovat současné vjezdy vlaků a to jak pravidelných, tak i vlaků mimořádných.

123. V dopravních D3 s dovolenými současnými vjezdy se zpravidla pořadí vjezdů do dopravní D3 neurčuje.

124. Je-li nutné pro uvolnění vjezdového zhlaví popotažení vlaku směrem k přednímu námezníku, je tato jízda povolena po zastavení vlaku na obvyklém místě jako posun bez zvláštního svolení dirigujícího dispečera, a to jen pro účel uvolnění zadního námezníku. Při křižování vlaku s přepravou cestujících smí strojvedoucí takového vlaku pokračovat v jízdě od místa zastavení, až bude zajištěna bezpečnost cestujících, popřípadě střežen prostor přechodu pro cestující.

125. U ostrovního nástupiště se návěst ŽD 1 č. **230 (Místo zastavení)** u křižujících vlaků nepoužívá. Pokud je nutno tuto návěst použít mimo ostrovní nástupiště, musí být umístěna na vstřícném návěstidle mezi oběma kolejemi nebo ve stejné úrovni u obou kolejí, na které jsou současné vjezdy povoleny

126. Mimořádné současné vjezdy vlaků na stejnou kolej v dopravně D3 nejsou dovoleny. V případě nutnosti vjezdů dvou vlaků opačného směru na stejnou kolej postupuje dirigující dispečer jako v případě dle bodu **120 C** (vlak první a vlak druhý) a po zpravení obou vlaků o mimořádném vjezdu na kolej obsazenou vozidly.

127. U vlaků s povoleným současným vjezdem je zakázáno zahájit posun (viz však **bod 124**), dokud oba vlaky nezastaví na určeném místě a neohlásí se dirigujícímu dispečerovi.

B, Vjezdy a odjezdy vlaků do / z konečné dopravní.

128. Pro vjezd křižujícího nebo následného vlaku musí být vjezdová kolej vždy volná. Prováděcí nařízení ŽD D3-1 a ŽD D3-2 mohou povolit pravidelný vjezd na obsazenou kolej.

129. Pořadí vjezdu vlaků se při křižování nebo dostižení neurčuje, v SJŘ se neuvádí značka lichoběžníkové tabulky a doprovod vlaku stojícího v konečné dopravně nemá dopravní povinnosti vůči následnému vlaku.

Výjimku tvoří případ, kdy na vedlejší dopravní koleji (vzdálenější od výpravní budovy) stojí vlak přichystaný k odjezdu (dovoluje-li to zabezpečovací zařízení). V takovém případě střeží doprovod stojícího vlaku bezpečnost cestujících vůči vjíždějícímu vlaku v době očekávaného vjezdu dle předpisu ŽD D 2. Je-li stanice vybavena rozhlasovým zařízením, využije se i hlášení nádražního rozhlasu. U pravidelných vlaků je tato povinnost u příslušného vlaku stanovena poznámkou v SJŘ.. U zavedených a mimořádných vlaků určí tuto povinnost dirigující dispečer v rozkaze PvD3.

Je-li nutné pro uvolnění vjezdového zhlaví popotažení vlaku k přednímu námezníku, je tato jízda povolena po zastavení vlaku jako posun bez zvláštního svolení dirigujícího dispečera, a to nejdále k tomuto námezníku (**viz bod 124**).

C, Postupné vjezdy vlaků do dopravní (vlak první a druhý)

130. V případě potřeby (např. při překládání křižování, zavedení mimořádného vlaku, vjezdy vlaků opačného směru na stejnou kolej) apod.) může dirigující dispečer nařídít, aby strojvedoucí vlaku jednali jako vlak první, nebo druhý.

Obdobně může stanovit pravidelné určení pořadí vlaku poznámka v tabelárním jízdním řádu.

131. O tom, zda se bude jednat o postupný vjezd vlaků, nebo jen o vjezd vlaku na jinou (volnou) kolej, nebo na kolej obsazenou předchozím vlakem rozhodne dirigující dispečer na základě provozní situace a s přihlédnutím k zabezpečení vjezdu vlaků a bezpečnosti cestujících.

132. 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, pokud mu je nařídí dirigující dispečer písemným rozkazem.

133. Při křižování nebo předjíždění (dostižení) vlaků musí strojvedoucí vlaku druhého, jemuž byla tato povinnost určena písemným rozkazem, nebo poznámkou v SJŘ, zastavit čelo vlaku před lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3.

134. Strojvedoucí vlaku druhého nemusí zastavit před lichoběžníkovou tabulkou, dává-li mu člen doprovodu vlaku prvního ruční speciální návštěv **Souhlas k posunu** tak, aby ji mohl nepochybně upozorovat. Návěst může být nahrazena i pokynem daným přímo. Strojvedoucí vlaku prvního smí tuto návštěv nebo pokyn dát, když:

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

135. Strojvedoucí smí nařídít, 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.

136. 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 vyzoomět strojvedoucí ostatních vlaků v dopravně D3.

137. Dirigující dispečer smí dovolit strojvedoucímu vlaku 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 písemným rozkazem strojvedoucí 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 rozkazem dirigujícího dispečera (nebo poznámkou v SJŘ), smí strojvedoucí vlaku prvního v dopravní 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.

138. Nepodaří-li se zpravit pravidelné i mimořádné vlaky, jedoucí dle čl.120A nebo 120 B, o zavedení pořadí vlaků při vjezdu do některé dopravní, musí dirigující dispečer dodržet původní stav.

139. Dirigující dispečer podle potřeby určí, změní nebo zruší dalším písemným rozkazem 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.

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

141. 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 „prováděcím nařízením“, před kterou musí vlak zastavit.

Pokud nejsou výhybky přestaveny do polohy, určené písemným rozkazem, musí se 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. Vlak nemusí zastavit v případě správné činnosti samovratného režimu SV. Při jízdě od lichoběžníkové tabulky, až k místu zastavení na vjezdové koleji musí jet vlak podle rozhledových poměrů.

Strojvedoucí může přestavení a zajištění výhybek a výkolejek nařídit 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 a musí předpokládat, že vlak druhý již vjíždí do dopravní D3. Proto musí 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 (pokud se nejedná o ostrovní nástupiště).

142. Každý vlak musí zastavit nejdále u námezvníku na konci vjezdové koleje nebo před hrotem jazyka výhybky, nestanoví-li „prováděcí nařízení“ vzhledem k místu nástupu a výstupu cestujících jinak.

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

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

143. Přestavení výhybek a výkolejek i jejich zajištění pro odjezd vlaku z dopravní D3 nebo místa s kolejevým rozvětvením provádí strojvedoucí vlaku, jehož jízdy se to týká.

Tento úkon může strojvedoucí nařídit i vedoucímu obsluhy vlaku, strojvedoucímu jiného hnacího vozidla ve vlaku, nebo dále vedoucí obsluhy vlaku určenému členu obsluhy vlaku. Zaměstnanec, který

přestavoval výhybky, musí mít u sebe klíče od zámků proti hrotu pojížděných a odvratných výhybek 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.

Při vjezdu vlaku do dirigující stanice musí mít strojvedoucí vždy všechny klíče ze soupravy 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.

144. 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.

Kapitola VI - Křižování a předjíždění vlaků

A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

145. Křižování je vyhnutí vlaků opačného směru při jednokolejném provozu.

Setkání vlaků téhož směru je předjíždění nebo dostižení.

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

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

147. Vlak nesmí odjet z dopravní 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 dopravních D3 strojvedoucí.

148. V dopravních 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.

B. PŘELOŽENÍ KŘIŽOVÁNÍ

149. Křižování překládá výhradně dirigující dispečer. O přeloženém křižování zpraví strojvedoucí obou vlaků písemným rozkazem.

150. Dirigující dispečer 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.

Toto neplatí, pokud vlak, jehož strojvedoucí má být zpraven dříve, je tak zpožděn, že v čase, kdy se křižování překládá, nedorazil ještě do dirigující stanice, nebo když strojvedoucí v dirigující stanici ještě nenastoupil službu. Dirigující dispečer stanice zpraví písemným rozkazem strojvedoucího ihned, jakmile dojedou do dirigující stanice nebo v ní nastoupí službu.

151. Při přeložení křižování zpraví dirigující dispečer strojvedoucí obou vlaků rozkazem **PvD3** (s konkrétními čísly vlaků nebo PMD) takto:

1. vjezd dle čl. 120 A nebo 120 B

„S vlakem číslo 13750 křižujete v Losinách, kde vám určuji kolej číslo dvě., Vlak číslo 13750 určuji v Losinách kolej číslo jedna. Benedikt.“

Je-li přeloženo křižování do výchozí dopravní, zpraví dirigující dispečer strojvedoucí obou vlaků písemným rozkazem takto:

2. vjezd dle čl. 120 C

„S vlakem číslo 81451 křižujete v Koutech, kde vám určuji kolej číslo jedna. Jedněte jako vlak druhý. Vlak číslo 81451 určuji v Koutech kolej číslo dvě.“

Strojvedoucí sepsaný rozkaz přečte dirigujícímu dispečerovi.

Strojvedoucí oznámí dirigujícímu dispečerovi pořadové číslo svého rozkazu sepsaného v dopravě. Potom dirigující dispečer oznámí strojvedoucímu číslo svého 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 trati D3 do vlastní (dirigující) stanice. Při přeložení křižování do vlastní (dirigující) stanice se vjezdová kolej a pořadí vlaků neurčuje.

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

153. Dirigující dispečer zpraví strojvedoucího vlaku (čekajícího v dirigující stanici) písemným rozkazem o přeloženém křižování do dirigující stanice ihned po jeho příjezdu z přilehlé trati, provozované dle ŽD 2.

Strojvedoucího vlaku opačného směru zpraví dirigující dispečer o přeloženém křižování nejpozději v pravidelné nebo dříve určené křižovací dopravně.

154. Nemůže-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění se strojvedoucími, přeložit křižování, musí být dodrženo pravidelné nebo ještě za možného dorozumění přeložené křižování.

155. 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 (dostižení) vlaku, 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 81450 čeká proto na křižování s vlakem 13751 v Losinách. Benedikt.“

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.**“

Příklad použití – Mn vlak, který jede do Koutů má přeložené křižování z Koutů do V.Losin a čeká proto ve V.Losinách. O přeložení křižování je ale zpraven jen Mn vlak, kdežto osobní vlak v Koutech ne.

156. Nemůže-li se strojvedoucí, který byl dirigujícím dispečerem zpraven o přeloženém křižování rozkazem **Pvd3** a který čeká v dopravně 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 81450 čeká proto na křižování s vlakem 13751 v Losinách.“

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

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

C. ZMĚNA SLEDU VLAKŮ

158. Změnu sledu vlaků nařizuje dirigující dispečer. O změně sledu vlaků zpraví strojvedoucí obou vlaků písemným rozkazem.

159. Při změně místa předjíždění zpraví dirigující dispečer strojvedoucího předjíždějího vlaku písemným rozkazem takto: „**Vlak číslo 13751 předjíždí vlak číslo 81451 ve V. Losinách, kde vám určuji kolej číslo jedna. Vlak číslo 81451 určuji ve V. Losinách kolej číslo dvě. Zajistěte bezpečnost cestujících. Benedikt.**“ Obdobným způsobem zpraví strojvedoucího předjížděného vlaku.

160. Nemůže-li dirigující dispečer pro nemožné dorozumění se strojvedoucím změnit místo předjíždění, musí se dodržet pravidelné nebo ještě za možného dorozumění určené místo předjíždění.

161. 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.

Kapitola VII - Vjezdové koleje

162. U každé dopravní D3 se v tabelárním jízdním řádu ve sloupci „**Kolej**“ uvedou u pravidelných vlaků vjezdové koleje. Obdobně se uvedou odjezdové koleje ve výchozích dopravních 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.

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

Nesetká-li se mimořádně zavedený vlak během své jízdy v dopravních se žádným vlakem, je možno určit vjezdové koleje v dopravních na jednom rozkaze PvD3 a to již ve výchozí stanici zavedeného vlaku (text rozkazu se v odstavci C upraví).

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

Kapitola VIII - Vjezd vlaku na kolej obsazenou vozidly nebo na manipulační kolej

165. V nezbytných případech se smí v dopravně D3 obsadit se svolením dirigujícího dispečera dopravní kolej. Svolení k obsazení dopravní koleje zapíše strojvedoucí přes všechny řádky červeně do Telefonního zápisníku D3.

O obsazení kterékoli dopravní koleje musí dirigující dispečer zpravit strojvedoucí všech vlaků bez ohledu na to, na kterou kolej vlaky v dopravně D3 jedou.

166. Trvale obsadit dopravní kolej se smí vzhledem k velkým spádovým poměrům jen tehdy, je-li vozidlo řádně zajištěno (včetně uzamykatelné podložky) a střeženo.

167. Za nemožného dorozumění je zakázáno trvale obsazovat vjezdovou dopravní kolej. Dojde-li k této situaci, že před odjezdem vlaku je potřeba obsadit trvale dopravní kolej, nesmí tento vlak z dopravní odjet.

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

169. Následný vlak (ať už pravidelný, či mimořádný) a jedoucí podle platného tabelárního jízdního řádu musí vždy předpokládat, že vjezdová kolej za nemožného dorozumění je obsazena.

170. V „prováděcím nařízení k D3“ 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**“ *zvláštní značkou*, vysvětlenou pod tabelárním jízdním řádem textem „**Pravidelný vjezd na kolej obsazenou vozidly**“), tak i mimořádné vjezdy vlaku na kolej obsazenou vozidly.

V ŽD D3-1 a ŽD D3-2 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.

171. Při mimořádném vjezdu vlaku na kolej obsazenou vozidly zpraví dirigující dispečer strojvedoucího vlaku písemným rozkazem v sousední dopravně takto:

„V Sobotíně jedete na kolej obsazenou vozidly.“

172. Je-li strojvedoucí zpraven o tom, že některá z dopravních kolejí je obsazena, musí jet strojvedoucí od lichoběžníkové tabulky podle rozhledových poměrů.

Zvýšenou pozornost musí věnovat bezpečnosti cestujících.

Kapitola IX - Obsluha vleček, odbočujících ze širé trati a nákladišť

173. Obsluha nákladiště v Rejhoticích je řešena v prováděcím nařízení ŽD D3-2.

Jiná nákladiště, popř. vlečky, jejichž obsluha se provádí ze širé trati, se na tratích ŽD nevyskytují.

Kapitola X - Jízdy speciálních hnacích vozidel

A. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL DO DOPRAVNY PŘED MÍSTEM PRÁCE

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

175. Jízda speciálních hnacích vozidel, která podle předpisu ČD D2/81 nesmějí jet jako vlak, se provádí jako posun mezi dopravami.

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

B. JÍZDY SPECIÁLNÍCH HNACÍCH VOZIDEL Z DOPRAVNY NA MÍSTO PRÁCE

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

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

Kapitola XI - Posun

A. POSUN V DOPRAVNÁCH D3

-

179. 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 jízdě 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 jen se souhlasem dirigujícího dispečera, pokud to předem nepovoluje poznámka v tabelárním jízdním řádu vlaku.

180. 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).

181. 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.

182. Ukončení posunu musí strojvedoucí neprodleně ohlásit dirigujícímu dispečerovi.

Teprve potom smí dát dirigující dispečer svolení k odjezdu vlaku ze sousední dopravní.

183. 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.

184. 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.

185. 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.

186. 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;
- musí být určeno pořadí vlaků;
- vlak druhý musí vjíždět na volnou, předem určenou kolej.

187. 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.

188. 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.

189. 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.

190. 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.

191. Vedoucí posunové čety zodpovídá za splnění úkolů, týkajících se přístavby, odsunu vozů a obsluhy manipulačních míst. Zároveň je povinen nahlásit dirigujícímu dispečerovi všechny důležité skutečnosti, týkající se organizování dopravy.

B. POSUN MEZI DOPRAVNAMI

192. 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.

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

194. PMD musí být vždy doprovázeno alespoň jedním zaměstnancem (kromě samotného strojvedoucího).

195. Na PMD, jedoucího pro uvážené hnací vozidlo na trati může být výjimečně jen strojvedoucí, za předpokladu, že je hnací vozidlo vybaveno zařízením pro kontrolu bdělosti strojvedoucího a rádiovým zařízením (nebo mobilním telefonem) pro spojení s dirigujícím dispečerem.

196. O PMD musí dirigující dispečer vždy 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 vjezdové koleje. V případě potřeby určí dirigující dispečer i pořadí vlaků, a pak se jedná o jízdu dle **čl. 120 C**.

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 pojedje po ukončení jízdy PMD, pojedje-li z dopravní D3 proti sjednanému směru jízdy PMD. Nebude-li možno zpravit první vlak, který pojedje po ukončení jízdy PMD (např. strojvedoucí ještě nenastoupil službu), musí dirigující dispečer písemným rozkazem strojvedoucího PMD o této skutečnosti zpravit.

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

198. Místo čísla vlaku se v písemných rozkazech uvádí PMD a jeho pořadové číslo.

199. Vjezd PMD do dopravní D3 a odjezd PMD z dopravní D3 se uskuteční podle podmínek pro vjezd a odjezd vlaku do konečné/výchozí dopravní, popř. dle podmínek platných pro dopravnu s povolenými současnými vjezdy.

Dirigující dispečer může v případě potřeby nařídit zabezpečení jízdy PMD jako při zabezpečení postupných vjezdů vlaků (**viz čl. 120 C**).

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).

200. 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 dovolena, 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, v níž je dovolen posun, je dovolena jen dle **čl. 186**.

201. 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.

202. 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 Koutů 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 dopravnami.

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

203. 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 dovolena 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** pojedje 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, jdoucího před PMD, nebo pokud zpozoruje protijedoucí vlak.

204. 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 námeznyky.

205. 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.

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

207. Při PMD přes přejezdy platí všechna vztažná ustanovení předpisu ŽD D2.

208. Za nemožného dorozumění je zahájení posunu mezi dopravnami zakázáno.

Kapitola XII - Výluky

209. Organizace výlukové činnosti na trati D3 se řídí podle předpisu SŽDC D7/2 a ŽD 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.

210. Vyloučená hlavní kolej v dopravně D3 se kryje jako ve stanici, pokud rozkaz o výluce nestanoví jinak.

211. 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 odvrtné poloze na jinou dopravní kolej výměnovými zámky s typy klíčů nepoužívanými na trati D3. U SV se výhybky uzamknou v odvrtné poloze za použití osazených zámků a zajistí přenosným uzamykatelným zámkem.

Ve výlukovém rozkaze se určí, kdo uschová tyto klíče od zámků výhybek a výkolejek a jaký je způsob obsluhy manipulačních kolejí. Výlukový rozkaz může stanovit, že takto zajištěnou vyloučenou kolej není třeba kryt.

212. 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 dopravnách.

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, 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.

213. 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 této 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 dávana od krajní výhybky návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

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

215. 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.

216. Po ukončení výlukových prací oznámí OZOV dirigujícímu dispečerovi zápisem v dopravním deníku, že je kolej volná a sjízdná, popřípadě doplní omezení pro jízdu vozidel (snížení rychlosti, vypnutí PZZ apod.).

Odchylný způsob oznámení se může povolit ve VR. 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 v jiném čase, než bylo uvedeno v písemném rozkaze o výluce.

217. 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 dopravn (popř. do dirigující stanice) D3 posly s příslušnou zprávou.

Tito zaměstnanci odevzdají písemnou zprávu dirigujícímu dispečerovi nebo strojvedoucímu vlaku, který v dopravně D3 je nebo který tam nejdříve dojde. Strojvedoucí zapíše obsah zprávy do Telefonního zápisníku D3, (dirigující dispečer do poznámek v grafickou splněné vlakové dopravy). Nemá-li ani strojvedoucí možnost ohlásit zprávu dirigujícímu dispečerovi, jedná sám podle obsahu zprávy.

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

Dirigující dispečer o tom co nejrychleji zpraví přednostu dirigující stanice, traťmistra a vedoucí pracovníky provozovatele dráhy, popřípadě zástupce jiné smluvní organizace.

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

220. 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.

221. 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, přičemž se řídí předpisovými ustanoveními pro jízdu podle rozhledu.

Tento zápis do telefonního zápisníku D3 smí provést jen zaměstnanec provozovatele dráhy, který plní povinnosti odpovědného zástupce objednavatele výluky a to červeně přes celý řádek.

222. Křížování 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.

Kapitola XIII - Doprava dlouhých vlaků

223. 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.

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

225. 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, křižování nebo předjíždění dlouhého vlaku jiným vlakem nebo PMD.

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

227. 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 dopravě.**“

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 Koutech je vlakem 81450 vjezdové zhlaví obsazeno, traťová kolej není uvolněna. Sedlák**“. Toto hlášení nesmí dirigující dispečer považovat za zprávu o uvolnění prostorového oddílu.

Tato hlášení zapíše strojvedoucí červeně do Telefonního zápisníku D3 do samostatného řádku.

228. V prováděcím nařízení D3 musí být určeno, ve kterých dopravnách D3 je dovoleno předjetí popř. dostižení dlouhého vlaku nebo křižování dvou dlouhých vlaků, a za jakých podmínek.

229. Po příjezdu dlouhého vlaku do dopravní D3, ve které nedojde ke křižování, strojvedoucí v případě, že konec vlaku není v dopravě, 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.

Dirigující dispečer považuje příjezd dlouhého vlaku do dirigující stanice za ohlášení příjezdu dlouhého vlaku do předchozí dopravní D3.

230. Případný souhlas k posunu v dopravně D3, ve které dlouhý vlak neuvolnil zadní námezník, si smí strojvedoucí dlouhého vlaku vyžádat odchýlně 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 případně 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.

231. 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 prováděcím nařízením D3 zakázána, musí strojvedoucí vlaku druhého vždy předpokládat, že se v dopravně D3 setká s dlouhým vlakem a že odjezdové hlaví je obsazeno.

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

233. V prováděcím nařízení D3 musí být stanovena konkrétní opatření pro dopravu dlouhých vlaků, zpracovaná podle této kapitoly.

ČÁST TŘETÍ - ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Povolování výjimek

234. Výjimky z tohoto předpisu povoluje provozovatel dráhy.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

Obecně závazné právní předpisy:

266/94 Sb - Zákon o drahách

101/95 Sb. - Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Řád pro zdravotní o odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy

173/95 Sb. - Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Dopravní řád drah

177/95 Sb. - Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah

ČSN 34 2613 - Železniční zabezpečovací zařízení – kolejové obvody a vnější podmínky pro jejich činnost

Vnitřní předpisy ŽD – provozovatele dráhy (SART a.s.):

ŽD PD - Provozování dráhy Železnice Desná

ŽD D1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy na Železnici Desná

ŽD D2 - Řízení drážní dopravy na TÚ Šumperk – Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou; Petrov nad Desnou – Sobotín a na styku drah

ŽD D3 - Zjednodušené řízení drážní dopravy na TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín

ŽD D3-1 - Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy pro tratě Petrov nad Desnou – Sobotín

ŽD D3-2 - Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy pro tratě Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou

ŽD D4 - Staniční řád příloha ŽD D4 - Technologické postupy úkonů stanice (TPÚ)

ŽD M1 - Předpis o systému zajišťování bezpečnosti ve smyslu vyhlášky číslo 376/2006 Sb.

ŽD M2 - Předpis o postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. Ministerstva dopravy

ŽD M2-Sm1 - Havarijní plán

ŽD M2-Sm2 - Ohlašovací rozvrh mimořádných událostí

ŽD M2-Sm3 - Postup při poruchách UTZ

ŽD P1 - Předpis o systému organizace

ŽD P2 - Odborná způsobilost a znalost osob, zajišťujících provozování dráhy, způsob ověřování znalostí a systém pravidelného školení na Železnici Desná

ŽD S4 - Provoz, obsluha a údržba sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na Železnici Desná

ŽD S4-1 - Doplnující ustanovení k místnímu předpisu pro obsluhu zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Petrov nad Desnou

ŽD S5 - Organizace a provádění kontrol na Železnici Desná

ŽD TTP - Tabulky traťových poměrů na Železnici Desná

Vnitřní předpisy SŽDC (ČD) – provozovatele dráhy na styku drah, platné přiměřeně i pro ŽD

SŽDC (ČD) D2/81-Doprava speciálních vozidel podle typů

SŽDC D7/2 - Předpis pro organizování výluk na síti SŽDC

SŽDC (ČD) D31 - Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých

SŽDC (ČD) M 32 – Směrnice k ochraně životního prostředí před znečištěním nebezpečnými látkami

SŽDC Bp1 -Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽDC (ČD) T 100 -Provoz zabezpečovacích zařízení

SŽDC (ČD) Z1 -Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

SŽDC (ČD) Z 2 - Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení

SŽDC (ČD) Z11 - Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

Vnitřní předpisy dopravců na ŽD

Těmito vlastními předpisy se řídí všichni dopravci, kteří mají smlouvu s provozovatelem dráhy Železnice Desná (SART a.s.).

Konkrétní ustanovení nesmějí být v rozporu s ustanoveními předpisů provozovatele dráhy.

Za dodržování těchto předpisů ručí provozní zaměstnanci dopravců.

Přesný výčet předpisů dopravce obsahuje interní seznam provozovatele dopravy.

Na požádání musí dopravce umožnit oprávněným zaměstnancům provozovatele dráhy přístup k těmto předpisům

SEZNAM PŘÍLOH

Obsah:

PŘÍLOHA č. 1

Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy

PŘÍLOHA č. 2

Zmocnění k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy

PŘÍLOHA č. 3

Zápisník o použití souprav hlavních klíčů

PŘÍLOHA č. 4

Telefonní zápisník pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy

PŘÍLOHA č. 5

Výňatek některých ustanovení z předpisu ČD Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

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
vlak číslo v trati

2. V dopravě D3.....vám určuji kolej číslo.....
Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo

3. S vlakem číslokřížujete v
kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo

4. Vlak číslo.....předjíždí vlak číslov
kde vám určuji kolej číslo Jedněte jako vlak !
Vlaku číslo určuji v kolej číslo

5. Před lichoběžníkovou tabulkou dopravy D3 nezastavujte!

6. Ohlašovací povinnost nařízena v dopravnách D3.....
Ohlašovací povinnost zrušena v dopravnách D3

7. Jízda PMD z do a zpět*)
dovolena od hod. do hod.

8. jeďte 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!

9. Dovjíždějte se zřetelem na předchozí vlak číslopodle rozhledových poměrů!

10. V dopravě D3vám určuji kolej číslo
V dopravě D3vám určuji kolej číslo
V dopravě D3vám určuji kolej číslo
V dopravě D3vám určuji kolej číslo

11. Jiné příkazy:

Sepsán v:
Číslo rozkazu strojvedoucího/dirig. dispečera:

dne 20
..... h.min.
.....
Dirigující dispečer

Strojvedoucí
Nevyplněné části škrtněte šikmo!
*) nehodící se škrtněte!

ZMOCNĚNÍ K VÝKONU SLUŽBY NA TRATI ŽD SE ZJEDNODUŠENÝM ŘÍZENÍM DRÁŽNÍ DOPRAVY

a) přední strana

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

b) zadní strana

<p style="text-align: center;">Vyzkoušen z Prováděcího nařízení ŽD D3-1 a ŽD D3-2 dne</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>
<p style="text-align: center;">Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>
<p style="text-align: center;">Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>
<p style="text-align: center;">Vyzkoušen z Prováděcího nařízení dne</p> <p>..... (razítko a podpis zkoušejícího)</p>

Poznámka:

Tiskopisy pro „Zmocnění k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ vydává ředitel provozovatele dráhy, popř. jeho oprávněný zástupce.

Tiskopis musí obsahovat vždy nejméně údaje uvedené v tomto vzoru.

U zaměstnanců, kteří jsou oprávněni k převzetí soupravy hlavních klíčů jen pro účely údržby, musí být přední strana „Zmocnění k výkonu služby na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ označena červeným pruhem směřujícím z levého dolního rohu do pravého horního rohu.

Výňatek některých ustanovení z předpisu SŽDC (ČD) Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

1. Výhybka přestavovaná ručně je správně přestavena, když:

- a) nevykazuje zjevné poškození;
- b) jazyk přiléhá k opornici;
- c) páka se závažím dosedá do krajní polohy k zemi.

2. Mechanický zámek svojí konstrukcí a umístěním spolehlivě zajišťuje koncovou polohu výměny výhybky a uzamyká ji v této poloze.

Používá se :

- a) **výměnový zámek jednoduchý;**
- b) **výměnový zámek kontrolní;**
- c) **odtlačný zámek jednoduchý.**

3. Výměnový a odtlačný zámek se připevňuje na patu opornice co nejbližší hrotům výměny. Závěrný hák se otáčí rukojetí kolem vodorovné osy kolmé ke kolejnici. Zámek se uzamkne a klíč se z něho vyjme pouze ve svislé poloze závěrného háku.

4. Výměnový zámek kontroluje polohu přilehlého jazyka výměny k opornici.

5. Odtlačný zámek kontroluje polohu odlehlého jazyka výměny od opornice.

6. Jednoduchý zámek má jedno zámkové ústrojí a jeden klíčový otvor na boku zámku. Po uzamknutí se může výměnový klíč ze zámku vyjmout.

7. Kontrolní zámek má dvojité zámkové ústrojí na sobě vzájemně závislé a dva klíčové otvory na protilehlých bocích zámku. Po uzamknutí závislostního klíče do jednoho zámkového systému se může z druhého zámkového systému odemknout a vyjmout výsledný klíč, který zároveň uzamkne závěrný hák zámku ve svislé poloze.

8. Spojovací výměnový zámek překlápěcí záklopkou v uzamknuté poloze zajišťuje výhybku v samovratné činnosti. Umísťuje se u kloubu spojovací tyče a tyče výměňového závaží. Je neoddělitelnou součástí samovratného přestavníku.

9. Ochranná skříňka s odklápěcím víkem chrání zámek před znečištěním a povětrnostními vlivy. Po obsluze zámku se musí ochranná skříňka uzavřít.

10. Přenosný výměnový zámek zajišťuje přiléhání jazyka výměny v koncové poloze při nepředpokládaném vypnutí výhybky ze závislosti, při poruchách, při rozříznutí výměny apod. Skládá se z háku, svěrky, oválné matice a pojistné matice. Zámek se vsune pod patu kolejnice co nejbližší k hrotu výměny a hák se zaklesne za jazyk výměny. Svěrka se zaklesne za patu opornice. Oválná matice se zašroubuje a zajistí dotažením pojistné matice pomocí speciálního klíče.

11. Uzamykatelný přenosný výměnový zámek staršího typu je konstrukčně upraven pro uzamykání.

12. Uzamykatelný přenosný výměnový zámek novějšího typu je konstrukčně shodný s přenosným výměnovým zámkem, kdy se po dotažení pojistné matice nasadí mezikroužek na tuto matici a na konci závitů závěrného háku se zavěsí visací zámek, jehož klíč se převezme do úschovy.