

ČESKÉ DRÁHY a. s.

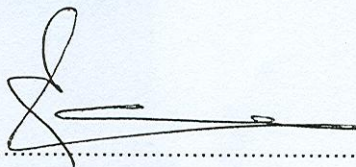
PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD

OPŘ Ústí nad Labem č. j. 2684/2002-5

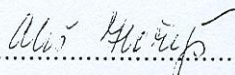
pro dráhu – vlečku: **Mostecká uhelná společnost a.s., právní nástupce**

odbočující ve stanici Třebušice

Účinnost od: 10. 10. 2003



přednosta stanice

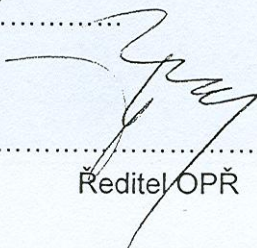


dopravní kontrolor



kontrolor přepravy

Schválil dne: 24. 9. 2003



Ředitel OPŘ

Počet stran: 18

ČESKÉ DRÁHY, a. s.  
Obchodně provozní ředitelství  
ÚSTÍ NAD LABEM, Vojtěšská 2, 400 99  
-46-



ČESKÉ DRÁHY a. s.

**PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD**  
**OPŘ Ústí nad Labem č. j.: 2687/2003-S**

pro dráhu – vlečku: **Mostecká uhelná společnost a.s., právní nástupce**

odbočující ve stanici Třebušice

Účinnost od: 10. 10. 2003

Ing. Václav Konšal v. r.

.....  
přednosta stanice

Aleš Hořejš v. r.

.....  
dopravní kontrolor

Miloslav Sadílek v. r.

.....  
kontrolor přepravy


Schválil dne: 12. 9. 2003

Ing. Jiří Kolář, Ph.D. v. r.

.....  
ředitel OPŘ

## ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

Za včasné zapracování změn a za provedení záznamu o změnách odpovídá držitel, u kterého je PPŘ uložen.

Číslo změny	Účinnost od	Tyká se ustanovení článku	Opravit		Poznámky (č. j. pod kterým byla změna schválena)
			Dne	podpis	
1.	1.12.2003	4, 5, 6	28. 11. 2003		2687./2003-S

## Rozdělovník PPŘ

Rozdělovník PPŘ: MUS a. s.

Viamont a. s.

Chládek a Tintěra a. s.

OPŘ Ústí n. L. odd. 21/2

OPŘ Ústí n. L. odd. 11

ŽST Most

SDC Ústí n. L.

DKV Louny

DKV Ústí n. L.



**PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD**  
**OPŘ Ústí nad Labem č. j.: 2687/2003-S**

**1. změna**

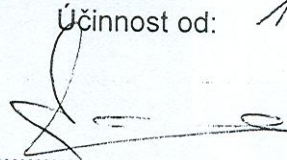
pro dráhu – vlečku: **Mostecká uhelná společnost a.s., právní nástupce**

odbočující ve stanici Třebušice

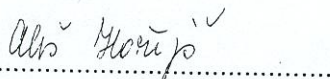
Změna se týká článků: 4, 5, 6

Změnu provedte výměnou strany č. 13

Účinnost od: 1. 12. 2003



přednosta stanice



dopravní kontrolor



kontrolor přepravy

Schválil dne: 20. 11. 2003



ředitel OPŘ

Počet stran: 1



## A. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

### Vydaná úřední povolení a licence

1. Pro provozování dráhy – vlečky MUS, a.s., Komořany vydáno úřední povolení pro provozovatele Mosteckou uhelnou společnost a.s. Most číslo ÚP/1995/0393, č.j. 17901/95-DÚ/O-Se ze dne 28.12.1995 a změny úředního povolení č. j. 1-541/98-DÚ/O-Se, č. j. 1-2502/99-DÚ/O-Se.
2. Pro provozování drážní dopravy na dráze – vlečce vydána licence pro provozovatele Mosteckou uhelnou společnost a.s. Most číslo L/1995/0232, č.j. 17900/95-DÚ/O-Se ze dne 29.12.1995 Drážním úřadem Praha ve smyslu zákona č.266/94 Sb. O drahách.

### Uzavřené smlouvy

Pro provoz na dráze – vlečce je uzavřena:

3. Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah mezi ČD OPŘ Ústí nad Labem a Mosteckou uhelnou společností a.s. číslo 27/1996-1/12.
5. Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách mezi ČD OPŘ Ústí nad Labem a Mosteckou uhelnou společností a.s. číslo 436/2003-21/2.

## B. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### 1. Přípojová stanice dráhy-vlečky: ŽST Most.

Dráha – vlečka (dále jen vlečka) je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Třebušice: v km 48,497 výhybkou č.50 z koleje č.51,  
v km 48,497 výhybkou č.55 z koleje č.50,  
v km 48,932 výhybkou č.65 z koleje č.1,  
v km 48,447 výhybkou č.52 z koleje č.3.

V ŽST Most nové n. v km 3,941 v obvodu St 7 ČD výhybkou č. 365 a/b.

Místo zaústění vlečky do dráhy celostátní je stanoveno mezníkem ve smyslu vyhl. MD č.177/95 Sb., § 8 bod 4.

### 2. Účtující stanice: účtující stanicí, do jejíhož obvodu vlečka patří, je ŽST Most.

**Tarifní stanice:** tarifní stanicí pro vlečku je ŽST Třebušice.

Druhou tarifní stanicí, otevřenou pouze pro místní převozy, je ŽST Most nové n. Zde se uskutečňují přepravy v místních převozech podle zásad Tarifu TR 62, oddíl 2, bod 13) a 14) mezi vlečkou MUS a. s. Komořany a DKV Louny, Opravnou vozů Most.

### 3. Místem odevzdávky a přejímky vozů pro Mosteckou uhelnou společnost a. s. (dále jen vlečkaře) jsou:

a) místem odevzdávky prázdných vozů na vlečku jsou odevzdávkové koleje železniční stanice Třebušice číslo 6 až 18.

b) vlečkové koleje Úpravny uhlí číslo 5 až 9 pro vzájemnou odevzdávku jednotlivých vozů pro vlečkaře a další uživatele vlečky (materiál)

c) vlečkové koleje číslo 1 až 10 předávacího nádraží vlečky (seřadovacího nádraží Washington) pro skupiny nejméně 2 vozů do jedné relace (pokud se jedná o konec vlaku, může být i jen jeden vůz), odevzdávané vlečkařem.

d) místem odevzdávky vozů určených do opravy a vracených zpět na vlečku jsou koleje železniční stanice Most nové n. v obvodu Stavědel č. 5 a 7 podle podmínek smlouvy o provozování drážní dopravy mezi ČD a MUS a. s.

**4. a) Zprávu o přichystání vozu** podává výpravčí ŽST Třebušice (č. t. 987/150,5477, TELECOM 476455477) dispečerovi Úpravny uhlí na č. t. 476204820. Spojení mezi nimi je možné i přímou linkou.

**b) Zprávu o přichystání vozu k odsunu z dráhy – vlečky** podává dispečer Úpravny uhlí (č. t. 476204820) zátěžovému výpravčímu ČD na seřadovacím nádraží Washington (č. t. 987/5458, TELECOM 476455458) nejpozději jednu hodinu před sjednanou pravidelnou obsluhou.

**c) Souhlas ČD k jízdě na dráhu – vlečku** dává hradlař hradla D9 Úpravny uhlí.



Tento zaměstnanec vlečkaře odpovídá, že v uvedené době nebudou na dráze – vlečce prováděny žádné jízdy vozidel a manipulace s vozidly, které by mohly ohrozit jízdu vozidel, která bude prováděná ČD. Tento zaměstnanec odpovídá i za správné přestavení výhybek od stanoveného místa na odevzdávkovou kolej na dráze – vlečce!

**5. Provoz mezi přípojovou stanicí a místem odevzdávky vozů na dráhu – vlečku a z dráhy – vlečky** bude prováděn podle předpisů ČD D 1, ČD D 2, Op 16, D 17..

## **6. Náčrtek dráhy – vlečky a důlní dráhy.**

Je samostatnou přílohou tohoto PPR.

## **7. Popis vlečky.**

### a) Místo a km údaj odbočení dráhy – vlečky z dráhy celostátní (regionální):

Dráha – vlečka (dále jen vlečka) je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Třebušice:

v km 48,497 výhybkou č.50 z koleje č.51

v km 48,497 výhybkou č.55 z koleje č.50

v km 48,932 výhybkou č.65 z koleje č.1

v km 48,447 výhybkou č.52 z koleje č.3

v ŽST Most nové n. v km 3,941 v obvodu St. 7 ČD výhybkou č.365 a/b.

### b) Rozhodný sklon:

*Manipulační nádraží Úpravny uhlí:*

Vlečková kolej a kolej důlní dráhy od odbočných výhybek v km 0,000 – 0,100 je v délce 100 metrů vodorovná.

od km 0,100 - 0,357 v délce 237metrů klesá 9,0 promile

od km 0,337 – 0,851 v délce 514 metrů je vodorovná

od km 0,851 - 1,136 v délce 285metrů klesá 4,0 promile

*Spojovací kolej č. 119 a 120 od dopravny D8 do seřadovacího nádraží Washington:*

od km 0,000 - 0,090 v délce 908 metrů stoupá 1,2 promile

od km 0,090 - 0,228 v délce 138 metrů stoupá 2,85 promile

od km 0,228 - 0,413 v délce 185 metrů stoupá 2,46 promile

od km 0,413 - 0,962 v délce 549 metrů stoupá 11,0 promile

*Seřadovací nádraží Washinngton:*

od km 0,000 - 0,071 v délce 71metrů klesá 3,0 promile

od km 0,071 - 0,209 v délce 138 metrů stoupá 4,5 promile

od km 0,209 - 1,210 v délce 1001 metrů stoupá 2,0 promile



od km 1,210 - 1,323 v délce 113 metrů stoupá 10,0 promile

od km 1,323 - 1,539 v délce 216 metrů stoupá 5,0 promile

od km 1,539 - 1,839 v délce 300 metrů stoupá 12,0 promile

*Hranice vlečky MUS, a. s. a důlní dráhy MUS, a. s.:*

- V dopravně D 9 je v km 0,034 u návěstidla Se 25 u koleje č. 101 a v km 0,078 u návěstidla Se 25 u koleje č. 102. Délka této části vlečky je 112 m.
- V dopravně D 10 je v km 1,152 (kotevní stožár trakčního vedení 3000 V číslo 967). Délka této části vlečky je 2829 m.

c) Největší dovolená rychlost:

Největší dovolená rychlost pro hnací vozidla ČD v obvodu manipulačního nádraží Úpravny uhlí je 15 km/hod při tažení vozidel, při sunutí vozidel 10 km/hod.

d) Nejmenší poloměr oblouků:

Nejmenší poloměr oblouků je 180 metrů.

e) Dovolená hmotnost na nápravu v tunách:

Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu je 30 tun.

f) Přechodnost hnacích vozidel:

V obvodu manipulačního nádraží Úpravny uhlí mají přechodnost všechny skupiny hnacích vozidel mimo skupiny A1. V ostatních obvodech důlní dráhy (stálých kolejích) není přechodnost hnacích vozidel omezena.

g) Přechodnost vozů:

V obvodu manipulačního nádraží Úpravny uhlí vozy s pevným rozvorem = 6,1 metru, vozy podvozkové a vozy s rejdovými nápravami bez omezení. V ostatních obvodech důlní dráhy (stálých kolejích) vozy s pevným rozvorem, vozy podvozkové a vozy s rejdovými nápravami bez omezení.

h) Přejezdy (km poloha a jejich vybavení PZZ):

V km 48,508 (km 0, 267 vlečky) „Nové“ a „Staré“ spojky je na silnici III. třídy PZZ se závorami typu AŽD 71 PZS 3ZNL, které obsluhuje po předání souhlasu k posunu signalista Pst 2 ŽST Třebušice.

V koleji č. 53 v dopravně D9 je PZZ typu WSSB, které obsluhuje hradlař D9. Přejezd je trvale uzavřen a otevírá se na požádání.

V koleji č.14 v dopravně D9 (podél budovy třídírny) je PZZ typu WSSB, které obsluhuje hradlař D9. Přejezd je trvale uzavřen a otevírá se na požádání.



i) Osvětlení kolejiště a kdo provádí jeho obsluhu:

Osvětlení kolejiště vlečky zabezpečuje vlečkař. Veškeré osvětlení je ovládáno fotobuňkou.

j) Vybavení kolejí trolejovým vedením, kdo odpovídá za jeho vypnutí, zapnutí, kdo obsluhuje úsekové odpojovače:

Začátek trolejového vedení ČD a. s. na dráze-vlečce je stanoven nad výhybkou W1 (úsekovými odpojovači číslo N14 a A 112) a jeho konec je v úrovni kotevního stožáru číslo 97a dráhy-vlečky. Úsekové odpojovače obsluhuje dálkově elektrodispečer SEE Ústí nad Labem nebo v případě nutnosti místně výpravčí ČD na seřaďovacím nádraží Washington. Ochranné pomůcky jsou uloženy na ústředním stavědle ŽST Třebušice.

j) Nebezpečná místa ve vztahu k trakčnímu vedení, nedodrženému průjezdnému průřezu, volnému schůdnému a manipulačnímu prostoru:

Stanovené průjezdné průřezy nejsou zachovány u kolejí číslo 51, 52 (0), 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 28, 30. Při zajíždění pod třídírnou je nutno posunovat se zvýšenou opatrností. Hnací vozidla ČD smí zajet nejdále v kolejích číslo 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, k místu označenému tabulí s nápisem „STŮJ PRO LOKO ČD“. Průjezd hnacích vozidel po kolejích číslo 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14 je zakázán. Výstražné tabulky s nápisem „Pozor úzký profil“ jsou umístěny před třídírnou u kolejí číslo 2,3,4,5.

k) Číslo a způsob obsluhy výhybek obsluhovaných zaměstnanci ČD:

Všechny výhybky na seřaďovacím nádraží Washington jsou ústředně stavěné a obsluhuje je zátěžový výpravčí ČD ze služební místnosti na hradle D10 dráhy-vlečky. Jedná se o výhybky č. W1,W2,W3,W4,W5,W6,W7,W8,W9,W11,W12. Na Úpravně uhlí obsluhují všechny výhybky zaměstnanci vlečkaře.

l) Místo, kam až smějí zajíždět hnací vozidla ČD a jeho označení:

Hnací vozidla ČD smějí na kolejích č. 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14 zajíždět až k místu označenému tabulí s nápisem „STŮJ PRO LOKO ČD“. Jízdy hnacích vozidel ČD za označená místa tabulemi s nápisem „STŮJ PRO LOKO ČD“ a na kolejích č. 5, 6, 7, 8 za návěstidla Uz 5L, Uz 6L, L7 a L8 jsou povoleny jen za přítomnosti a se souhlasem pilota vlečkaře.

## **8. Telekomunikační zařízení na dráze – vlečce.**

ČD mají s vlečkou následující telefonické spojení:

- výpravčí ŽST Třebušice přímou telefonickou linkou s dispečerem Úpravny uhlí
- účastnický telefon MUS a. s. v kanceláři vozového disponenta ŽST Třebušice
- výpravčí ČD na seřaďovacím nádraží Washington má přímé telefonické spojení s hradlem D11
- výpravčí ŽST Třebušice má přímé telefonické spojení s hradlem D9



## 9. Zabezpečovací zařízení (jeho popis).

- Manipulační nádraží Úpravny uhlí (dopravny D8, D9) je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS III 8012. Hradlař vlečkaře je při jeho obsluze povinen dodržovat interní předpisy vlečkaře D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení. Všechny výhybky obsluhují zaměstnanci vlečkaře. Pro umístění návěstidel Uz2s, Uz3s, Uz4s, Uz9s, Uz10s, Uz11s, Uz12s, Uz13s, Uz14s na vzdálenost 10 metrů od první výhybky za návěstidlem (zkrácené pojistné vzdálenosti) platí výjimka RD Most ze dne 2. 12. 1987 pod značkou 1124/ORV SHD. U kolejí č. 16, 17, 18, 19 NZ jsou umístěna nepřenosná návěstidla – označník. Rozhodnutím RD Most zn. ODD-305-94 ze dne 17. 10. 1994 je povoleno používání označníku jako návěstidla k označení místa, kam až musí zajet pos. díl při nakládce na NZ, aby uvolnil izolovaný úsek poslední výhybky.
- Seřadovací nádraží Washington je vybaveno reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Výpravčí ČD se při jeho obsluze řídí Pokyny pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení AŽD 71 a předpisy ČD.

## 10. Způsob obsluhy dráhy – vlečky:

Vlečka se obsluhuje formou posunu.

## C. ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PROVOZU

### 1. Povinnosti zaměstnanců ČD při sjednání jízdy na dráhu – vlečku / z dráhy – vlečky.

Jízdy vlaků (pos. dílů) mezi hradly D9-ŽST Třebušice se zajišťují telefonickým dorozumíváním. Dále se tyto jízdy zajišťují také souhlasy, které jsou součástí zabezpečovacího zařízení mezi hradly D9-D8 po kolejích č. 13, 14, 21, 22, 23, mezi D9-D3 a mezi D9-ŽST Třebušice.

### Přístavba vozů Českých drah na Úpravnu uhlí.

Přístavba prázdných vozů ČD (příp. vlastních nebo pronajatých-dále jen ČD) se provádí po spojovacích kolejích č. 101 („stará spojka“) a 102 („nová spojka“) se provádí z přípojové ŽST Třebušice. Výpravčí ŽST Třebušice po dohodě s dispečerem MUS a. s. Úpravny uhlí určí, která kolej ve stanici a kdy bude určena k přístavbě. Rozdělení vozů na jednotlivé kolej e určuje dispečer Úpravny uhlí. Posunové díly jsou na Úpravnu uhlí sunuty. Výpravčí ŽST Třebušice se dohodne s hradlařem D9 o zamýšlené obsluze. Ve zprávě, kterou výpravčí podává, uvede:

- druh přepravy
- počet vozů
- je-li obsluha sunuta nebo mimořádně tažena
- po které koleji bude jízda uskutečněna
- dobu předvídaného odjezdu



Tato zpráva má charakter pouze informativní a nesmí být považována za souhlas k jízdě. Jízdy posunových dílů na Úpravnu uhlí zajišťuje výpravčí ŽST Třebušice telefonickou nabídkou a obsluhou souhlasového zařízení – žádostí o udělení souhlasu pro posun do koleje č. 101 (50) nebo 102 (51). Souhlas k jízdě na Úpravnu uhlí dá hradlař D9 po postavení jízdní cesty na zvolenou kolej č. 51-14. Po udělení návěsti povolující jízdu na vjezdovém návěstidle Uz101L (Uz102L) dá souhlas telefonicky „Přijetím“ a obsluhou souhlasového zařízení. Popis souhlasového zařízení ČD Třebušice – Úpravna uhlí je uveden v Pokynech pro obsluhu zab. zařízení hradla D9.

Při sunutí vozů na Úpravnu uhlí zaujme vedoucí posunu ČD místo na čele posunového dílu. Návěsti pro posun jsou dávány radiostanicemi, v případě poruchy radiostanic se použijí ruční speciální návěsti. Posunový díl ČD vjíždí na Úpravnu uhlí převážně na obsazené koleje. Nejvyšší rychlost při sunutí na Úpravnu uhlí je 10 km/hod. Strojvedoucí hnacích vozidel Českých drah musí vjíždět na všechny koleje Úpravy uhlí se zvýšenou pozorností zastavit před vyskytnuvší se překážkou nebo na návěst „Stůj.“ Místo, kam nejdále směřují zajiždět hnací vozidla ČD při přístavbě, je označeno na kolejích č. 2-4 a 9-14 tabulkou „Stůj pro loko ČD“. Místo, způsob odstavení a další manipulace s vozy na příslušných nakládacích kolejích je uvedeno v Provozním řádu ZKD. Dle dohody mezi Českými drahami a Úpravnou uhlí se provádí první přístavba soupravy prázdných vozů ze ŽST Třebušice na Úpravnu uhlí takto první jízda:

- Na koleje č. 13 a 14, které musí být vždy volné v celé délce, tj. k návěstidlům L13 nebo L14. Zodpovídá hradlař D9.
- Na koleje č. 9-12 vždy volná část od hradla D9 k sypací věži. Zodpovídá dispečer Úpravy uhlí.
- Každá přístavba na koleje třídráhy č. 2, 3, 4 se provádí jako jízda na obsazenou kolej.
- Při přístavbě vozů ze ŽST Třebušice na Úpravnu uhlí na více kolejí (např. 13, 14, 4) musí posunový díl českých drah při každém výjezdu z Úpravy uhlí do ŽST Třebušice zajet posledním vozem až za návěstidlo Se 22, (Se 23). Tímto způsobem dojde k uvolnění příslušných výhybek a k možnosti udělení souhlasu pro postavení posunové cesty.
- Po ukončení posunu (obsluhy) nabídne hradlař D9 výpravčímu ŽST Třebušice hnací vozidlo Českých drah zpět do stanice. Pokud jsou na kolejích D9 již vozy určené k odtahu, provede hnací vozidlo Českých drah jejich odtahování.

### **Přístavba a nakládka vozů na kolejích č. 9, 10, 11, 12.**

Před NS je mezi kolejemi prohlížecká lávka, určená pro prohlídku vozů před nakládkou. Na kolejích jsou kolejové váhy typu Schenck.

Přístavbu vozů Českých drah (příp. vlastních nebo pronajatých – dále jen ČD) k nakládce řídí dispečer Úpravy uhlí. Přístavbu provádí hnací vozidlo Českých drah a to až k tabulkám „Stůj pro loko ČD“, nebo hnací vozidlo Závodu kolejové dopravy MUS a. s. Při přístavbě první skupiny prázdných vozů na kolej č. 9-12 jede posunový díl ze ŽST Třebušice na volnou kolej v části D9 pod sypací věž – zodpovídá dispečer Úpravy uhlí. Před NS musí pos. díl očekávat prohlížeč vozů Úpravy uhlí, který vedoucímu posunu Českých drah určí místo, kde zastaví čelo posunového dílu. Před přístavením vozů za tabulku „Stůj pro loko ČD“ musí být na koleji místo minimálně na dva vozy za sypací věží, to znamená, že každá nasypaná skupina vozů musí být sypačem pomocí dálkového ovládání popotazena minimálně o dva vozy od nakládací stanice směrem k D8, kde se zajistí na kolejích č. 11, 12 proti ujetí v obou směrech jednou zarážkou u prvního vozu od D8 (provede vlakvedoucí Závodu kolejové dopravy MUS a. s.). Na kolejích č. 9, 10 dvěma zarážkami od D8 (provede vlakvedoucí Závodu kolejové dopravy MUS a. s.). Vedoucí posunu Českých drah zajišťuje přístavenou skupinu prázdných vozů po ukončení přístavby jednou zarážkou od D8.



**Nakládací místa na kolejích č. 2, 3 a 4 Úpravny uhlí.**

Přístavba prázdných vozů k nakládce je prováděna hnacím vozidlem Českých drah nebo lokomotivou Závodu kolejové dopravy MUS a. s. od hradla D9. Každá přístavba se provádí jako jízda na kolej obsazenou vozidly. Maximální rychlost pos. dílu je 5 km/hod. Přístavbu řídí dispečer Úpravny uhlí, který předem vyrozumí obsluhu nakládacího zařízení, vážnou a prohlížeče vozů o přístavbě vozů na příslušnou kolej (přístavba vozů je od kabiny nakládacího zařízení signalizována také světelným a zvukovým signálem). Přístavba se provádí prvním sunutým vozem v přistavované skupině k místu, které zaujme prohlížeč vozů na drážní stezce příslušné koleje, hnací vozidlo Českých drah však nejdále k tabuli s nápisem „Stůj pro loko ČD“. Prohlížeč vozů je vybaven ve dne návěštním praporkem, v noci a za snížené viditelnosti rozsvícenou svítilnou. Podle potřeby může dispečer Úpravny uhlí prostřednictvím prohlížeče vozů zajistit u vedoucího posunu Českých drah přivěšení přistavované skupiny vozů na již dříve přistavované vozy, ale jen na koleji, na které není od D8 přivěšeno hnací vozidlo.

Přistavené vozy zajistí vedoucí posunu Českých drah u prvního sunutého vozu jednou zarážkou od budovy třídičky. V případě přistavení a přivěšení vozů na již dříve odstavené vozy se nově přistavené vozy zarážkou nezajišťují! V tomto případě vedoucí posunu Českých drah provede propojení potrubí průběžné brzdy.

Při přístavbě vozů na kolej, na které probíhá nakládka, musí mezi posledním vozem nakládané skupiny a prvním vozem přistavované skupiny zůstat volná mezera 10 metrů. Probíhá-li nakládka na dvou kolejích (tj. kolej č. 4 a dále kolej č. 2 nebo 3), zajišťuje dispečer Úpravny uhlí, při přístavbě vozů na kolej č. 2 a 3, přístavbu vždy na kolej, na které neprobíhá nakládka. Přistavené vozy musí být odstaveny tak, aby na ně mohla po skončení prohlídky od D8 najet elektrická lokomotiva s jedním ochranným vozem.

**Organizace práce v kolejisti seřadovacího nádraží Washington (D10-D11).**

Skupiny ložených vozů (tzv. zátěž) z dopravy D8 na D11 jsou přepravovány jako jízdy posunových dílů. Posunové díly jsou taženy po správné koleji č. 120 (nesprávné koleji č. 119) do výtažných kolejí na D11, kde posunový díl zůstane stát a strojvedoucí vozy zabrzdí průběžnou brzdou.

Hradlař hradla D11 je povinen po zastavení posunového dílu (zátěže) ve výtažné koleji vyrozumět vozmistra Českých drah. Na základě tohoto oznámení provede vozmistr technickou prohlídku. Na koleji, kde se provádí technická prohlídka, nesmí být prohlížené vozy uvedeny do pohybu. Pokud vozmistr nenahlásí hradlaři D11 osobně nebo telefonicky ukončení technické prohlídky, nesmí hradlař D11 povolit posun. Po ukončení technické prohlídky ve výtažné koleji určí hradlař D11 další postup vlakvedoucímu. Hradlař D11 informuje strojvedoucího příslušné lokomotivy o postupu práce radiostanicí (rozhlasem), strojvedoucí je povinen příjmem potvrdit.

**Strojvedoucí smí uvést vozidla do pohybu až na příkaz vlakvedoucího!**

Posun na relační koleje č. 1-10 seřadovacího nádraží Washington se provádí zajižděním nebo spouštěním. O obsazení jednotlivých kolejí seřadovacího nádraží rozhoduje zátěžový výpravčí Českých drah na hradle D10 ve spolupráci s hradlařem D11. Při odstavení vlaku na kolej č. 10 zůstanou odstavená vozidla přes námeznyky výhybek č. 109 a 110. Obě výhybky jsou v základní poloze uzamčeny výměnovými zámky a klíče od nich jsou uloženy na stanovišti hradlaře D11. V obvodu hradla D10 musí čelo posunového dílu (první skupiny zátěže) zastavit 25 metrů před návěstí S1-10. Tato vzdálenost může být na žádost zátěžového výpravčího Českých drah prodloužena až na 40 metrů. Vlakvedoucí Závodu



kolejové dopravy MUS a. s. při provádění sestavy vlaků svěšují vozy šroubovkami a spojují hadice průběžné tlakové brzdy. V případě protlačení odstavené zátěže směrem k D10 se musí vlakvedoucí vlečkaře přesvědčit, zda jsou odstraněny všechny zarážky.

Ukončení sestavy vlaku nahlašuje hradlař D11 zátěžovému výpravčímu Českých drah na hradle D10 (relace, číslo koleje, čas). Pokud je nutno dodatečně z takového odhlášeného vlaku provést vyřazení nebo přeřazení vozů, musí si hradlař D11 vždy vyžádat souhlas k posunu u zátěžového výpravčího Českých drah na hradle D10 a informovat o tomto posunu vozovou službu Závodu kolejové dopravy na hradle D10. V případě nutnosti, kdy jsou relační koleje obsazeny vlaky, požádá hradlař D11 zátěžového výpravčího Českých drah na hradle D10 a ten povolí přistavení začátku nově sestavovaného vlaku za konec vlaku již sestaveného. O této skutečnosti musí být zátěžovým výpravčím Českých drah vyrozuměni všichni zaměstnanci Českých drah, kteří musí vystoupit z průjezdného průřezu koleje. Hradlař D11 nesmí povolit přistavení začátku nového vlaku, dokud neobdrží od zátěžového výpravčího Českých drah souhlas. Začátkem nově sestavovaného vlaku (čelo posunového dílu) musí vlakvedoucí vlečkaře zastavit minimálně ve vzdálenosti 15 metrů před koncem vlaku již sestaveného.

### **Sestava odesílatelských vlaků Českých drah z předávaných skupin vozů.**

Za správné sestavení vlaků na relačních kolejích seřadovacího nádraží D10-D11 zodpovídá hradlař D11 a vlakvedoucí vlečkaře, který příslušný posun prováděl. Vozy s účinkující brzdou pro začátek a konec vlaku určuje vozmistr Českých drah při technické prohlídce ve výtažné koleji a tyto vozy nahlašuje hradlaři D11.

V případě, že České dráhy při provádění ÚZB sestaveného vlaku neuznají brzdu pro začátek nebo konec vlaku, označí se ve vlaku nový vůz s účinkující brzdou. Hradlař D11 zajistí přeřazení vozů ve vlaku lokomotivou Závodu kolejové dopravy ve směru od hradla D11. Je-li určený vůz v první třetině vlaku ve směru od hradla D10 a jedná se o brzdu na začátku vlaku, provede přeřazení vozů hnací vozidlo Českých drah. O přeřazení vozů informuje hradlař D11 vždy vozovou službu Závodu kolejové dopravy na hradle D10.

V případě, že se musí ze sestaveného a předaného vlaku vyřadit vůz se závadou, oznámí zátěžový výpravčí Českých drah závadu vozové službě vlečkaře na hradle D10 a hradlaři D11 vlečkaře. Hradlař D11 zajistí nejpozději do jedné hodiny po tomto oznámení vyřazení vadného vozu z vlaku, souhlas k posunu si musí hradlař D11 vyžádat u zátěžového výpravčího Českých drah na hradle D10. O tomto posunu a o vyřazení vozu informuje hradlař D11 vozovou službu na hradle D10.

## **2. Opatření při jízdě na dráhu – vlečku a z dráhy – vlečky.**

Vozy na Úpravnu uhlí se sunou, z Úpravny uhlí se vozy táhnou. Na prvním sunutém voze musí být vedoucí posunu Českých drah nebo jím určený zaměstnanec.

Vozy ze seřadovacího nádraží Washington se táhnou. V případě potřeby se na seřadovací nádraží Washington vozy sunou. Na prvním sunutém voze musí být vedoucí posunu Českých drah nebo jím určený zaměstnanec.

Vozy musí být při posunu zapojeny do průběžné brzdy.



### 3. Organizace posunu na dráze – vlečce.

- a) Souhlas k posunu na dráze – vlečce zaměstnanci řídícímu posun dává hradlař D9 dle pokynů dispečera Úpravny uhlí. Vedoucí posunu ČD se dále řídí pokyny prohlížeče vozů Úpravny uhlí.
- Souhlas k posunu na dráze – vlečce zaměstnanci řídícímu posun dává na seřaďovacím nádraží Washington zátěžový výpravčí Českých drah na hradle D10 po dohodě s hradlařem D11 vlečkaře.
- b) Zaměstnancem řídícím posun s náležitostmi ČD je vedoucí posunu Českých drah.
- c) Všechny výhybky na seřaďovacím nádraží Washington jsou ústředně stavěné a obsluhuje je zátěžový výpravčí ČD ze služební místnosti na hradle D10. Jedná se o výhybky č. W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8, W9, W11, W12. Na Úpravně uhlí obsluhují všechny výhybky zaměstnanci vlečkaře.

d) Na dráze – vlečce je dovolen posun zajižděním nebo spouštěním vozidel. Posun trhnutím je zakázán.

e) Opatření při posunu přes přejezdy.

V km 0, 267 „Nové“ a „Staré“ spojky je na silnici III. třídy PZZ se závorami typu AŽ D 71 PZZ 3ZNL1, které obsluhuje po předání souhlasu k posunu signalista Pst 2 ŽST Třebušice. Při posunu v případě poruchy ho střeží člen posunové čety ČD určený vedoucím posunu

V koleji č. 53 v dopravně D9 je PZZ typu WSSB, které obsluhuje hradlař D9.

V koleji č. 14 v dopravně D9 (podél budovy třídní) je PZZ typu WSSB, které obsluhuje hradlař D9.

Na Úpravně uhlí jsou přejezdy přes koleje č. 14 a 53. V základní poloze jsou závorová břevna přejezdů sklopena a na výstražnících není v činnosti světelná ani akustická návěst. Otvírá je na požádání řidiče silničního vozidla hradlař D9.

### 4. Zajištění vozidel proti ujetí na odevzdávkové koleji.

- a) Vedoucí posunu Českých drah zajišťuje přistavenou skupinu prázdných vozů k nakládce po ukončení přístavby na kolejích č. 9, 10, 11, 12 jednou zarážkou od D8. Na kolejích č. 2, 3, 4 jednou zarážkou od D8 nebo na požádání prohlížeče Úpravny uhlí přivěšením na již přistavené vozy. Na kolejích č. 13, 14 jednou zarážkou z obou stran.

Způsob zajištění vozů na koleji č. 5 – 8 viz tab.:

Vozy	Počet vozů	Ložení	Počet zarážek
2-nápravové vozy	do 20	prázdné i ložené	1 od D8
	nad 20	prázdné i ložené	2 od D8
4-nápravové vozy	do 10	prázdné i ložené	1 od D8
	11-20	prázdné i ložené	2 od D8
	nad 20	prázdné i ložené	3 od D8

- b) Na seřaďovacím nádraží Washington zajišťuje každý sestavený vlak ve směru od hradla D10 vlakvedoucí Závodu kolejové dopravy MUS a. s. Zajišťuje i začátek nově sestavovaného vlaku za vlakem již sestaveným.

Vozy se zajistí proti ujetí jednou zarážkou a dále utažením ručních brzd na prvním a druhém voze s ruční brzdou.



Pokud vozidla nejsou vybavena ručními brzdami nebo jsou ruční brzdy neupotřebitelné, podloží se vozidla takovým počtem zarážek, aby součet brzdících vah byl vyšší než dvojnásobná potřebná brzdící váha odstavené soupravy vozidel pro stavební spád do 5 promile včetně, což je více než 4 brzdící procenta. To znamená, že se podloží první dva vozy čtyřmi zarážkami na jedné kolejnici. U čtyřnápravového vozu se podloží vždy vnější dvojkolí každého podvozku a u dvounápravového vozu všechna dvojkolí směrem od D10.

#### **5. Odstranění zařízení zajišťujících vozidla proti ujetí na odevzdávkových kolejích.**

Na Úpravně uhlí i na seřaďovacím nádraží Washington provede odstranění zařízení zajišťujících vozidla vedoucí posunové čtyř Českých drah nebo jím určený člen posunové čtyř.

**ČD neodpovídají za neodstranění zarážek a podložek, které jsou umístěny na jiných místech než je určeno!**

#### **6. Kdo svěšuje a odvěšuje vozidla.**

Hnací vozidla ČD přivěšuje a odvěšuje určený člen posunové čtyř ČD. Po přivěšení hnacího vozidla je vedoucí posunu Českých drah povinen odstranit zajištění vozidel. Pokud dojde k manipulaci s vozidly od hradla D10 (vyřazení vozu atd.) zaměstnanci ČD na hotových vlcích, pak tito také přebírají odpovědnost za správné zajištění vozidel proti ujetí.

#### **7. Místa pro uložení zarážek a podložek.**

Na seřaďovacím nádraží Washington jsou umístěny zarážky u kolejí č. 1-10 v počtu dvou kusů u každé koleje.

Na Úpravně uhlí jsou zarážky umístěny na stojanu u kolejí č. 8, 9 a 14.

#### **8. Způsob zajištění vozidel při provádění zkoušky brzdy.**

Souprava vozidel se zajišťuje přímočinnou brzdou hnacího vozidla. Ruční brzdy povoluje a zarážky odstraňuje a na určené místo ukládá vedoucí posunu Českých drah nebo jím určený člen posunové čtyř ČD.

Při zkoušce brzdy musí být za posledním vozem soupravy mezera nejméně 15 metrů. Za dodržení této vzdálenosti odpovídá vlakvedoucí vlečkaře.

#### **9. Kontrola nad zajištěním vozidel.**

Kontrolu provede zaměstnanec ČD řídící posun a určený zaměstnanec vlečkaře.



## **D. HLÁŠENÍ ZÁVAD NA DOPRAVNÍ CESTĚ, HLÁŠENÍ NEPROVEDENÍ OBSLUHY VLEČKY**

### **1. Důvody k neprovedení obsluhy dráhy – vlečky.**

- a) jestliže stav železničního svršku nebo spodku vlečky a stanovený volný schůdný a manipulační prostor neodpovídají ustanovení paragrafu 11 Stavebního a technického řádu (STŘ).
- b) nedodržením ustanovení STŘ je ohrožena bezpečnost a zdraví zúčastněných zaměstnanců ČD.
- c) vlečka není provozována v souladu s ustanovením zákona o drahách a prováděcími vyhláškami k zákonu - řády.
- d) nastala-li nezdolatelná překážka v provozu na ČD nebo na vlečce (např. následky živelné pohromy apod.)

ČD jsou oprávněny z provozních důvodů (např. výluková činnost) dočasně omezit provozování drážní dopravy na vlečce. Tuto skutečnost ČD oznámí provozovateli vlečky písemně a to generálnímu řediteli nejméně do 7 dnů předem, aby provozovatel vlečky mohl učinit patřičná opatření. Smluvní strany se dohodly, že případné změny v uvedených skutečnostech si neprodleně sdělí.

### **2. Postup při ohlašování závad na dopravní cestě.**

Provozovatel vlečky odpovídá za neprodlené ohlášení Železniční stanici Most na telefon číslo 476455438 (nebo ČD 5438, 150) následující skutečnosti:

- a) zastavení provozu na vlečce
- b) mimořádnou událost, která má přímou souvislost s dopravou na Českých drahách
- c) vyšínutí železničního vozidla nebo jeho poškození a to u vozů železnice včetně vozů pronajatých i soukromých provozovaných na dráze celostátní.



## E. HLÁŠENÍ A ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Šetření mimořádných událostí a pracovních úrazů se provádí na vlečce dle zákona č. 266/94 Sb., o drahách, předpisu ČD D 17 a vnitřního předpisu provozovatele vlečky Mostecká uhelná společnost a. s.

1. Mimořádné události a pracovní úrazy dotýkající se obou smluvních stran musí být neprodleně oznámeny dozorcímu provozu ve směnách ŽST Most nové n. na číslo telefonu 476455438 (drážní 987/5438 nebo 160) a dispečerovi Úpravny uhlí na číslo telefonu 476204830 (tel.MUS 4830).
2. Šetření uskutečňuje oprávněný zaměstnanec provozovatele vlečky na jehož dožádání je dopravce povinen poskytnout požadované údaje související s mimořádnou událostí. Oprávněný zaměstnanec provozovatele vlečky je povinen ukončit šetření mimořádné události vydáním rozhodnutí a dá toto rozhodnutí příslušnému účastníkovi šetření na vědomí.
3. Oprávněný zaměstnanec dopravce je účastníkem tohoto šetření vždy, má-li dopravce účast na mimořádné události, dojde-li k vykolejení železničních vozidel, poškození majetku ČD a. s. nebo by náhrady škody měly postihnout i ČD a. s.
4. Oprávněný zaměstnanec provozovatele vlečky údaje o mimořádné události a dokumentaci o jejím šetření zakládá v jednom spisu. Oprávněný zaměstnanec dopravce může nahlížet do tohoto spisu v případě, že dopravce měl na šetřené události účast.
5. Škoda, jež následkem šetřené události vznikla a u níž šetřením příčina nebo odpovědnost za její vznik:
  - nebyla zjištěna, je uhrazována z prostředků toho, komu vznikla,
  - byla průkazně zjištěna, je uhrazována podle rozhodnutí o ukončení šetření události.
7. Šetření, evidenci a registraci pracovních úrazů zaměstnanců druhé smluvní strany, které se stanou v souvislosti s provozováním drážní dopravy na styku obou drah, provádějí určení zaměstnanci obou smluvních stran.



## F. POMOC PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

Odstraňování následků mimořádných událostí provádí a řídí provozovatel dráhy (vlečky). ČD a. s. poskytnou provozovateli vlečky na požádání potřebné technické prostředky k likvidaci následků mimořádných událostí na základě písemné objednávky za úhradu stanovenou vnitřními cenovými předpisy ČD a. s.



## G. ORGANIZACE PŘEPRAVNÍHO PROVOZU

### 1. Prohlídka po technické a přepravní stránce.

Prohlídka po technické a přepravní stránce se provádí dle JOPP příloha č. 1 - „Směrnice pro provádění technické a přepravní prohlídky vozů.“

Technická prohlídka při odevzdávce vozů vlečkaři a při přejímce vozů z vlečky je prováděna vozmisty Českých drah jednostranně. Přepravní prohlídky se provádějí na místě odevzdávky jednostranně u odevzdávky vozů určených k nakládce na Úpravnu uhlí, při odevzdávce ostatních vozů vlečkaři oboustranně a oboustranně i při přejímce vozů z vlečky.

### 2. Předávka vozů.

Vlečkař je zastoupen pověřeným zaměstnancem, který se v případě pochybností prokazuje orazítkovaným Návrátovým listem.

Nedostaví-li se zástupce vlečkaře ve stanovenou nebo v oznámenou dobu k převzetí vozů na místo odevzdávky, provede odevzdávku vozů (zásilek) zaměstnanec Českých drah bez přítomnosti zástupce vlečkaře. Vozy (zásilky) se v tomto případě pokládají za odevzdané vlečkaři. V Odevzdávkovém listu učiní zaměstnanec Českých drah poznámku „Odevzdáno bez přítomnosti vlečkaře.“

Při zpožděné obsluze ČD oznamují vlečkaři nejméně 30 minut předem, že obsluha bude opožděná.

### 3. Postup při zjištění závady na voze.

Při zjištění závady na voze zapíše zaměstnanec ČD řídící posun všechny zjištěné závady do Návrátového listu a určený zaměstnanec vlečkaře do Odevzdávkového listu.

### 4. Způsob předávání průvodních listin.

Průvodní doklady od došlých zásilek si vlečkař vyzvedne v nákladní pokladně ŽST Třebušice do 24 hodin.

Vlečkař dodá průvodní listiny na odesílané vozy (zásilky) tarifní ŽST Třebušice ke zpracování nejpozději jednu hodinu před dobou pravidelné obsluhy vlečky, kterou má být vůz (zásilka) z vlečky odsunut. Odchylně od ujednání postupuje vlečkař u zásilek vozů ložených uhlím., kdy předává průvodní listiny k odevzdávkovým skupinám vozů zároveň s návratovými listy zaměstnanci Českých drah (tranzitér připravář) v předávacím nádraží Washington. Při případném zdržení skupiny vozů způsobené nevčasným dodáním průvodních listin, případně při zjištění dalších závad, České dráhy skupinu vozů nepřevzme a zdržení jde k tíži vlečkaře.

### 5. Označování vozů vozovými nálepkami.

Polepování vozů provádí vlečkař u železničních vozů podaných k přepravě s průvodními doklady, přecházejících z vlečky zpět na ČD v souladu s platnými předpisy Českých drah a podle pokynu tarifní stanice.



## **6. zadržení zátěže v ŽST nebo na cestě z viny vlečkaře (přeplnění vlečky).**

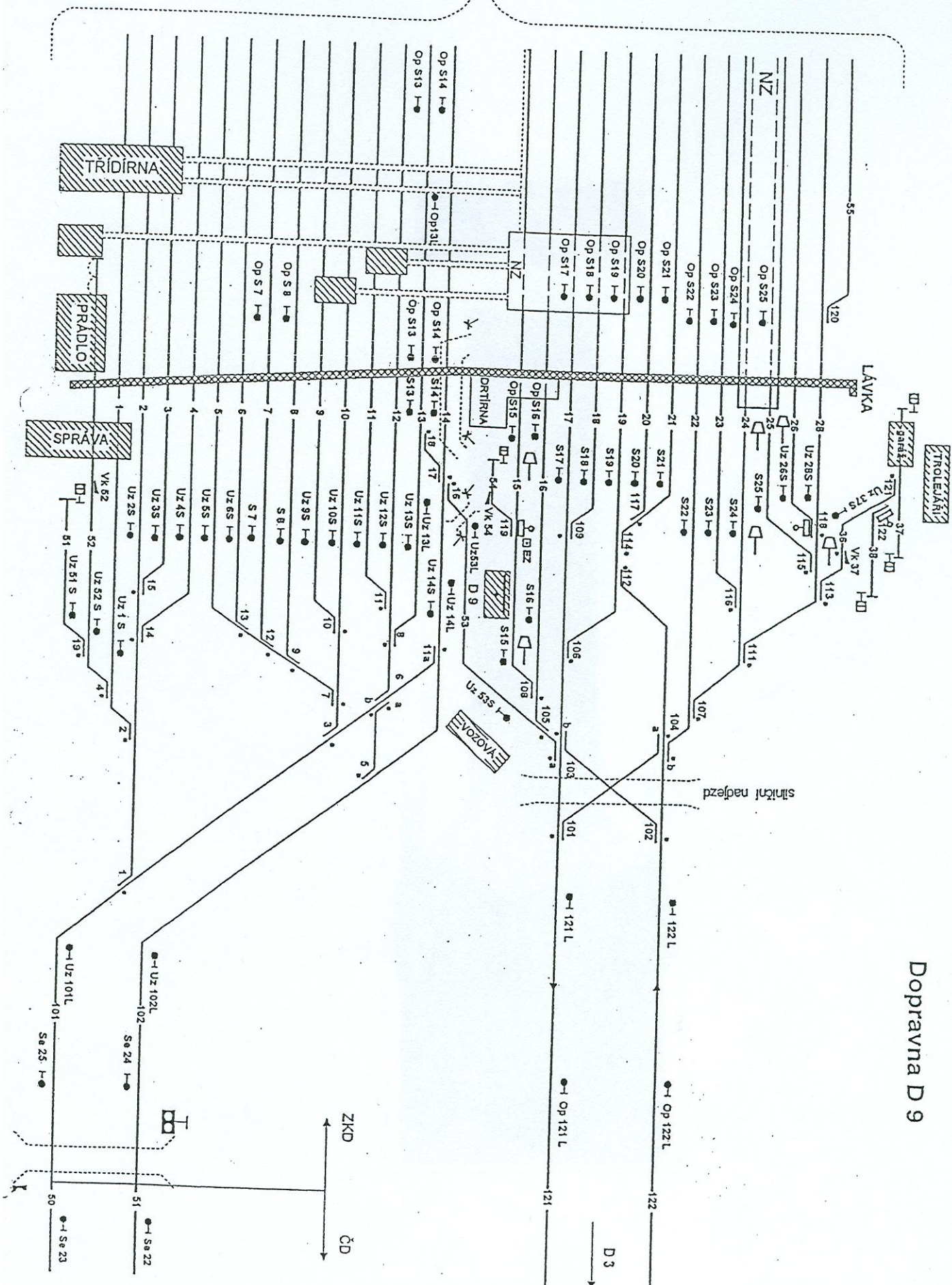
V případě přeplnění nebo nesjízdnosti vlečky nebo nejsou-li splněny podmínky pro odevzdávku vozů na vlečku, považuje se dodací lhůta za zachovanou, jestliže vozy dojezdy do ŽST Třebušice ještě před jejím uplynutím.

Je-li místo odevzdávky přeplněno vozy tak, že přistavení dalších vozů není možné nebo nelze-li vozy předat na vlečku pro jejich stav, konstrukci, závady v naložení nákladu, případně pro překážky ve stavbě nebo stavu vlečky, zadrží se tyto vozy ve stanici určení nebo v jiné stanici. Pověřený zaměstnanec (vozový disponent) železniční stanice Třebušice zpraví o této skutečnosti vlečkaře s výzvou, aby na tyto vozy dal dispozice. Zadržení jde na vrub toho, kdo za zadržení odpovídá. Za vozy zadržené ve stanici určení nebo ve stanici na cestě se účtují poplatky dle tarifu ČD.

**Vydáním tohoto Přípojového provozního řádu se ruší přípojový provozní řád pro vlečku Doly V. I, Lenina n. p., závod Úpravna uhlí Komořany, č. j.: 181/67- PO 34/165 ze dne 1. března 1967.**

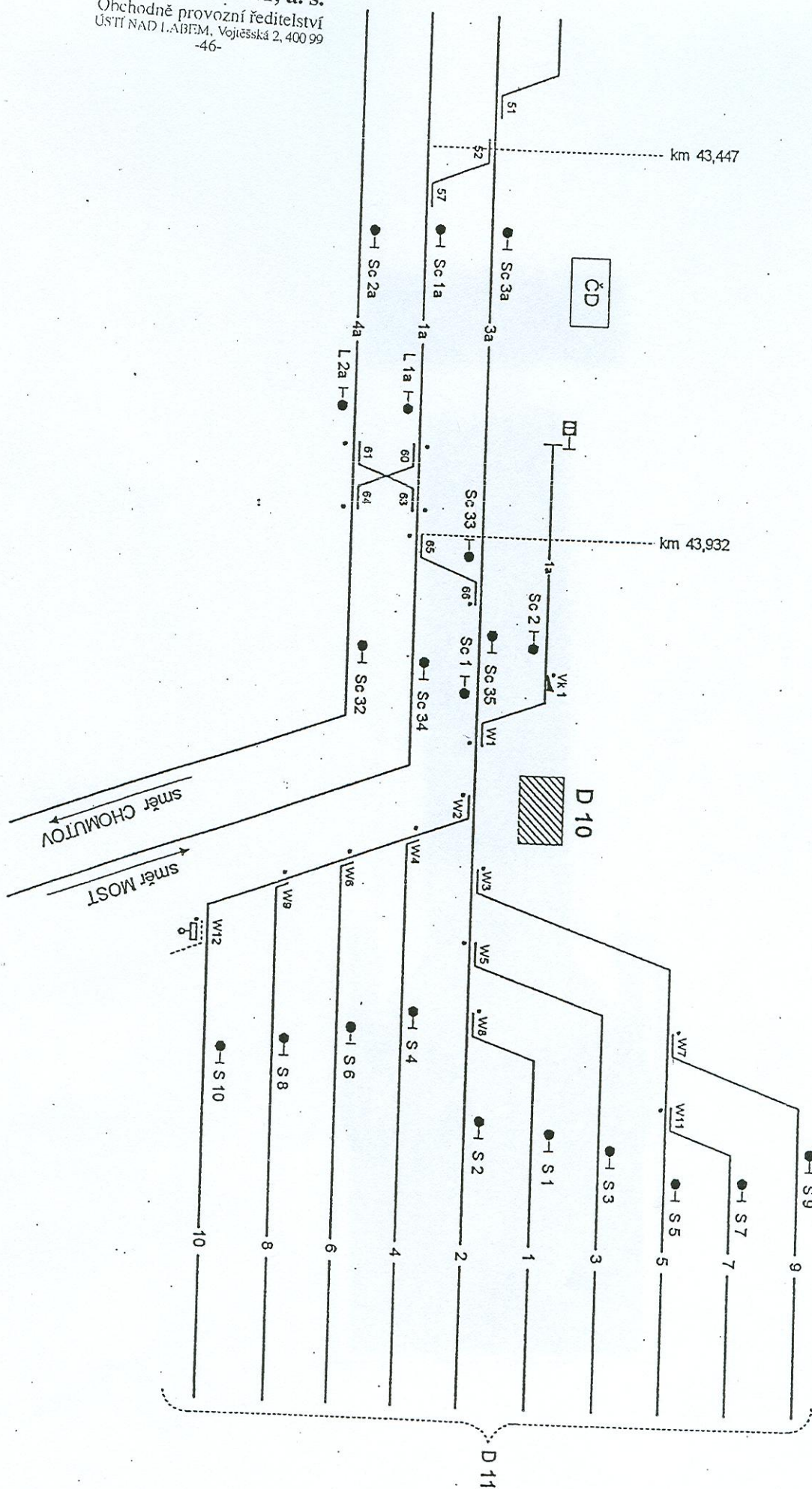


## Dopravná D 9



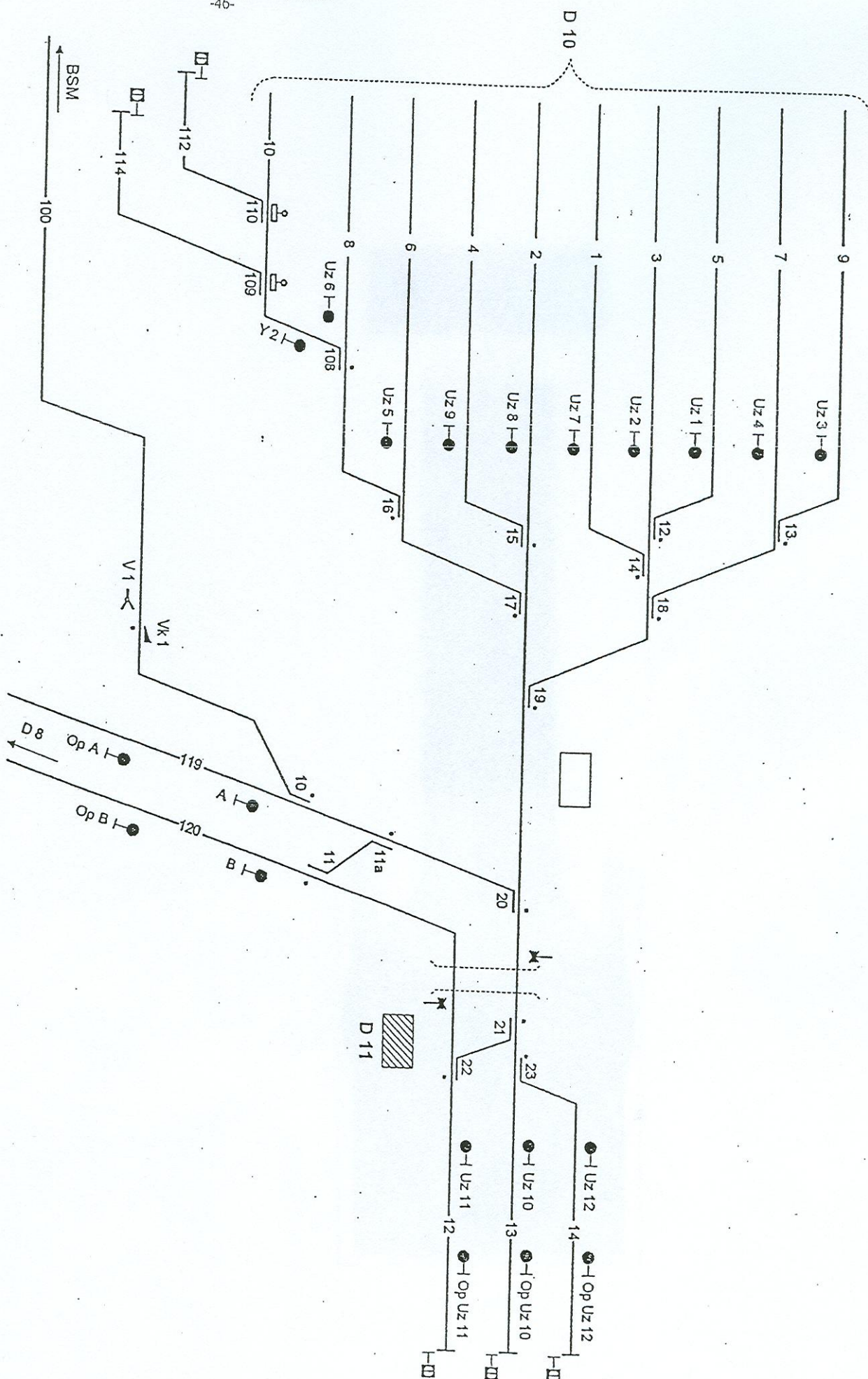


Dopravná D 10 - napojení vlečky na ČD





# Dopravna D 11





Obchodně provozní ředitelství  
ÚSTÍ NAD LABEM, Vojtěšská 2, 400 99  
-46-

