

**Coal Services a. s.**

# **PROVOZNÍ ŘÁD**

**KOLEJOVÉ DOPRAVY**

**Coal Services a. s.**

**Kolejová doprava**

Jen pro služební potřebu

# **PROVOZNÍ ŘÁD**

**KOLEJOVÉ DOPRAVY**

Platí od 1.1.2011

Zpracoval :      Petr Kundrat – Inspektor dopravy v.r.

Schválil :      Ing. Vladimír Souček - Závodní lomu v.r.

SEZNAM ZMĚN PROVOZNÍHO ŘÁDU						
Pořadové číslo	Platí od	Týká se ustanovení článku	Vzal na vědomí			
			Den	Čas	Jméno	Podpis

**O B S A H**

	Strana
<b>I. Všeobecné údaje.....</b>	<b>6</b>
<b>II. Kolejiště a dopravní zařízení.....</b>	<b>9</b>
<b>III. Organizační členění dopravy.....</b>	<b>27</b>
<b>IV. Dopravní a přepravní práce.....</b>	<b>30</b>
<b>V. Společná ustanovení pro dopravní provoz.....</b>	<b>32</b>
<b>VI. Brzdění vlaků.....</b>	<b>37</b>
<b>VII. Místní ustanovení pro dopravny a napojená manipulační místa.....</b>	<b>52</b>
141. Místní ustanovení pro dopravnu D3.....	52
141.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo D2 .....	56
141.M6 Místní ustanovení pro manipulační místo dolu Centrum.....	58
143. Místní ustanovení pro dopravnu D4.....	63
144. Místní ustanovení pro dopravnu D8.....	68
144.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Quida a stavební dvůr D8.....	79
145. Místní ustanovení pro dopravnu D9.....	82
146. Místní ustanovení pro dopravnu D10.....	95
147. Místní ustanovení pro dopravnu D11.....	97
149. Místní ustanovení pro dopravnu OM3.....	102
149.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo OM8.....	107
149.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo OM15.....	113
149.M3 Místní ustanovení pro manipulační místo stavebního dvora TH.....	115
151. Místní ustanovení pro dopravnu OM7.....	117
151.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Fortuna BSM.....	120
151.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo šrotiště.....	121
156. Místní ustanovení pro dopravnu Š1.....	122
156.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Nový závod.....	127
157. Místní ustanovení pro dopravnu Š2.....	130
157.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo stavební dvůr TH – JŠ.....	133

158.	Místní ustanovení pro dopravnu Š3.....	136
	158.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo odstavné kolejiště.....	140
159.	Místní ustanovení pro dopravnu Š4.....	141
163.	Místní ustanovení pro dopravnu Š26.....	146
167.	Místní ustanovení pro dopravnu Š38.....	148
168.	Místní ustanovení pro dopravnu Š39.....	150
169.	Místní ustanovení pro dopravnu S71.....	152
171.	Místní ustanovení pro dopravnu S7.....	160
	171.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Domes, s. r. o.....	164
	171.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo Vršany a vykládkovou rampu.....	166
172.	Místní ustanovení pro dopravnu S8.....	168
173.	Místní ustanovení pro dopravnu E1.....	173
174.	Místní ustanovení pro dopravnu E2.....	178
<b>VIII.</b>	<b>Dopravní styk s jinými dráhami.....</b>	<b>180</b>
<b>IX.</b>	<b>Přípojový styk s SŽDC.....</b>	<b>189</b>
<b>X.</b>	<b>Zvláštní opatření.....</b>	<b>199</b>
<b>XI.</b>	<b>Technologické postupy.....</b>	<b>230</b>
<b>XII.</b>	<b>Změny Provozního řádu a dopravní rozkazy.....</b>	<b>231</b>
<b>XIII.</b>	<b>Závěrečná ustanovení.....</b>	<b>233</b>
<b>XIV.</b>	<b>Schematické náčrtky dopravních a manipulačních míst.....</b>	<b>234</b>
<b>XV.</b>	<b>Vzor zápisu v dopravním deníku.....</b>	<b>235</b>

# I. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

## 1. Coal Services a. s.

Tento Provozní řád je zpracován dle § 4 odst. 1 Vyhlášky ČBÚ č. 35/1998 Sb., ve znění Vyhlášky č. 485/2006 Sb., na základě ustanovení NV 168/2002 Sb., Vyhlášky ČBÚ č. 26/1989 Sb., Zákona o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

## 2. Rozchod koleje 1435 mm

## 3. Určení vlečky

Kolejiště Coal Services a. s. se skládá z vleček a důlní dráhy.

Provozování vleček je ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách povoleno Drážním úřadem Úředním povolením ev.č. UP/2011/3780-4, UP/2011/3781-4.

Kolejiště vleček je určeno pro přístavbu vozů jiných vlastníků k nakládce produktů a vykládce materiálu určeného pro sesterské závody a ostatní spoluuživatele vlečky, dále k předávání ložených a prázdných vozů zpět na celostátní dráhu.

### Hranice celostátní dráhy a vleček

Vlečka Komořany je zaústěna do celostátní dráhy do:

- ŽST. Třebušice do dopravní D9
    - do koleje č. 51 počátečním stykem výhybky č. 50 v km 48,423,
    - do koleje č. 50 koncovým stykem výhybky č. 55 v km 48,471.
  - Hranice mezi vlečkou a důlní dráhou je v km 0,032 vlečky v úrovni návěstidla Se 25 (km 48,536 celostátní dráhy) u koleje č. 50 a v km 0,113 v úrovni návěstidla Se 24 (km 48,536 celostátní dráhy) u koleje č. 51. Délka této části vlečky je 145 m.
  - ŽST. Třebušice do dopravní D10
    - do koleje č. 1a počátečním stykem výhybky č. 65 v km 48,932,
    - do koleje č. 3 koncovým stykem výhybky č. 52 v km 48,447.
  - Hranice mezi vlečkou a důlní dráhou je v km 1,152 (v úrovni kotevního stožáru trakčního vedení 3000 V, č. 967). Délka této části vlečky je 2829 m.
  - ŽST. Most n.n. na louckém zhlaví
    - do koleje č. 90 výhybkou č. 365a/b v km 3,927. Začátek vlečky je dán koncovým stykem výhybky č. 365b v km 3,943. Hranice mezi vlečkou a důlní dráhou je v km 4,202 v úrovni vjezdového návěstidla DS (= km 0,275 vlečky). Délka této části vlečky je 253m.
- Celková délka vlečky 3227 m.

### Vlečka Hrabák je zaústěna:

Do celostátní dráhy Obrnice – Žatec v žel. stanici Počerady v km 220,533 do 1. traťové koleje Vrbka – Počerady výhybkou č. 3 a v km 220,469 do 2. traťové koleje Počerady – Vrbka výhybkou č. 1 a v km 221,747 výhybkou č. 40 na obrnickém zhlaví.  
Délka vlečky Hrabák je 8080m.

### Hranice vleček a důlní dráhy

- V dopravně D9 v km 0,034 u návěstidla Se25 u koleje č. 101 a v km 0,078 u návěstidla Se25 u koleje č. 101.
- V dopravně D10 je v km 1,152 (kotevní stožár trakčního vedení 3000 V č. 967).
- V manipulačním místě D2 v km 4,202 (vjezdové návěstidlo DS).
- V dopravně E1 v koleji č. 101 v km 3,158 na začátku výhybky č. 9.

**Hranice vleček Komořany, Hrabák a vleček do nich zaústěných**

- Vlečka Unipetrol v obvodu manipulačního místa D2 je stanovena v km 0,753 (měřeno od CKV č. 365 stavědla 7 Most n.n.) v kolejích č.1 a 2, 172 m před stožárem trolejového vedení č. 28.
- Vlečka EPC v obvodu dopravní E1 na konci JV č. 7 do koleje č. 6, na konci JV č. 1, na konci JV č. 9 do koleje č. 100 a v žst. Počerady na konci JV č. 37.

Tyto vlečky zůstávají železničními drahami - vlečkami ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách.

**Hranice důlní dráhy a drah do ní zaústěných**

- BSM - OM7.  
Hranicí je konec výhybky č.101 (první kolejový styk směrem do obvodu BSM,a.s.)
- Domes, s. r. o. - S7.  
Hranicí je konec výhybky č. V5a, která odbočuje z koleje č. 31.

**Určení vlečky a důlní dráhy**

- Přeprava vsázkového uhlí z důlních závodů k dalšímu technologickému zpracování v provozech ÚU.
- K nakládce zpracovaných produktů na ÚU, HMGD, Hrabáku do vozů provozovaných na celostátní dráze, které budou odeslány ke smluvním odběratelům.
- Přeprava energetického uhlí do EPC.
- Přeprava uhlí do Unipetrolu, a. s. Litvínov.
- Převozy produktů mezi jednotlivými sesterskými závody
- Přeprava vagónových zásilek a doprovodných surovin na vykládací místa důlní dráhy a spoluživatelů vlečky.
- Přeprava zeminy od rýpadel na výsypky.
- Přeprava podsypového materiálu pro stavbu a údržbu kolejí.
- Přeprava popelovin na výsypky.

Provoz po důlní dráze je až na výjimky pravostranný.

Po dobu výkonu služby jsou strojvedoucí povinni mít u sebe vždy průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel vydaný Drážním úřadem.

**4. Přímé kolejové napojení s jinou dráhou ( vlečkou )**

Kolejiště důlní dráhy a vleček je napojeno na dráhy:

ČD žst. Třebušice	- z dopravní D9, D10
ČD žst Počeradý	- z dopravní E1
Unipetrol doprava, s.r.o.	- z manipulačního místa D2
BSM	- z dopravní OM7
ČEZ, a. s., EPC	- z dopravní E1
Krušnohorské strojírny, a. s.	- z dopravní OM3
Domes, s. r. o.	- z dopravní S7
ČD žst Most n.n.	- z manipulačního místa D2,

**5. Přípojové stanice celostátní dráhy**

Přípojové stanice vleček jsou žst. Most a žst. Počeradý.

Tarifní stanice jsou žst. Třebušice a žst. Počeradý.

Místo odevzdávky vozů:

- Pro odevzdávané skupiny vozů vlečkařem jsou koleje č. 1 - 10 seřadovacího nádraží D10.
- Pro vzájemnou odevzdávku jednotlivých vozů určených pro vlečkaře a další spoluuživatele vlečky (materiál) koleje č. 5 - 9 v dopravně D9 jih.
- Přistavování vozů (prázdných k nakládce a vozů pro spoluuživatele) z odevzdávkového místa na koleje vlečkaře č. 2 - 14 D9 jih provádí ČD Cargo a.s.
- Přistavování ložených vozů a jejich sestavu do odesílatelských vlaků ČD na seřadovacím nádraží D10 provádí vlečkař.
- Místem odevzdávky a přejímky vozů v žst. Počeradý jsou koleje č. 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23.

Připojení vlečky k žst. Most a žst. Počeradý a provoz na vlečce řeší platné Vlečkové smlouvy a Přípojové provozní řády.

**6. Platnost předpisů a pravidel pro dopravní provoz**

D-T1	Pravidla technického provozu pro vlečky a důlní dráhy
D-D1	Návěstní předpisy pro vlečky a důlní dráhy
D-D2	Dopravní předpisy pro vlečky a důlní dráhy
D-D3	Předpisy pro vypracování provozních řádů důlních drah
D-S1	Předpisy pro traťové hospodářství vleček a důlních drah
D-S2	Železniční přejezdy a přechody na vlečkách a důlních drahách
D-Z1	Předpisy pro zabezpečovací zařízení na důlních drahách
D-Z2	Předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení na důlních drahách
D-V2	Předpisy pro strojvedoucí na důlních drahách
D-A1	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci na důlních drahách
D-A2	Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance vleček a důlních drah



## II. KOLEJIŠTĚ A DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ

### 11. Náčrt kolejiště

Náčrty kolejiště jednotlivých dopraven, manipulačních míst a traťových úseků jsou uvedeny v kapitole XIV.

#### Kolejové váhy na ÚU:

##### Manipulační nádraží D8 – D9

Kolej č. 2	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 3	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 4	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 9	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 10	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 11	Schenck DFG	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 12	Schenck DFG	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 16	Schenck DFG	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 17	Schenck DFG	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 18	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 19	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t

#### Kolejové váhy na Hrabáku:

##### Manipulační nádraží S8

Kolej č. 4	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t
Kolej č. 6	Schenck DGV – B	3-mostová	váživost 120 t

##### Manipulační nádraží S7

Kolej č. 40	Schenck DFG	3-mostová	váživost 120t
-------------	-------------	-----------	---------------

## 12. Vzdálenost mezi dopravními a manipulačními místy

(Orientační)																	přes D3						
	mD1	mD2	D3	D4	D8	D9	D11	Š1	Š2	Š3	Š4	OM3	OM7	S7	S7výk	S8	E1	ČDPoč	Centrur	CHZ	NS I	K NZ,H	ÚK TŘ
mD1		0,89	2,15	6,04	3,56	3,00	4,68	4,45	5,29	6,29	6,16	4,76	4,64	10,75	13,22	12,39	18,11	21,76	4,29	3,12	6,20	3,28	3,74
mD2	0,89		1,26	5,15	2,67	2,11	3,79	3,56	4,40	5,40	5,27	3,87	3,75	9,86	12,33	11,50	17,22	20,87	3,40	4,01	5,31	2,39	2,85
D3	2,15	1,26		3,89	1,41	0,85	2,53	2,30	3,14	4,14	4,01	2,61	2,49	8,60	11,07	10,24	15,96	19,61	4,66	5,27	4,05	1,13	1,59
D4	6,04	5,15	3,89		2,48	3,04	3,60	3,37	4,21	5,21	5,08	3,58	1,40	9,67	12,14	11,31	17,03	20,68	8,55	9,16	0,20	2,76	2,16
D8	3,56	2,67	1,41	2,48		0,56	1,12	0,89	1,73	2,73	2,60	3,26	1,08	7,19	9,66	8,83	14,55	18,20	6,07	6,68	2,68	0,28	0,18
D9	3,00	2,11	0,85	3,04	0,56		1,68	1,45	2,29	3,29	3,16	3,82	1,64	7,75	10,22	9,39	15,11	18,76	5,51	6,12	3,24	0,28	#REF!
D11	4,68	3,79	2,53	3,60	1,12	1,68		2,01	2,95	3,95	3,82	4,38	2,20	8,31	10,78	9,95	15,67	19,32	7,19	7,80	3,80	1,40	1,30
Š1	4,45	3,56	2,30	3,37	0,89	1,45	2,01		0,84	1,84	1,71	4,15	1,97	6,30	8,77	7,94	13,66	17,31	6,96	7,57	3,57	1,17	1,07
Š2	5,29	4,40	3,14	4,21	1,73	2,29	2,95	0,84		1,00	0,87	4,99	2,81	7,14	9,61	8,78	14,50	18,15	7,80	8,41	4,41	2,01	1,91
Š3	6,29	5,40	4,14	5,21	2,73	3,29	3,95	1,84	1,00		1,87	5,99	3,81	8,14	10,61	9,78	15,50	19,15	8,80	9,41	5,41	3,01	2,91
Š4	6,16	5,27	4,01	5,08	2,60	3,16	3,82	1,71	0,87	1,87		5,86	3,68	8,01	10,48	9,65	15,37	19,02	8,67	9,28	5,28	2,88	2,78
OM3	4,76	3,87	2,61	3,58	3,26	3,82	4,38	4,15	4,99	5,99	5,86		2,18	10,45	12,92	12,09	17,81	21,46	7,27	7,88	3,58	3,54	3,44
OM7	4,64	3,75	2,49	1,40	1,08	1,64	2,20	1,97	2,81	3,81	3,68	2,18		8,27	10,74	9,91	15,63	19,28	7,15	7,76	1,42	1,36	1,26
S7	10,75	9,86	8,60	9,67	7,19	7,75	8,31	6,30	7,14	8,14	8,01	10,45	8,27		2,47	1,64	7,36	11,01	13,26	13,87	9,87	7,47	7,37
S7výk	13,22	12,33	11,07	12,14	9,66	10,22	10,78	8,77	9,61	10,61	10,48	12,92	10,74	2,47		4,11	9,83	13,48	15,73	16,34	12,34	9,94	9,84
S8	12,39	11,50	10,24	11,31	8,83	9,39	9,95	7,94	8,78	9,78	9,65	12,09	9,91	1,64	4,11		6,32	9,97	14,90	15,51	11,51	9,11	9,01
E1	18,11	17,22	15,96	17,03	14,55	15,11	15,67	13,66	14,50	15,50	15,37	17,81	15,63	7,36	9,83	6,32		3,65	21,22	21,83	17,83	15,43	15,33
ČDPoč	21,76	20,87	19,61	20,68	18,20	18,76	19,32	17,31	18,15	19,15	19,02	21,46	19,28	11,01	13,48	9,97	3,65		24,87	25,48	21,48	19,08	18,98
Cent.	4,29	3,40	4,66	8,55	6,07	5,51	7,19	6,96	7,80	8,80	8,67	7,27	7,15	13,26	15,73	14,90	20,62	24,27		7,41	8,75	5,79	6,81
CHZ	3,12	4,01	5,27	9,16	6,68	6,12	7,80	7,57	8,41	9,41	9,28	7,88	7,76	13,87	16,34	15,51	21,23	24,88	7,41		9,32	6,40	6,86
NS I	6,20	5,31	4,05	0,20	2,68	3,24	3,80	4,35	4,41	5,41	5,28	3,58	1,42	9,87	12,34	11,51	17,23	20,88	8,75	9,32		3,24	2,86
ÚK NZ	3,28	2,39	1,13	2,76	0,28	0,28	1,40	1,17	2,01	3,01	2,88	3,54	1,36	7,47	9,94	9,11	14,83	18,48	5,79	6,40	3,24		0,46
ÚK TŘ	3,74	2,85	1,59	2,16	0,18	0,28	1,30	1,07	1,91	2,91	2,78	3,44	1,26	7,37	9,84	9,01	14,73	18,38	6,81	6,86	2,86	0,46	

**13. Hmotnost na nápravu**

Maximální hmotnost na nápravu je stanovena na 30 t. Na všech kolejích na lokalitě Hrabák je stanovena hmotnost na nápravu 22 t s výjimkou kolejiště dopravní S7 a vykládací rampy, kde je 30 t.

**14. Průjezdny průřezy**

Pro neelektrizované tratě průjezdný průřez „A” příloha 1 Pravidel technického provozu D-T1 a pro elektrizované tratě průjezdný průřez „B” příloha 1 Pravidel technického provozu D-T1.

**15. Zmenšení rozměrů průjezdného průřezu****Lokalita ÚUK****Manipulační nádraží D8-D9:**

- koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 28, 51, 52, 63, 64 – budovy a jejich opěrné sloupy
- koleje č. 9, 10, 11, 12 – prohlížecké lávky pro prohlídku vozů před nakládkou
- koleje č. 13, 14 – mosty „A“ a „B“

Na koleji č. 23 platí **zákaz vystupování (nastupování)** z vozidel směrem ke koleji č. 24, na koleji č. 26 platí **zákaz vystupování (nastupování)** směrem ke koleji č. 25 - ve směru zákazu jsou hlubinné zásobníky. Na koleji č. 23 - 26 lze vystupovat (nastupovat) z hnacích vozidel pouze v místech, kde jsou na roštích plošiny určené pro vystupování a přecházení zaměstnanců.

**Dopravna D8:**

- kolej č. 29 – vjezd do kovodílen.
- kolej č. 30 – boční rampy skladů
- kolej č. 134 – vjezd do garáže drezín stavební dvůr D8

U kolejí č. 33 a 34A v obvodu Quida jsou nepoužívaná výklopní koryta - nebezpečí pádu do výkopního prostoru, hloubka 6 m. V tomto prostoru platí **zákaz pohybu** zaměstnanců. Vlakovým osádkám a řidičům speciálních hnacích vozidel je **zakázáno** opustit v tomto prostoru kolejové vozidlo.

U kotevních stožárů TV v dopravně D8 jih mezi kolejemi č. 5 - 6, 7 - 8, 9 - 10 není dodržena vzdálenost líců stožárů TV od středu kolejí 2 400 mm (se souhlasem OBÚ Most).

**Dopravna D9:**

- kolej č. 51 – boční rampy skladů
- kolej č. 37 – vjezd do garáže trolejářů

**Seřaďovací nádraží D10 - D11:**

Mezi kolejemi č. 1 a 2 seřaďovacího nádraží je osazení trakčních stožárů realizováno dle D-T1. Vzdálenost líců stožárů č. 932, 935, 938, 941, 944, 947, 950, 953, 956, 959, 962, 965 od osy koleje č. 1 a 2 je menší než 2 400 mm, ale v souladu s ustanovením D-T1 není vzdálenost menší než 2 200 mm. Je povoleno vyjádřením RD Most zn.ODD 140/95 ze dne 31. 8. 1995.

**Dopravna D4:**

- koleje č. 6 - 20a – stavba NS I, opěrné sloupy
- kolej č. 28 – šterbinový zásobník - pro strojvedoucí a řidiče platí **zákaz vystupování (nastupování)** z hnacího vozidla.

Kolejiště Nová Centrum:

- kolej č.1 – do průjezdného průřezu zasahuje úzkorozchodná kolej

Lokalita ČSA:

Manipulační místo OM8:

- kolej č. 10 – sklady OM.

Manipulační místo stavebního dvora TH:

- kolej č. 6 – vykládací rampa.

Lokalita JŠ:

V dopravně Š1 kolejiště NZ kolej č.15 u dílen oprav vozidel není dodržena předepsaná vzdálenost budovy od osy koleje a je 2400 mm.

Na trati Š1 - Odst. koleje Holešice je zmenšená osová vzdálenost na 4600 mm a to v prostoru železničního a silničního nadjezdu.

Lokalita Hrabák:

Dopravna E1:

- koleje č. 2, 4, 6 – hlubinný zásobník ČEZ, a. s. EPOČ

Dopravna S7:

- kolej č. 40 – nakládací zařízení

Manipulační místo Vršany:

- kolej č. 101 – vykládací rampa

Dopravna S8:

- kolej č. 7a – boční rampa
- kolej č. 2a – boční rampa skladu
- kolej č. 4a – mycí rampa
- kolej č. 5a – budova Wa haly a oplocení

Na místech se zúženým průjezdným průřezem je v době manipulace s vozidly zákaz vstupu osob.

Rohy objektů a podpěrných sloupů zasahujících do průjezdného průřezu jsou opatřeny žlutočerným bezpečnostním nátěrem.

**16. Seznam přejezdů na stálých kolejích**

K označení přejezdů jsou použity tyto dopravní značky pro silniční provoz:

A32 - výstražný kříž pro železniční přejezd bez závor jedno nebo vícekolejný

B16 - zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez

B17 - zákaz vjezdu vozidel, nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vymezenou mez

P6 - stůj dej přednost v jízdě

B20 - nejvyšší dovolená rychlost

A31 - návěstní deska

### Lokalita ÚU

#### Přejezd č. P1(Nejedlý):

- Přejezd přes koleje č. 1c, 2c dopravní D3.
- Pozemní komunikace veřejná.
- Přejezd zabezpečený - výstražné světelné zabezpečovací zařízení bez závor, obsluha z hradla D3.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P2:

Zrušen.

#### Přejezd č. P3:

- Přejezd přes koleje č.16, 17 (skládky D3).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních i cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci skládky.

#### Přejezd č. P5 (dle SŽDC P10183):

- ČD Třebošice - D9 v km 0,007 „nové“ a „staré“ spojky.
- Pozemní komunikace veřejná.
- Označení: dopravní značky A32, A31
- Přejezd zabezpečený - výstražné přejezdové světelné zařízení se závorami, obsluhované ze stavědla ČD St. 2.
- V případě poruchy střeží přejezd zaměstnanci ČD určenými výpravčími ČD.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P6:

- Přejezd přes kolej č. 53 v dopravně D9.
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních vozidel.
- Přejezd zabezpečený - výstražné přejezdové světelné zařízení se závorami, přejezd trvale uzavřen (na požádání), přejezdové zařízení obsluhuje hradlař D9, spojení s hradlařem MB telefonem zabudovaným u přejezdu.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství. Postup při obsluze přejezdu č. P6, P7 je uveden v čl. 145.2.10. Provozního řádu.

#### Přejezd č. P7:

- Přejezd v koleji č. 14 v dopravně D9 (podél budovy drtírny).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních vozidel.
- Přejezd zabezpečený - výstražné přejezdové světelné zařízení se závory. Přejezd trvale uzavřen (na požádání), přejezdové zařízení obsluhuje hradlař D9, spojení s hradlařem MB telefonem zabudovaným u přejezdu.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P8:

- Přejezd přes kolej č. 29 v dopravně D8 (kovodílny).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený - dozorce posunu je povinen při posunu přejezd střežit (D-D2 čl. 98c).
- Označení: dopravní značka A32.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P9 :

- Přejezd přes kolej č.30 - 33 (Quido).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený - vedoucí posunu je povinen při posunu přejezd střežit (D-D2 čl. 98c).
- Označení: dopravní značky A32. Tabulka "Řidiči pozor nechráněný přejezd".
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P10 :

- Přejezd přes koleje č. 12, 13 (D11).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních vozidel s povolením vedoucího KD.
- Přejezd zabezpečený - výstražné přejezdové světelné zařízení se závory, obsluhované z hradla D11.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.
- Postup při obsluze přejezdu je uveden v čl. 147.2.2. Provozního řádu.

#### Přejezd č. P12:

- Přejezd přes kolej č. 51 na trati manipulační místo D2 – manipulační místo Centrum.
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P13: zrušen

Přejezd č. P14:

- Přejezd přes kolej č. 36a v kolejišti manipulačního místa Centrum (Nová Centrum).
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd zabezpečený trvale uzamčenou závorou. Klíč je uložen na dispečinku dolu Centrum. Jízdy silničních vozidel přes přejezd jsou možné pouze při zavedené kolejové výluce, kterou zahájí a ukončí dispečer dolu Centrum telefonicky na hradle D3. Telefonní hovory musí být nahrávány na dispečinku dolu Centrum.
- Označení: dopravní značky A32, B16,
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P23 (dle SŽDC P10184): předán

Přejezd č. P24 v (dle SŽDC P10185): předán

Přejezd č. P25 (dle SŽDC P10186): předán

Přejezd č. P67 (v km 0,129):

- ČD Třebušice - D9.
- Pozemní komunikace veřejná.
- Označení: dopravní značka A32b, A31c, A29, C2c
- Přejezd zabezpečený - výstražné přejezdové světelné zařízení se závory, obsluhované z hradla D9.
- V případě poruchy střeží přejezd zaměstnanci kolejové dopravy.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování směnu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P68: Předán

(Přejezd přes společnou vlečkovou kolej na Julius III a H+H Celcon CZ s.r.o.)

**Lokalita ČSA**

Přejezd č. P30:

- Přejezd přes koleje č. 7 a 8 mezi OM15 - DTH.
- Veřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený, vlakvedoucí je povinen při posunu přejezd střežit (D-D2 čl. 98c).
- Označení: dopravní značky A32, A31.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P31:

- Přejezd přes kolej č. 6 mezi OM15 - DTH.
- Veřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený, vlakvedoucí je povinen při posunu přejezd střežit (D-D2 čl. 98c).
- Označení: dopravní značky: A32, A31.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P32:

- Přejezd přes koleje č. 7 a 8 mezi OM15 - DTH (směr KSK, a.s.).
- Veřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený, vlakvedoucí je povinen při posunu přejezd střežit (D-D2 čl. 98c).



- Označení: dopravní značky A32, Tabulka "Pozor vlak".
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P35:

- Přejezd přes kolej č. 24 mezi OM7 - OM3.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd zabezpečený výstražným zabezpečovacím zařízením bez závor s automatickou obsluhou.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P36:

- Přejezd přes koleje č. 34 a 36 na OM7 (šrotiště).
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P41:

- Přejezd přes koleje č. 103 a 104 mezi OM7 – rýpadlovou výsypkou.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

### **Lokalita JŠ**

#### Přejezd č. P42-43:

- Přejezd v obvodu hradla Š1 přes kolej č. 7b a 19 u haly motorových lokomotiv.
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel, přejezd vozidel delších než 20 m je omezen dopravní značkou B17.
- Přejezd nezabezpečený, vybavený ligifonem.
- Označení: dopravní značky A32, B16, B17, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P44:

- Přejezd v obvodu hradla Š1 přes koleje č. 21a a 1b.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P45:

- Přejezd v obvodu hradla Š2 přes kolej č. 3.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený, vybavený ligifonem a zrcadlem.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P46:

- Přejezd v obvodu hradla Š3 přes koleje č. 12a, 14a.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený, vybavený ligifonem a MB telefonem.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P47:

- Přejezd v obvodu hradla Š3 přes kolej č. 12a, 14a.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.”
- Přejezd zabezpečený výstražným světelným přejezdovým zařízením bez závor, obsluhován samočinně jízdou vlaku nebo obsluhou hradla Š3, vybavený ligifonem.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P48-49:

- Přejezd mezi hradly Š2 - Š3 přes koleje č. 10 a 20.
- Pozemní komunikace neveřejná s provozem vlastních a cizích vozidel, přejezd vozidel delších než 20 m je omezen dopravní značkou B17.
- Přejezd nezabezpečený, vybavený ligifonem.
- Označení: dopravní značky A32, B16, B17, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

#### Přejezd č. P50:

- Přejezd v obvodu hradla Š3 přes kolej č. 4 (příjezdová cesta k hradlu).
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P51:

- Přejezd mezi hradly Š2 - Š4 přes koleje č. 201 a 202 u rozvodny.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních a cizích vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P52:

Zrušen.

Přejezd č. P55: (tzv. Slatinický)

Zrušen.

Přejezd č. P70:

- Přejezd v obvodu hradla Š1 přes koleje č. 25, 27.
- Neveřejná pozemní komunikace s provozem vlastních vozidel.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, B16, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

**Lokalita Hrabák**

Přejezd č. P56 (dle SŽDC P10178):

- Přejezd přes traťovou kolej č. 100 v km 0,1 mezi hradly E1 - žst. Počerady.
- Polní účelová pozemní komunikace.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P57 (dle SŽDC P10179):

- Přejezd přes traťovou kolej č. 100 v km 1,05 mezi hradly E1 - žst. Počerady.
- Veřejná silnice do ČEZ, a. s. Počerady.
- Označení: dopravní značka A32.
- Přejezd zabezpečený zabezpečovacím zařízením AŽD.

- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P58 (dle SŽDC P10180):

- Přejezd přes traťovou kolej č. 100 v km 1,9 mezi hradly E1 - žst. Počerady.
- Polní účelová pozemní komunikace.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P59 (dle SŽDC P10181):

- Přejezd přes traťovou kolej č. 100 v km 2,8 mezi hradly E1 - žst. Počerady.
- Polní účelová pozemní komunikace s veřejným provozem.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P60 (dle SŽDC P10182):

- Přejezd přes kolej č. 1 v km 3,1 v obvodu dopravní E1.
- Polní účelová pozemní komunikace s veřejným provozem.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P61:

- Přejezd přes traťovou kolej č. 101 v km 5,5 mezi hradly E1 - E2.
- Polní účelová pozemní komunikace s veřejným provozem.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P63:

- Přejezd přes spojovací kolej č. 31, dopravní S7 - montážní místo v km 10,5.
- Veřejná silnice.
- Přejezd nezabezpečený, vlakvedoucí je povinen při jízdě vlaku i při posunu přejezd střežit.
- Označení: dopravní značka A32.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P64:

- Přejezd přes kolej č. 40 a spojku mezi JV č.1 a JV č.3 v km 9,8 v dopravně S7.
- Vnitrozávodová pozemní komunikace.
- Přejezd zabezpečený zabezpečovacím zařízením AŽD.
- Označení: dopravní značky A32, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P65:

- Přejezd přes kolej č.40a v dopravně S7.
- Vnitrozávodová pozemní komunikace.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přejezd č. P66:

- Přejezd přes spojovací kolej č.31 dopravně S7 - montážní místo v km 10,7
- Vnitrozávodová pozemní komunikace.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství

Přejezd č. P71 :

- Přejezd (mmj. pro pásová vozidla) přes kolej č.40a v dopravně S7.
- Vnitrozávodová pozemní komunikace.
- Přejezd nezabezpečený.
- Označení: dopravní značky A32, P6, B16.
- Čištění žlábků a vozovky na přejezdu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Přechod č. 2:

- Příchodová cesta na hradlo Š3 (přes kolej č. 3).
- Označení: dopravní značka A32 a tabulka "Pozor vlak".
- Čištění přechodu, odstraňování sněhu a posyp v zimě provádějí zaměstnanci traťového hospodářství.

Všechna ostatní úrovně křížení pozemních komunikací s vedlejšími kolejemi používanými pro posun a odstavování vozidel uvnitř závodu nebo dopravní se podle ustanovení předpisu Železniční přejezdy a přechody na dálních drahách (D-S2 hlava I, bod 3a) nepovažují za přejezdy.

**17. Místa trvalého snížení rychlosti jízdy**

Na kolejích dální dráhy a vleček je omezena rychlost vlaků a posunujících dílů na všech tratích, ve všech dopravních a manipulačních místech maximálně na 20 km/hod., s výjimkou případů uvedených v článku 84 PŘ.

Manipulační místo dolu Centrum:

V obvodu kolejiště Centrum. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn za výhybkou č.43. Platí v celém obvodu kolejiště Centrum.

#### Dopravny D8 - D9:

- ČD Třebušice - D9: sunuté vozy – rychlost 10 km/hod.  
tažené vozy – 15 km/hod.
- Koleje č. 15, 24, 25 (HZ) rychlost 5 km/hod.
- Koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 51, 52. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník není umístěn. Platí v celé délce kolejí.
- Koleje č. 36, 37, 38. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník není umístěn. Platí v celé délce kolejí.
- Koleje č. 26, 28, 55. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník není umístěn. Platí v celé délce kolejí.
- Kolej č. 20. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn při vjezdu na kolej od D8 a D9. Platí v celé délce koleje.
- Kolej č. 30, obvod Quida a stavebního dvora D8. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn při vjezdu na kolej č. 30. Platí v celé délce koleje č. 30 a v celém obvodu Quida a stavebního dvora.
- Koleje č. 63, 64, 65, 131, 132 v obvodu D8. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník není umístěn. Platí v celé délce kolejí.

#### Manipulační místo OM8:

- max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn před vjezdem do obvodu dopravní. Platí v celém obvodu dopravní.

#### Manipulační místo stavebního dvora TH – Čechův dvůr:

- Manipulační místo stavebního dvora TH. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn před vjezdem do manipulačního místa a platí v celém jeho obvodu.

#### Dopravna Š1:

- Manipulační místo Nový závod. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn před vjezdem do manipulačního místa a platí v celém jeho obvodu.

#### Prostor mezi dopravami Š1 - S7:

- Na kolejích č. 1b a 2b přes most nad tratí Š1 - Š21. max. rychlost 20 km/hod. platí v celé délce mostu. Rychlostníky jsou umístěny před vjezdem na most z obou stran.

#### Dopravna S8:

- V obvodu kolejiště dílen vagónky. max. rychlost 5 km/hod. Rychlostník je umístěn před vjezdem do tohoto obvodu a platí v celém obvodu dílen.

#### Dopravna S7

- Manipulační místo DOMES s.r.o. max. rychlost 10 km/hod. Rychlostník je umístěn před vjezdem do tohoto obvodu a platí v celém jeho obvodu.

#### Dopravna E1- žst. Počeradý

- Rychlostník u přejezdu č. 59 na 20 km/hod. pouze ve směru z E1 do žst. Počeradý.
- Omezená rychlost platí na konec přejezdu.

## **19. Koleje, které nesmí být pojížděny vozidly ČD**

### V dopravně D8.

- Kolej č. 33 a 34a v obvodu Quida.
- Zákaz průjezdu vozů řady Ta pod násypkami kolejí č. 1 a 3.
- Zákaz průjezdu a zajíždění lokomotivou pod násypky kolejí č. 1, 2, 3, 4. Tento zákaz neplatí pro motorovou lokomotivu a kolejovou mechanizaci při úklidu kolejiště pod nakládacími místy.
- Zákaz zajíždění motorových a elektrických lokomotiv pod sypací místa kolejí č. 9, 10, 11, 12. Zákaz neplatí pro kolejovou mechanizaci s motorovou lokomotivou provádějící úklid kolejiště.
- Zákaz projíždění elektrických lokomotiv po koleji č. 14 mezi D8 - D9 pod "A" a "B" mosty.
- Zákaz projíždění vozidel s překročenou ložnou mírou po kolejí č. 13 a 14. Pro přepravu vozidel s překročenou ložnou mírou je určena kolej č. 7 jižního nádraží.
- Zákaz projíždění lokomotiv pod portálovým jeřábem na koleji č. 26

Speciální vozidla ČD nebo jiných dopravců nahlášená na vlečku může hradlař D9 přijmout jen po souhlasu revírníka dopravy.

### V dopravně D9

- Zákaz jízd elektrických lokomotiv pod budovu NZ, na kolejích č. 16 a 19 před NZ od D9 jsou vybudovány dosýpací pasy. Jízdy elektrických lokomotiv pod dosýpací pasy jsou povoleny jen se staženými výškovými sběrači.

V lokalitě JŠ je zakázáno pojíždět vozidly cizích dopravců pohyblivé koleje.

Hnací vozidla ČD Cargo a.s.v žst. Počerady nesmí zajíždět na objízdnu kolej č.100 mezi žst. Počerady a E1.

## **20. Drážní hnací vozidla**

Kolejová doprava provozuje tyto lokomotivy:

- Elektrické důlní odklizové lokomotivy:
  - č. kód 127, typ 27 E1 (m.: 155 nebo 165t)
  - č. kód 127, typ 27 E2 (m.: 155 nebo 165t)
- Motorové lokomotivy řady:
  - 709 (T 239), 721 (T 458), 740 (T 448 (740)), 770 (T 669), 797 (T 211)

## **21. Drážní vozidla, která přecházejí na celostátní tratě**

- Vozy řady Wa, Wap, Sv, Sa, Paov, Dumpcar, motorové vozíky MUV a motorové lokomotivy s vyznačenou přechodností mohou přecházet na celostátní tratě.
- Speciální vozidla, vozy řady LH, Ta, Ss elektrické lokomotivy a další vozidla s neoznačenou přechodností mohou přecházet na celostátní trať jen s platnou instradací a po prohlídce vozmistra ČD Cargo a.s.

**22. Trakční zařízení**

Trakční soustava je stejnosměrná o napětí 1 500 V.

V trolejovém vodiči je mínus pól, plus pól je v kolejnicovém pásu.

Systémy: 1) trolejové vedení řetězovkové, polokompenzované a plněkompenzované,  
2) trolejové vedení příchytkové výškové,  
3) trolejové vedení příchytkové boční,  
4) trolejové vedení prosté kompenzované.

Místa styku s jinou proud. trakční soustavou 3 000 V: D10, ČEZ, a. s. EPC, žst.Počerady

**Koleje, které nejsou elektrizovány:**

- D3: kolej č. 27.
- D9 jih: koleje č. 1-12, 51, 52.
- D9 sev.: koleje č. 36, 37, 38, 55,  
z části kolej č. 26 (v délce HZ), z části kolej č. 28 (od HZ směrem k D8).
- D8 jih: z části kolej č. 14 v délce cca 100 m (od mourové věže směrem k D8).
- D8 sev.: koleje č. 63, 65 a konec koleje č. 64.  
koleje č. 29, 30a, 134, 134a, 135, 131, konec koleje č. 132,  
konec koleje č. 30 v délce cca 180 m,  
obvod Quida: trolejové vedení sneseno.
- D11: koleje č. 1 - 10 v délce cca 100 m mezi soustavami TV 1 500 V a 3 000 V.
- D4: koleje č. 12 (částečně), 20a, Severozápadní zhlaví.
- OM15: koleje č. 2a, 5, kolejiště manipulačního místa stavebního dvora TH.
- OM7: šrotiště – koleje č. 26, 34, 36, kolej č. 105 na čističku odpadních vod,  
kolejiště MM Fortuna BSM.
- OM8: koleje č.20, 21 do dieslovny, 10, 11, 12, 13 a všechny koleje za halou dílen.
- OM3: konec kolej č. 26 a koleje č. 55, 57, 59, 61.
- Š1: Nový závod – koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9,10, 11
- Š2: část koleje č. 6a, 8.
- Š2: kolejiště stavebního dvora TH: koleje č. 1, 2, 3, koleje č. 4, 5 od návěstidel  
pro zákaz jízdy do konce kolejí a kolej č. 11 v prostoru šterkové  
skládky.
- Š3: koleje č. 5, 7 od návěstidel do konce kolejí.
- S7: koleje č. 31, 32, 49 manipulační místa: Domes, Vršany a vykládková rampa.
- Kolejiště v dopravnách S8, E1, E2

**Koleje s příchytkovým výškovým vedením:**

- S7: koleje č. 33, 40, 40a, 40b, 41, 42, 43, 45, 47, kolejová spojka mezi  
výhybkami č. V7, V10.
- Centrum: koleje č. 25, 35, 36a do obvodu Nová Centrum,  
koleje č. 1, 2, 3 v obvodu Nová Centrum k budově zásobníku.
- D8 sev.: kolej č. 132.
- Š1: 9b, část koleje č. 8b (ČTa ), odstavné koleje č. 12 a 14.
- Š1-Š21: koleje č. 4, 6, 25, 31 v prostoru odst. kol. Holešice.
- Š2: část kolejí č. 6a.
- Š3: koleje č. 3, 4, 8, 20.
- 
-



- Š2 - Š3: koleje č. 10 a 20.
- OM7 kolej č. 106 (výsypka)
- Výjezdy do všech řezů a na výsypky.

Koleje s přichytkovým bočním vedením:

- D9 sev.: koleje č. 16, 17, 18 pod NZ a z části před i za NZ, kolej č. 19 pod NZ a v celé délce před NZ až za struskový zásobník, kolej č. 20 pod struskovým zásobníkem a z části před a za ním.
- D8 jih: část kolejí č. 9 a 10 od sypací věže k D8 v délce cca 120 m.
- Š1: část koleje č. 8b na čistírně Ta vozů, část koleje č. 27 (900m) u výjezdu do skrývkového řezu.
- Š3: kolej č. 19 (část), 2M.
- Š4: kolej č. 13, kolej č. 5 v délce 20m.

**24. Sdělovací zařízení bezdrátové**

Na základě povolení a v souladu s obecně platnými předpisy, které vyplývají ze Zákona č. 127/2005 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků jsou na KD provozovány radiostanice typu BENDIX/KING. Radiotelefonní spojení je dovoleno používat k udělování rozkazů při řízení a výkonu dopravní služby (jízdy vlaků i posun) i ke sdělování informací. Rozkazy se udělují v souladu s ustanovením předpisu D-D1, část IX. Radiotelefonní provoz. Doplňující údaje (viz čl. 223 D-D1) závazných slovních znění používaných při posunu, jsou uvedeny v čl. 227 Provozního řádu.

Technologie dopravy je rozdělena do následujících kanálů radiové sítě:

Kanál č.:	Určení:
1	lokalita JŠ od Š1 - dispečink kolejové dopravy
3	lokalita ÚU - od D3 (dopravny D3 a MM D2, Centrum, Unipetrol doprava)
4	lokalita Hrabák E1, E2, S7, S8, S71
5	neobsazen
7	lokalita ČSA - od OM7 (dopravny OM7, D4, OM3, MM OM8, MM OM15)
8	lokalita ÚU - doprava D8
9	lokalita ÚU - doprava D9
10	lokalita ÚU - vozová služba
11	lokalita ÚU - doprava D11
12	údržba

Zvláštní frekvence pro řízení posunu při nakládce u rýpadla K54 v lokalitě Slatinice – označena: „klapka K54“.

Při přepínání kanálů platí pro strojvedoucí (řidiče) zásada, že přepnutí na kanál příslušné dopravní je povinen provést při zastavení u vjezdového návěstidla do dopravní nebo při průjezdu na jeho úrovni.

Mezi hradly D8 - D9 jsou hranice přepínání kanálů u odjezdových návěstidel do zhlaví druhé dopravní. Strojvedoucí (řidič) zůstane na kanále dopravní, ze které přijel až k odjezdovému návěstidlu do zhlaví následující dopravní (D8 nebo D9), které z hlediska tohoto významu lze považovat jako za vjezdové.

Volací znak radiostanic pro KD je "PHD" s příslušným přiděleným číslem.

Příklad:

hradlo D8 - PHD 108, hradlo D9 - PHD 109, ellok 706 - PHD 706,  
mot. lok. 207 - PHD 207

Radiostanice mohou obsluhovat operátoři s platnou radiotelefonní zkouškou nebo osoby  
poučené pro tuto činnost hlavním operátorem.

Předání a převzetí radiostanic se musí uvádět ve Služební knize hnacího vozidla nebo  
Knize odevzdávky služby.

#### Základní pravidla radiotelefonního provozu:

- a) Dodržování provozní kázně a znalost organizace radiové sítě.
- b) Vysílat je povoleno jen česky.
- c) Vysílání je povoleno jen v jasné řeči. Šifry a zkratky se nesmí vysílat, pokud zkratky nejsou všeobecně známé.
- d) Vyjadřování musí být slušné, vulgární výrazy nejsou přípustné.
- e) Stanic je možno používat jen k účelu uvedeném v povolení.
- f) Na začátku a na konci každého spojení musí obsluha (radiooperátor) uvádět volací značku protistanice a své stanice. Při delším spojení než 5 minut je nutno opět zařadit volací znaky.
- g) Hláskování se používá v případě špatné slyšitelnosti. Je možno hláskovat i obtížná a důležitá slova.
- h) Každá stanice může navazovat spojení jen se stanicemi své sítě. Tato možnost se netýká stavu tísně.

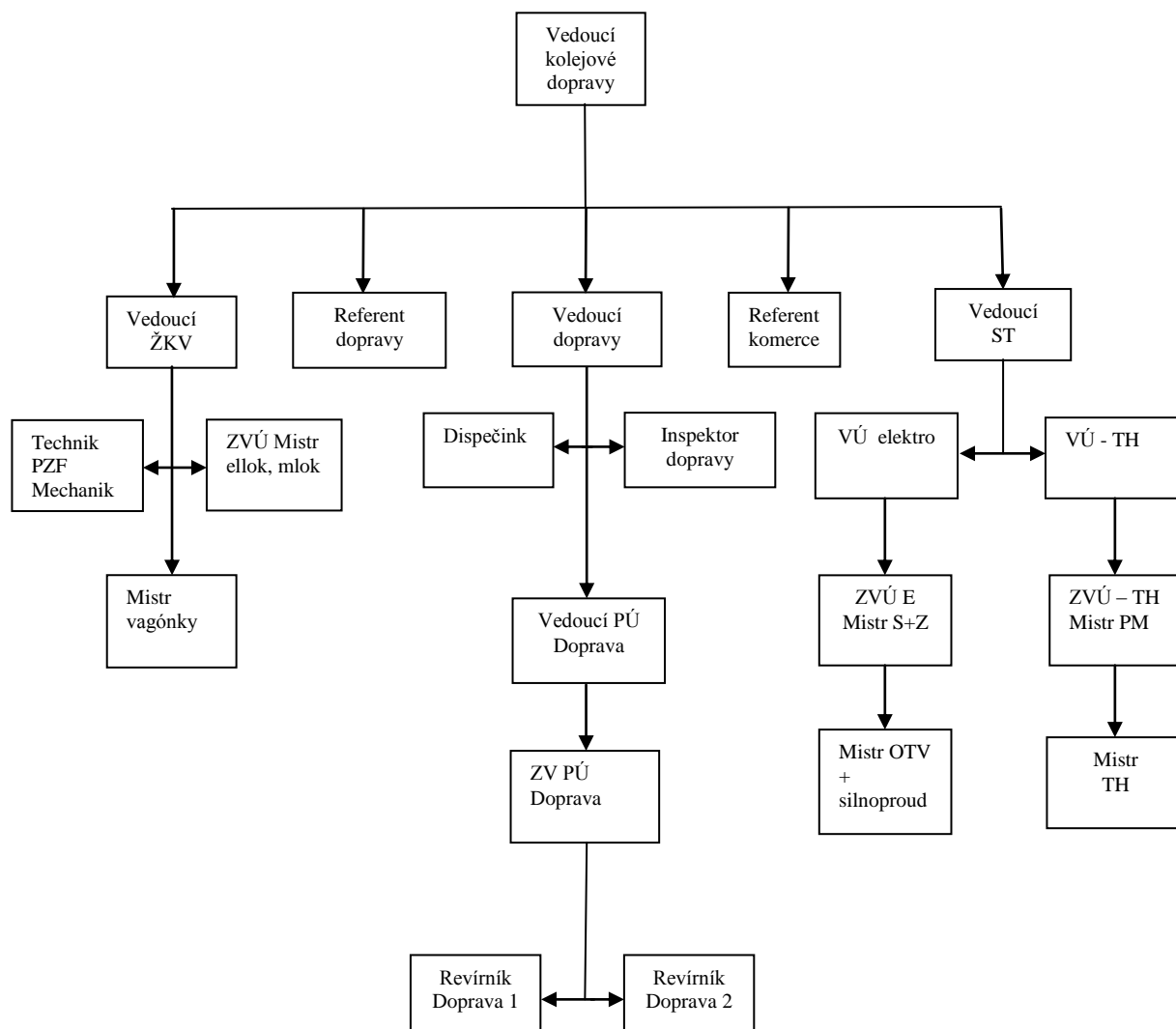
Hrozí-li nebezpečí z prodlení, např. při úrazech, velkých dopravních nehodách, ujetí vozidel apod., vyšle stanice vydávající zprávu tísňový signál **tříkrát "MAYDAY"** (vyslovuje se mejdej) nebo **"Pomoc"** nebo **"SOS"**, potom **zde a volací značku stanice** v tísni. Na tento signál jsou všechny účastnické stanice povinny přerušit korespondenci a připravit se na příjem tísňové zprávy, která následuje bezprostředně po signálu.

Obsah a účel vysílání v radiotelefonním provozu musí být v souladu s povolením. Je však zakázáno vysílat zprávy, jejichž obsah je předmětem státního, hospodářského nebo služebního tajemství nebo je v rozporu s jinými právními předpisy.

Majitel povolení je povinen zajistit, aby se přijímacích zařízení stanic používalo jen k příjmu zpráv, které jsou pro ni určeny. Zachytí-li stanice přesto zprávy, které jí nepatří, musí všechny osoby, které je vyslechnou, zachovat mlčenlivost (telekomunikační tajemství) o jejich obsahu a o všech skutečnostech, jež se těchto zpráv týkají. Toto ustanovení však neplatí, týká-li se zpráva některého z trestných činů, jež je občan podle zákona povinen oznámit příslušným orgánům, popř. jej překazít.

### III. ORGANIZAČNÍ ČLENĚNÍ KD

#### 51. Organizační schéma



52. **Odpovědnost**

- VKD koordinuje VD, RK. Zodpovídá za výrobní a technickou oblast včetně investic a GO. Dále zodpovídá za zařízení, které je v majetku KD, je zodpovědný za přípravu TP v oblasti strojního zařízení a dodržování těchto postupů, navrhuje pracovní postupy a specifikaci potřebného materiálu. Zpracovává podklady pro investiční záměry GO, BO zařízení a budov. Zodpovídá řediteli společnosti.
- Referent dopravy má zodpovědnost za evidenci o způsobilosti pracovníků, vyřizuje administrativu pro VKD.
- Referent komerce sleduje a vyhodnocuje pobyt vozů cizích organizací v obvodech spravovaných KD, zodpovídá za zpracování hlášení o komerčním styku a podkladů pro vlečkový účet. Kontroluje dodržování smlouvy o provozování drážní dopravy na vlečce. Vypracovává smlouvy se spoluuživateli vlečky a ostatními externími dopravci a řeší vzájemné vztahy. Zodpovídá VKD.
- Vedoucí dopravy zodpovídá za správný chod drážní dopravy, koordinuje dopravní provoz s činnostmi údržby KD a sesterských společností. Vydává DR, Změny a doplňky PŘ. Zodpovídá VKD.
- Inspektor dopravy, zástupce VD, se spolupodílí na řízení úseku dopravy s VD, zpracovává úkoly specificky vymezené VD, má odpovědnost za činnost dispečinku. Je zodpovědný za vypracování jednotného PŘ a jeho průběžnou aktualizaci, za racionalizaci a optimalizaci dopravních cest při přepravě hmot, dále se podílí na zpracování TP a dalších pracovních postupů. Zodpovídá VD.
- Dispečer zodpovídá za operativní řízení všech zúčastněných v kolejové dopravě, provádí změny dispozic v návaznosti na potřeby výrobních dispečinků. Zodpovídá VD.
- VÚD je zodpovědný za plynulost, hospodárnost a bezpečnost dopravního provozu a optimální vystavování souprav. Spolupodílí se na vypracování DR, změn a doplňků PŘ. Zodpovídá VD.
- Zást. VÚD má odpovědnost za dodržování drážních předpisů, za způsobilost pracovníků předepsanou k výkonu jejich profese, operativní plánování a řízení provozu, střídá směnové revírníky při jejich delší absenci. Zodpovídá VÚD.
- Revírník dopravy odpovídá za řízení dopravního provozu ve své směně v přiděleném obvodu. Zodpovídá VDP.
- Ved. správy tratí, odpovídá za včasné a kvalitní odstraňování poruch, provádění údržby a předepsaných revizí a kontrol na elektro zařízení, zodpovídá za řízení prací při stavbě a údržbě pevných kolejí, provádí předepsaná měření a kontroly dle předpisu D-S1 a Zákona o drahách. Zodpovídá za přípravu TP v oblasti elektro a jejich dodržování. Zodpovídá VKD.
- VÚ elektro zodpovídá za řízení provozu a údržbu elektro zařízení KD, navrhuje pracovní postupy a specifikaci potřebného materiálu. Odpovídá VÚ správy tratí.
- Zást. VÚ, mistr zabezpečovacího zařízení odpovídá za řízení preventivní údržby a odstraňování poruch zabezpečovacích a sdělovacích zařízení jednotlivých hradel, řídí přestavby dopravních stanovišť na pohyblivých kolejích, zajišťuje likvidaci rušeného zařízení a renovaci použitelného materiálu. Provádí kontroly a předepsané prohlídky zařízení. Zodpovídá VÚ elektro.

- Mistr trolejí a elektro odpovídá za řízení preventivní údržby a odstraňování poruch trolejí. Je zodpovědný za údržbu elektro zařízení v kolejišti a budovách dopravy, včetně napájecích vedení, trafostanic, rozvaděčů, kabelových rozvodů, osvětlení kolejiště, kontrolu el. přenosného nářadí a el. spotřebičů. Řídí přestavby dopravních stanovišť na pohyblivých kolejích, zajišťuje likvidaci rušeného zařízení a renovaci použitelného materiálu. Provádí kontroly a předepsané prohlídky zařízení. Zodpovídá VÚ elektro.
- VÚ traťového hospodářství zodpovídá za údržbu kolejiště a dodržování termínů jeho prohlídek. Plánuje a kontroluje provádění oprav kolejí, zajišťuje plánování a provádění externích oprav. Navrhuje pracovní postupy a specifikaci potřebného materiálu. Odpovídá VÚ správy tratí.
- Zást. VÚ TH, mistr pomocné mechanizace odpovídá za provozuschopnost PM a mechanismů traťové údržby, za jejich správné využívání a obsluhu, za distribuci pohonných hmot a mazadel. Zodpovídá za vedení technické dokumentace MUV a mechanismů traťové údržby, sledování a zajišťování obnovy platnosti technických kontrol, el. revizí, tlakových zkoušek, revizí vzduchových jímek uvedených mechanismů. Plánuje a kontroluje provádění PPO, zajišťuje plánování a provádění externích oprav.  
Vystavuje zakázky pro činnosti THZ. Odpovídá VÚ TH.
- Mistr TH zodpovídá za řízení pracovních čtí při údržbě, stavbě a likvidaci pevných kolejí, odpovídá za racionální a hospodárné využití pomocné mechanizace traťové údržby. Zodpovídá zást. VÚ TH.
- Ved. ŽKV je zodpovědný za provozuschopnost kolejových vozidel, bezpečný stav strojního a elektrického zařízení na pracovištích strojní údržby, za dodržování BP, TP, HP. Zodpovídá VKD.
- Technik PZF Mechanik lokomotiv a vozů zodpovídá za vedení technické dokumentace lokomotiv a vozů, sledování a zajišťování obnovy platnosti technických kontrol, el. revizí, tlakových zkoušek, revizí vzduchových jímek uvedených mechanismů. Plánuje a kontroluje provádění PPO, zajišťuje plánování a provádění externích oprav a nákup náhradních dílů. Zajišťuje opravy rozvaděčů a dvojkolí, zajišťuje vhodná mazadla a přechodnost vybraných vozů na ČD. Zodpovídá Ved. ŽKV.
- Zást. VÚ - mistr elektrických a motorových lokomotiv zodpovídá za zajištění provozu-schopnosti hnacích vozidel včetně zajištění BO a preventivních prohlídek. Zodpovídá ved. ŽKV.
- Mistr vagónky zodpovídá za zajištění provozu schopnosti tažených vozidel včetně zajištění BO a preventivních prohlídek. Zodpovídá zást. ved. ŽKV.

## IV. DOPRAVNÍ A PŘEPRAVNÍ PRÁCE

### 71. Práce vlastních lokomotiv

Lokomotivní park KD tvoří lokomotivy trakce elektrické a motorové, které zajišťují tyto práce:

- Na lokalitě JŠ přepravu zeminy od rýpadel z jednotlivých řezů k zakladačům a rýpadlům na výsypkách v soupravách sestavených z LH vozů formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí z lokality JŠ od rýpadel z jednotlivých řezů a meziskládek v soupravách Ta vozů na ÚÚ k dalšímu zpracování formou jízdy vlaků.
- Přepravu uhlí ČSA z HMGD v soupravách Ta vozů na ÚÚ k dalšímu zpracování formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí (produktů) v soupravách vozů řady Ta a Wa z ÚÚ na vlečku Unipetrol, a. s. formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí z lokality Hrabák v soupravách Ta (Wa) vozů na ÚÚ formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí z lokality Hrabák v soupravách Ta (Wa) vozů na vlečku Unipetrol, a. s. formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí (produktů) z ÚÚ do dopravny S7 v soupravách Ta a Wa vozů formou jízdy vlaku a dále na vykládací rampu lokalita Hrabák formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí z nakládacích míst lokality Hrabák na hlubinné zásobníky ČEZ, a. s. EPC formou jízdy vlaku.
- Přepravu prázdných vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, z žst. Počerady do dopravny S8 nebo S7 k nakládce formou jízdy vlaku.
- Přepravu uhlí z nakládacích míst lokality Hrabák ve vozech cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, do žst. Počerady (pro tvorbu odesílatelských vlaků) formou jízdy vlaku. Vjezd do žst. Počerady na předávací kolejiště formou posunu.
- Přepravu prázdných vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, z dopraven D8, D9 do dopravny S7 a S8 k nakládce formou jízdy vlaku.
- Přepravu ložených vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, z nakládacích míst lokality Hrabák do dopravny D8 (pro zařazení do odesílatelských vlaků na D11) formou jízdy vlaku.
- V dopravnách D8, D9 posun při přístavbě prázdných vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, z kolejí č. 13 a 14 (případně dalších kolejí) na koleje určené k nakládce a posun při jejich nakládce na kolejích č. 2 - 4, 9 - 10, 11 - 12, 16 - 19.
- Přepravu prázdných vozů cizích přepraveců z dopravny D8, D9 k nakládce na HMGD a jejich nakládku formou posunu.
- Přepravu uhlím ložených vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých (tzv. zátěž určená pro tvorbu odesílatelských vlaků), z dopravny D8, D9 do dopravny D11 formou posunu.
- Přepravu aglomerátu v LH soupravách ze zásobníků EPC (el. Počerady) na E1 a dále k výklopu na zakládání JŠ formou jízdy vlaku.
- Přepravu vozů cizích přepraveců, vlastních nebo pronajatých, neschopných k zařazení do odesílatelských vlaků (správkové, zbytky přetěže, prázdné atd.) z dopravny D11 do dopravny D8 formou posunu.
- Přepravu souprav Ta a Wa vozů k výklopu na ÚÚ, vlečce Unipetrol, a. s. nebo na určené místo odstavení formou jízdy vlaku.
- Přístavbu soupravy k nakládce na důl Centrum a její odtah po naložení do místa odstavení mimo obvod dolu Centrum se provádí formou posunu.

- Přepravu ložených souprav Ta vozů z lomových provozů a ÚU (z ÚU i souprav Wa vozů) k výklopu na štěrbínovém zásobníku HMGD formou jízdy vlaku.
- Přístavbu prázdných a odtah ložených LH souprav aglomerátem z nakládacího místa vlečky Unipetrol, a. s. na místa výklopu formou jízdy vlaku.
- Přepravu podsypového materiálu na pohyblivé koleje v soupravách sestavených z vozů řady Ss, Sv, Choper, Sa formou jízdy vlaku.
- Přepravu hlušiny v LH vozech z dopravcen D8, D9 na zakládání k zakladačům formou jízdy vlaku.
- Přepravu vyklizeného materiálu z kolejiště k zakladačům formou jízdy vlaku.
- Přepravu vozů cizích přepravců i vlastních vozů k vykládce nebo nakládce materiálu z dopravny D9 na vykládací místa důlní dráhy a spoluživatelů vlečky včetně jízdy zpět formou jízdy vlaku.
- Dopravní obsluhu čističky důlních vod formou posunu.

V odůvodněných případech nařídí revírník dopravy formu posunu.

## 72. Práce cizích lokomotiv

Lokomotivy cizích organizací provádějí v obvodu vleček tyto práce:

- Motorové lokomotivy cizích organizací přístavbu prázdných vozů z žst. Třebušice na koleje č. 2 - 14 dopravny D9. Cizí organizace provádí také přístavbu vozů určených k vykládce nebo nakládce (tzv. materiál) pro sesterské org. i ostatní spoluživatele vlečky a odtah prázdných i ložených vozů materiálem, včetně vozů správkových z nádraží D9 jih formou posunu.
- Elektrické a motorové lokomotivy cizích organizací provádějí odtahy sestavených vlaků ze seřadovacího nádraží Washington (dopravny D10) do celostátní kolejové sítě.
- Lokomotivy cizích organizací zajíždějí do obvodu vlečky Hrabák na předávacím kolejišti v žst. Počerady formou posunu.
- Elektrické a motorové lokomotivy cizích organizací provádějí odtahy sestavených vlaků z předávacího kolejiště vlečky Komořany v obvodu žst. Počerady do celostátní kolejové sítě.
- Motorové lokomotivy jiných organizací provádějí přepravu vozů vlastních (pronajatých) a speciálních vozidel na místo určení formou posunu. Tyto cizí organizace (dopravci) musí mít k provozování dopravy na vlečkách Komořany, Hrabák, Ležáky platnou licenci vystavenou Drážním správním úřadem.

### Způsob zpravování o změnách Provozního řádu a o dopravních rozkazech:

Vlakovým osádkám cizích organizací, provádějících dopravní činnost na vlečkách budou předávány dopravní rozkazy vztahující se k jejich předmětu pracovní činnosti v kolejišti vleček.

Změny Provozního řádu kolejové dopravy budou předávány všem jeho držitelům.

## 73. Lanový posun

- Manipulační nádraží D8 - D9 - posun LH vozů na koleji č. 1.
- Kolejiště Nová Centrum - mezi kolejemi č. 1 - 3 na dřevošti.
- Čistička důlních vod.

V místech, kde je zabudován lanový posun, je zakázáno zdržovat se v dosahu napnutého lana a vstupovat do koleje, je-li lanový posun v provozu.

## V. SPOLEČNÁ USTANOVENÍ PRO DOPRAVNÍ PROVOZ

### 81. Doprava vlaků - funkce vlakvedoucího

Vlakvedoucími musí být obsazeny tyto vlaky a lokomotivy:

- Zajišťující přepravu do žst. Počerady.
- Zajišťující přepravu uhlí na vykládkovou rampu S7.
- Sestavené z Wa vozů KD na vlečku Unipetrol, a. s.
- Zajišťující přepravu popelovin v LH soupravách z vlečky Unipetrol, a.s.
- Sestavené z vozů cizích organizací a vlastních Wa vozů KD z ÚU na HMGD a zpět.
- Sestavené z Ta nebo Wa vozů na důl Centrum.
- Sestavené z vozů, které nejsou vybaveny výstražným zařízením (zvonícím kroužkem). Viz: D - D2 čl. 172 odst. - i.

Dozorce posunu uváděný v PŘ je zaměstnanec s kvalifikací vedoucího posunu.

Operátor dopravy uváděný v PŘ je zaměstnanec s kvalifikací vedoucího posunu

### 82. Vlaky tažené a sunuté

Tratě, na kterých smí jezdit jen vlaky tažené nebo jen sunuté:

- Vlaky KD na vlečku Unipetrol, a. s. ve směru tam i zpět - tažené.
- Přeprava prázdných vozů cizích organizací z dopravní D8 - D9 na HMGD k nakládce a ložených zpět do dopravní D8 - tažené.
- Na koleje č. 24 a 25 hlubinného zásobníku ÚU smí k výklopu od D8 zajiždět vlaky jen tažené.
- Vlaky z dopravní S7 a S8 do žst. Počerady ve směru tam i zpět - tažené.
- Vlaky z dopravní S7 a S8 na HZ EPC tažené v opačném směru tažené i sunuté.
- Vlaky KD na vlečku EPC ve směru tam i zpět - tažené.
- Vlaky na HMGD zajiždí k nakládce - sunuté.
- K zakladačům a na rýpadlové výsypky smí zajiždět vlaky jen sunuté.

Na nezasypané koryto nesmí lokomotivy ani speciální vozidla zajiždět.

Na ostatních tratích je podle potřeby dovolena jízda vlaků tažených i sunutých. Případná omezení jsou uvedena v místních ustanoveních jednotlivých dopravní a dále v dopravních rozkazech.

### 83. Použití pomocné lokomotivy

Použití pomocné lokomotivy je dle potřeby dovoleno na celé důlní dráze za podmínek stanovených předpisy D-D2 čl. 255-265.

V případě poruchy lokomotivy (vlaku) na trati nařizuje použití pomocné lokomotivy revírník po dohodě s dispečerem nebo operátorem kolejové dopravy .

### 84. Rychlosti vlaků a posunujících důlů

Nejvyšší dovolené rychlosti, které nesmí být překročeny, jsou stanoveny předpisem D-D2 čl. 251. Na pohyblivých kolejích jsou stanoveny nejvyšší povolené rychlosti vlaků a posunujících důlů 15 km/hod. Na tratích, v dopravních a manipulačních místech na pevných kolejích max. 20 km/hod, pokud není dále v tomto článku PŘ uvedeno jinak.

Tratěvé úseky:

- Mezi dopravami Š1–S7, S8–E2–E1, E1–žst. Počerady, E1–EPC včetně kolejí dopravní E2.....30 km/hod.
- Ve směru E1- žst.Počerady před přejezdem č.59 na jeho konec .....20 km/hod.



- Mezi dopravními D3–Unipetrol .....30 km/hod.
- V obvodu vlečky Unipetrol ..... 20 km/hod.

#### Užití tachografů s modulem GPS

K přepínání maximálních povolených rychlostí pro oblasti důlní dráhy a vleček dochází automaticky v určených místech (branách) viz. tabulka.

Strojvedoucí je povinen kontrolovat funkci modulu GPS. V případě, že zjistí odlišnost v nastavení max. rychlosti přejde na manuální nastavování tachografu dle návodu k obsluze tachografu, který je součástí dokumentace lokomotivy.

č. brány	místo	traťová rychlost pro směr	traťová rychlost pro směr
B1	Neobsazeno	Neobsazeno	
B2	D3, koleje č. 1c, 2c návěstidlo Op L2c	30km/h MM.D2, Unipetrol	20km/h D9
B3	Š1–Š7, koleje č. 1b, 2b cca 400m od JV č. 28 – rychlostníky	30km/h S7	20km/h Š1
B4	S7, kolej č. 40a návěstidlo Op Sc40a	30km/h Š1	20km/h S7
B5	S8, koleje č. 100a, 102a návěstidla Op B, Op C	30km/h E2, E1	20km/h S7, S8
B6	Skrývka JŠ – 0. řez, koleje č. 4, 6, cca 100m za přemostěním u vrátnice JŠ	20km/h Š1	15km/h pohyblivé koleje
B7	MM. Š40, kolej č. 104, cca 100m před JV č.2 – rychlostníky	20km/h OM 7	15km/h MM. Š40
B8	Š3, koleje č. 1a, 2a výhybka č. 23	20km/h Š3	15km/h pohyblivé koleje
B9	Š3, koleje č. 19, 2M u vyčkávacích návěstidel	20km/h Š3	15km/h pohyblivé koleje
B10	Š4, koleje č. 4, 13, 62, 71, 72 v úrovni zhlaví	20km/h Š4	15km/h pohyblivé koleje
B11	záloha		
B12	Š3–Š26, koleje č. 512, 514, návěstidla Op G, Op D	20km/h Š3	15km/h pohyblivé koleje
B13	Š1,Š2 – kolej č. 12, přechod P4 – rychlostníky	20km/h Š1, Š2	15km/h pohyblivé koleje
B14	MM. D2– Centrum, kolej č. 51 výhybka č. 4	30km/h MM. D2	20km/h Centrum
B15	Slatinice koleje č. 3,4 stožár TVč.209	30km/h Š1	15km/h pohyblivé koleje

Rychlostníky jsou umístěny vždy vpravo pouze u krajní koleje ve směru jízdy a platí i pro jízdy po ostatních kolejích.

Pokud je brána umístěna u návěstidla nebo u výhybky, není označena rychlostníkem.

Rychlost 15 km/h platí od brány nebo rychlostníku v obvodu všech pohyblivých kolejí.

Rychlost 20 km/h platí od brány nebo rychlostníku k další bráně nebo rychlostníku označujícím 15 nebo 30 km/h rychlost.

**85. Zjištění poškození vozu po vykolejení**

Postup po vykolejení je stanoven předpisem D-D2.

Oprávnění posoudit, zda po vykolejení vůz může být ponechán v provozu, má revírník dopravy, mechanik dopravy, vedoucí dopravního provozu, vedoucí dopravy, mistr nebo předák dílny oprav, strojvedoucí instruktor, strojvedoucí.

Každé vykolejení nebo poškození vozidel musí být nahlášeno dispečerovi KD nebo operátorovi, který vykolejení nebo poškození vozidel oznámí revírníkovi dopravy.

Vykolejené nebo jinak poškozené vozy s přechodností na celostátní dráhu a vozy cizích organizací musí revírník dopravy nahlásit vozové službě D9 (tel. 4739). Vozová manipulantka D9 nahlásí tyto vozy disponentovi žst. Třebušice (tel. 4795, ČD 433) a vozmistrovi ČD-STP Třebušice (ČD 972425233). Vozy cizích organizací přistavené na důlní dráhu z žst. Počerady hlásí vozová manipulantka D9 výpravčímu žst. Počerady (tel. 2534, ČD 972425534). Vykolejení a poškození vozů zapisuje vozová služba do denního hlášení, vozy musí být polepeny příslušnými vozovými nálepkami a disponovány na správkovou kolej žst. Třebušice nebo žst. Počerady.

Likvidaci každého vykolejení nebo poškození vozidel oznamuje revírník dopravy dispečerovi KD a svému nadřízenému, o vykolejení nebo poškození vozidel sepíše revírník dopravy příslušný protokol.

Vykolejení nebo poškození vozů cizích organizací a KD v kolejišti spoluuzivatelů jsou tito povinni prostřednictvím svých dispečerů nebo určených odpovědných zaměstnanců ihned hlásit vozové službě KD D9 (tel. 4739). V případě vozů cizích organizací vozová manipulantka provede nahlášení ČD Cargo a.s. Vozy KD nahlásí dispečerovi KD.

**86. Uložení nakolejovacích pomůcek**

V lokalitě JS jsou nakolejovací pomůcky umístěny ve zvláštním upraveném voze, který nemá přechodnost na celostátní dráhu. Stanoviště vozu je na NZ – Š1. Za provozuschopnost vozu a úplnost nakolejovacích pomůcek zodpovídá strojvedoucí instruktor - střídač.

Pro vykolejení v obvodu D9 - D8 - D11 jsou nakolejovací pomůcky uloženy před stanovištěm revírníka dopravy v dopravně D8. Za jejich uložení a stav je zodpovědný revírník. Pro vykolejení na hlubinných zásobnících jsou nakolejovací pomůcky uloženy před rošty u koleje č. 15 na D9 a na plošině roštu kolejí č. 24 a 25. Za jejich uložení je zodpovědný mistr roštů.

V obvodu HMGD jsou nakolejovací pomůcky uloženy před budovou hradla D4, za uložení a stav zodpovídá revírník.

Pro likvidaci nehod většího rozsahu je uzavřena smlouva s ČD. O povolání nehodového vlaku ČD rozhoduje vedoucí dopravy.

**87. Největší délka vlaků**

V obvodu důlní dráhy jsou stanoveny tyto největší délky vlaků:

1 lokomotiva + 12 LH vozů

1 lokomotiva + 10 Ta vozů

1 lokomotiva + 16 Ss vozů

1 lokomotiva + 10 Sv vozů

1 lokomotiva + 10 Wa vozů

- Unipetrol:

1 lokomotiva 10 Wa nebo 10 Ta vozů

1 lokomotiva + 12 LH vozů

- S8 a S7 - EPC:
  - 1 lokomotiva T 669(770) + 12 Wa vozů
  - 1 lokomotiva T 239 + 11 Wa vozů
  - 1 lokomotiva T 448 (740) + 12 Wa vozů
  - 1 lokomotiva T 448 (740) + 13 LH vozů (popeloviny)
- S8 - žst. Počerady:
  - 1 lokomotiva T 669(770) + 32 Wa vozů
  - 1 lokomotiva T 448 (740) + 30 Wa vozů

U vlaků sestavených z jiných řad vozů nebo jejich kombinaci nesmí délka vlaku přesáhnout 150 m. Je-li vlak výjimečně delší postupuje se podle čl. 172 odst.b. předpisu D-D2.

Největší délky posunujících dílů (nejdůležitější směry) jsou uvedeny v následující tab.:

směr	Druh posunujících dílů	Typ lokomotivy	Počet vozů
D9 kol. č. 1 na D8 nebo jinou kolej	ložená hlušina	mot. lok.	9 LH
D9 na koleje NZ č. 16 -19	prázdné ČD k nakládce	ellok	20 vozů (mimořádně 25)
D8 - D11	ložené ČD	ellok	max. 23 vozů 4nápr. nebo 30 vozů 2nápr.
S7- vykládací rampa (přikupy)	ložené vozy k výklopu	mot. lok.	max. 10 Ta vozů 10 Wa vozů
S8 na koleje NZ č.4 a 6	prázdné nakládce	mot. lok.	max. 32 vozů 4 nápravových

#### Lokalita Hrabák:

Největší délka posunujících dílů na vykládací místa Domes, a. s. a Vršany z hradla S7 je 140 m.

V ostatních případech nesmí celková délka posunujícího dílu překročit 150m.

#### **88. Dvoumužná osádka lokomotivy**

Dvoumužnou osádkou (strojvedoucí + vlakvedoucí) musí být obsazeny lokomotivy, zajišťující přepravu vlaků:

- Zajišťujících přepravu do žst. Počerady.
- Zajišťujících přepravu uhlí na vykládkovou rampu S7.
- Zajišťujících přepravu popelovin v LH soupravách z vlečky Unipetrol, a.s.
- Sestavených z vozů cizích organizací a Wa vozů KD z ÚU na HMGD a zpět.
- Sestavených z Wa vozů na důl Centrum.
- Vlaků sestavených z vozů, které nejsou vybaveny výstražným zařízením (zvonícím kroužkem). Viz: D - D2 čl. 172 odst. - i.

Dvoumužnou osádkou (strojvedoucí + vlakvedoucí nebo vedoucí posunu) musí být obsazeny lokomotivy zajišťující veškeré práce a přepravu formou posunu dle článku 71 tohoto Provozního řádu.

**90. Dopravní klid**

Potřebná opatření, související se zastavením či omezením dopravního provozu na některých částech důlní dráhy nebo obsluhovaných vlečkách, budou řešena změnou Provozního řádu KD, dopravním rozkazem nebo technicko-organizačním opatřením.

**91. Doprava zaměstnanců speciálními hnacími vozidly**

Přeprava zaměstnanců speciálními hnacími vozidly je povolena pouze v kabině. Počet osob, povolených k přepravě, je dán typem vozidel, zodpovědný za přepravované osoby je řidič vozidla.

Typ mot. vozíku:	Počet osob v kabině:
------------------	----------------------

MUV 69	řidič + 5
--------	-----------

MUV 69 s trolej. nástavbou	řidič + 5
----------------------------	-----------

Platí ustanovení předpisu D-A1 čl. 66.

**92. Nehody a mimořádné události**

Nehodou v železniční dopravě dle § 49, Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách se rozumí mimořádná událost v drážní dopravě (v našich podmínkách na důlní dráze i vlečce), k níž došlo v souvislosti s pohybem vozidla, mající za následek smrt nebo jinou újmu na zdraví osoby, větší škodu na majetku nebo ohrožení života a zdraví osob, přičemž za větší škodu se považuje částka dosahující nejméně 500 000,-Kč.

Činnost zaměstnance:

- Řídí se ustanovením předpisu D-D2 čl. 361 a 363.

Činnost dispečera KD:

- Oznámí vznik mimořádné události v drážní dopravě dle platného Havarijního plánu.
- Spolupracuje při likvidaci mimořádné události s dispečerem a inspekční službou příslušné lokality.
- Zaeviduje událost na dispečinku KD.

Hlášení mimořádných událostí

Hlášení mimořádných událostí v drážní dopravě se provádí dle platného Havarijního plánu.

Na základě rozhodnutí Závodního lomu bude dále informován:

- OBÚ v Mostě při mimořádné události na důlní dráze,
- Drážní inspekci v Praze prostřednictvím BHP-OTD při mimořádné události na vlečkách,
- Policii ČR při podezření ze spáchání trestného činu apod.

## VI. BRZDĚNÍ VLAKŮ

### 131. Hmotnosti a brzdicí váhy používaných drážních vozidel

Druh	Řada	Číselný kód	Hmotnost v t	Brzd. váha v t	Délka v m
el. lok.	27E	127	165	93	21,56
el. lok.	27E	127	155	87	21,56
mot. lok.	T 239	709	44	26	9,45
mot. lok	T 448	740	72	48	13,58
mot. lok.	T458	721	74	42	13,02
mot. lok	T 669.1	770	113	62	17,22
mot. lok	T 211	797	26	15	7,22

Druh	Řada	Hmotnost v t	Brzd. váha v t	Délka v m
vůz prázdný	LH	34	26	9,5
vůz ložený	LH	100	49	
vůz prázdný	Ta	35	24	12,2
vůz ložený	Ta	100	47	
vůz prázdný	Wa	27	21	13,5
vůz ložený	Wa	80	42	
vůz prázdný	Sa	20	15	13
vůz ložený	Sa	69	35	
vůz prázdný	Ss	12	9	6,89
vůz ložený	Ss	36	18	
vůz prázdný	Sv	22	18	11,9
vůz ložený	Sv	80	35	
vůz prázdný	Sav	24	20	13,74
vůz ložený	Sav	80	40	
vůz prázdný	Dumpcar	30	20	12
vůz ložený	Dumpcar	75	35	
vůz plošinový 2 osy pr.	Pa	10	7	12,37
vůz plošinový 4 osy pr.	Pa	20	16	18
„ČD“ prázdný 1 vzj.	Vt	13	11	10

„ČD“ ložený 1 vzj.	Vt	40	20	
„ČD“ prázdný 2 vzj.	Vsa	23	19	14
„ČD“ ložený 2 vzj.	Vsa	80	40	

Pomocné stroje a zařízení používaná v kolejové dopravě:

Druh	Záv. číslo	Hmotnost v t.	Brzdící váha
překladač kolejí	40	67	39
překladač kolejí	54	72	40
překladač kolejí	55	72	40

Druh, typ	Hmot. v t	Brzdící váha
vyhrnovač mezipražcových prostorů FR 312	15	11
dvoucestné rýpadlo Liebherr	21	16
dvoucestné rýpadlo Orenstein MHS	17	12
strojní podbíječka Plasser ASP	43	30
Pušl 71 na MUV 69	12, 2	8
SČH 150 čistička	40	20

Motorové kolejové vozíky:

Typ řada	Hmotnost v t.	Nosnost v t.	Délka v m.	Brzdící váha
MUV 69	8	8	6, 25	4
MUV 69 + zátěž	16		6, 25	8

**132.     Trat'ové poměry**

Trat'ový úsek - úseky	Rozhodný sklon tratě	Trat'. rychlost v km/hod.
MM. D2 - St. 1 Unipetrol	+12	30
MM. D2 - ČD St. 7	+10	30
MM. D2 - Centrum	+9	20
MM. D2 - D3	-2	30
D3-OM3 kolej č. 24	+3	20
D9 - D3	-6	20
ČD Třebušice - D9	-7	sunuté 10 tažené 15
D8 sever - D9 sever	-2	20
D8 jih kol. č. 5 -10 od třídírny k D8	-3	20
D8 -OM7	-5	20
D8 - D11	+10	20
D11 - konec výtahů	+12	20
Relační koleje D11-D10 (seř. nádr. Washington)	-2,5	20
D4 - OM7	-8	20
HMGD NS I	0	20
kolej č. 28 D4 - ŠZ	+26	20
Nová Centrum	-10	20
OM15 - D3	+4	20
OM3 - OM7	-2	20
OM7 - Š1	+5	20
OM3 - OM8	0	5
OM15 - OM3	+4	20
Š1 dopravna - kol. č. 7, 9a, 11a	+15	20
Š1 - S7 Hrabák - kol. č. 1b, 2b	+25 -28	30
Š1 - odstavná kolejiště Holešice	+15	20
Š1 - OM7 kol. č. 100	-5	20
OM7 - Š40 kol. č. 104	+17	20
Š1 – Š24:		
- kol. č. 21a (k JV č. 27)	+15	20
- kol. č. 19 (JV č. 27 - JV č. 29)	-10	20
- kol. č. 7b (JV č. 7 - CKV č. 36)	+10	20
- kol. č. 1a	-21	20
- kol. č. 2a	-23	20
- kol. č. 1b, 2b	+25	20
Š1 - Š2 kol. č. 1, 2, 4	-23	20
Š2 - Š3 kol. č. 10, 20	-25	20
Š2 - Š4 kol. č. 201, 202	-25	20
Š2 - kol. č. 3	+15	20
Š3 - č. 16, 18	-23	20

Traťový úsek - úseky	Rozhodný sklon tratě	Trať. rychlost v km/hod.
pohyblivé koleje na řezech	±35	15
pohyblivé koleje na výsypkových. etážích	±35	15
E1 JV č. 9 – přejezd P 59	+12	20
přejezd P 59 – žst. Počerady	-13	30
E1 JV č. 9 - E2	+9	30
E1 JV č. 9 - HZ EPC	+10	30
st. EPC - HZ EPC	+14	30
E2 - S8 JV č. 2	+4	30
S8 JV č. 2 – S7	-10	30
S8 JV č. 2 – S8 NZ	-5	30
S7 - kol. č. 31k JV 6a (MM Domes, Vršany)	+23	30
S7, kol. č. 31od JV 6a - rampa (MM Vršany)	+23	20
kol. č. 31k JV 6a (MM Domes, Vršany) - S7	-23	20
Š3 - kol. č.12a,14a (512, 514)	+15	20



**133. Zatížení vlaků podle druhů a dopravních směrů**

Dopravní směr	Druh vlaku	Souprava	Řazení vlaku	Hmotnost vlaku
ÚU-CHZ	ložený/prázdný	tažená	27E (127) + 10Wa	955/415
HMGD-D8	ložený	tažená	27E (127) + 32Wa	2715/-
Centr -D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Ta	1155/515
Centr -D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	T448 (740) +10Ta	1072/422
Centr -D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	2 x T239 (709) + 10Ta	1088/438
Centr -D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Wa	955/415
Centr -D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	T448(740) +10Wa	872/342
Centr1-D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	2 x T239 (709) + 10Wa	888/348
HMGD-CHZ	ložený/prázdný	tažená	27E (127) + 10Ta	1165/515
ÚU-lomy	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 6LH	765/396
D8-Š1-Počer.	ložený/prázdný	tažená	T669(770)+ 17Wa	1473/572
D8-Š1-S7	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Wa	955/415
D4-D8	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Ta	1165/515
D8-D4	ložený/prázdný	tažená, sunutá	T669(770) + 10Ta	1113/463
žst.Počerady-S8	-/prázdný	tažená	T669(770) +30Wa	-/893
S8-žst.Počerady	ložený/prázdný	tažená	T669(770) +30Wa	2513/893
HZ EPC-S8	-/prázdný	tažená, sunutá	T669(770) +11Wa	-/399
HZ EPC-S8	-/prázdný	tažená, sunutá	T448(740) +11Wa	-/358
S8-HZ EPC	ložený/prázdný	tažená	T669(770) +11Wa	993/399
S8-HZ EPC	ložený/prázdný	tažená	T448(740) +11Wa	952/358
S8-HZ EPC	ložený/prázdný	tažená	T239(709) +11Wa	924/330
HZ EPC-S8	-/prázdný	tažená, sunutá	T239(709) +11Wa	-/330
S8-HZ EPC	ložený/prázdný	tažená	T448(740) +11Wa	952/358
S7- EPC	ložený/prázdný	tažená	T44 (740) + 13 LH	1306/514
S7- EPC	ložený/prázdný	tažená	2x T239 (709) + 13 LH	1322/530
zakladače			27E (127)+12LH	1365/573
S7-Š1-Š2-Š3 zakladače	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) +12LH	1365/573
Š1-OM7-Š40-zaklad. Š2-Š3	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) +12LH	1365/573
Š4-Š2-Š3 zakladače	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127)+12LH	1365/573
Š1-D3-Š1 zakladače	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) +12LH	1365/573
Š1-D8 Š1-zakladače	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) +12LH	1365/573
Š4-Š1-D8-ÚU	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Ta	1165/465
Š4-Š1-OM7			27E (127) + 10Ta	1165/465
HMGD	ložený/prázdný	tažená, sunutá	27E (127) + 10Ta	1165/465
Š4-Š1-D3-CHZ	ložený/prázdný	tažená	27E (127) + 10Ta	1165/465

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Wa vozů: EPC - S8

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T239 (709)	14	44	11	75/30	69/30	63/30	56/30
T239(709)2x	14	44	11	73/30	68/30	62/30	57/30
T 669(770)	14	44	11	71/30	66/30	61/30	56/30

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: S8 - EPC

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T239 (709)	14	44	11	52/30	48/30	43/25	39/25
T239(709)2x	14	44	11	53/30	48/30	44/30	40/25
T 669(770)	14	44	11	52/30	48/30	44/30	40/25

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů: vykládací rampa - S7

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T239(709)2x	25	38	10	66/20	61/20	55/20	50/20

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů: S7 - vykládací rampa

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T239(709)2x	25	38	10	48/20	43/20	39/20	35/15

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů: Š1 - S7 (max. traťová rychlost 30km/h)

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 25 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	28	48	10	48/25	44/20	40/15	36/15

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů: Š1 - S7

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	28	58	10	64/30	60/30	55/25	50/25

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů: S7 - Š1(max. traťová rychlost 30km/h)  
I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 25 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	45	10	48/25	44/20	40/20	36/15

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů: S7 - Š1

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	55	10	64/30	60/30	55/30	50/25

Přeprava ložených vlaků, sestavených z vozů dumpcar: D8 - Š1 - Š2 - Š3 - zakladač

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost				
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů			
					1	2	3	4
Ellok 155 t 165 t	35	42	1	53/15				
	35	42	2	51/15	40/10			
	35	42	3	50/15	41/10	nelze		
	35	42	4	49/15	42/15	nelze		
	35	42	5	49/15	42/15	nelze	nelze	nelze
T 448 (740)	35	42	1	56/15				
	35	42	2	53/15	37/10			
	35	42	3	51/15	39/10	nelze		
	35	42	4	50/15	41/10	nelze	nelze	
	35	42	5	49/15	42/15	nelze	nelze	nelze
T239 (709)	35	42	1	51/15				
	35	42	2	49/15	nelze			

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: D8 - CHZ

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
Ellok 155 t 165 t	7	19	10	53/20	48/20	44/20	39/20
	7	19	9	53/20	48/20	43/20	38/20
	7	19	8	53/20	47/20	42/20	37/20
T 669(770)	7	19	10	52/20	48/20	43/20	38/20
	7	19	9	52/20	47/20	42/20	37/20
	7	19	8	52/20	47/20	41/20	36/20
T 448 (740)	7	19	10	52/20	47/20	42/20	37/20
	7	19	9	52/20	46/20	41/20	36/20
	7	19	8	51/20	46/20	40/20	34/20

Přeprava ložených vlaků, sestavených z LH vozů: S7 - Š1 (max. traťová rychlost 30km/h)  
I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 25 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	45	12	49/25	46/25	42/20	38/20

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z LH vozů: Š1 - S7

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	28	58	12	70/30	66/30	61/30	57/25

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů skřívkové řezy JŠ: Š3 - rýpadla

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	35	42	10	64/15	60/15	55/15	50/15

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů skřívkové řezy JŠ: rýpadla – Š3

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	35	42	10	48/15	44/15	40/10	nelze

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů na lokalitě JŠ: rýpadla – Š4

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	40	47	10	48/15	44/10	nelze	nelze

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů na lok. JŠ: Š4 - rýpadla

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	40	47	10	64/15	60/15	55/15	50/15

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů: HMGD - D4 - OM7 - D8

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	8	20	10	48/20	44/20	40/20	36/20

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů: D8 - OM7 - D4 - HMGD

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	8	20	10	64/20	60/20	55/20	50/20

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z LH vozů na lok. JŠ: zakladače, rýpadla

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	40	47	12	70/15	65/15	61/15	57/15

Přeprava ložených vlaků, sestavených z LH vozů na lok. JŠ: zakladače, rýpadla

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	40	47	12	49/15	46/10	42/10	nelze

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Ta vozů: šterbin. zásobník - D4 - OM7 - D8

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	26	39	10	61/20	60/20	55/20	50/20
T 669(770)	26	39	10	65/20	60/20	54/20	49/20

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Ta vozů: D8 - OM7 - D4 - šterbin. zásobník

I. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	26	39	10	48/20	44/20	40/20	36/15
T 669(770)	26	39	10	47/20	43/20	39/20	35/15

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z LH vozů na lok. JŠ: Š3-Š2-Š1

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	38	12	70/20	66/20	61/20	57/20

Přeprava ložených vlaků, sestavených z LH vozů na lok. JŠ: Š1-Š2-Š3

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	38	12	49/20	46/20	42/20	38/20

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: D8 - OM7 - D4 - šterbin. zásobník

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	26	39	10	53/20	48/20	44/20	39/20
T 669(770)	26	39	10	52/20	48/15	43/20	38/15

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Wa vozů: šterbin. zásobník - D4 - OM7 - D8

I. způsob brzdění a zábrzdá vzdálenost 150 m, maximální povolená rychlost 20 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	26	39	10	69/20	64/20	60/20	55/20
T 669(770)	26	39	10	71/20	65/20	60/20	54/20

**134. Brzdění vlaků sestavených z vozů cizích organizací**  
(ČD Cargo a.s. atp.)

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: HMGD - ÚU

II. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 15 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	8	8	32	52/15	51/15	49/15	48/15
	8	8	30	52/15	51/15	49/15	47/15
	8	8	15	52/15	49/15	46/15	43/15
T 669(770)	8	8	32	52/15	51/15	49/15	47/15
	8	8	30	52/15	50/15	49/15	47/15
	8	8	15	52/15	49/15	46/15	43/15
T 448 (740)	8	8	32	52/15	51/15	49/15	48/15
	8	8	30	52/15	51/15	49/15	47/15
	8	8	15	53/15	50/15	46/15	43/15

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: S7 - Š1 - D8

II.způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	39	30	52/25	51/25	49/25	47/25
	25	39	15	52/25	49/25	46/25	43/20
T 669(770)	25	39	30	52/25	50/25	49/25	47/25
	25	39	15	52/25	49/25	46/25	43/20

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Wa vozů: S7 - Š1 - D8

II.způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30k m/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
27E (127)	25	39	30	74/30	72/30	69/30	67/30
	25	39	15	71/30	67/30	64/30	60/30
T 669(770)	25	39	30	74/30	72/30	70/30	68/30
	25	39	15	72/30	68/30	64/30	60/30

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Wa vozů: S8 - žst. Počeradý

II. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T 669(770)	11	21	30	52/30	50/30	49/30	47/30

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Wa vozů: žst. Počeradý - S7

II. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T 669(770)	19	31	30	74/30	72/30	70/30	68/30

Přeprava ložených vlaků, sestavených z Vsa vozů: S8 - žst. Počeradý

II. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T 669(770)	11	21	30	50/30	48/30	47/30	45/30

Přeprava prázdných vlaků, sestavených z Vsa vozů: žst. Počeradý - S7

II. způsob brzdění a zábrzdna vzdálenost 400 m, maximální povolená rychlost 30 km/hod.

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
T 669(770)	19	31	30	78/30	76/30	73/30	71/30

U ostatních vlaků sestavených z vozů cizích organizací nelze předem stanovit údaje pro brzdění.

U každého takového vlaku musí vlakvedoucí předem provést výpočet brzdění a výsledek zapsat do „Knihy zkoušek brzd“, která je přílohou služební knihy lokomotivy.

Za správnou polohu přestavovačů „prázdný/ložený“ odpovídá vlakvedoucí.



**135. Zajištění vlaku proti ujetí**

Potřebné údaje k zajištění vlaku proti ujetí jsou stanoveny v závislosti na spádu a hmotnosti vlaku (posunujícího dílu).

<u>Trat'ový úsek</u> <u>Druhy vlaků</u>	<u>Rozhodný</u> <u>sklon v ‰</u>	<u>Způsob zajištění</u> <u>vlaku</u>
<u>ÚUK - Unipetrol, a. s.</u>		
ellok+10 Wa lož.	12	5 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
ellok+10 Ta lož.	12	5 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
T669(770)+10 Wa lož.	12	5 zarážek (nebo zabrzd. ML+1 vůz)
<u>Unipetrol,a. s. - ÚUK</u>		
ellok+10 Wa pr.	12	7 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
Ellok+10 Ta pr.	12	7 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
T669(770)+10 Wa pr.	12	6 zarážek (nebo zabrzd. ML+2 vozy)
<u>HMGD - ÚUK D8</u>		
ellok+32 Wa lož.	16	18 zarážek (nebo zabrzd. el.+3 vozy)
<u>ÚU D8 - HMGD</u>		
ellok+32 Wa pr.	16	20 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
<u>Centrum - HZ D8</u>		
ellok+10 Wap lož.	10	4 zarážky (nebo ručně zabrzd. ellok)
T448 (740)+10 Wap lož.	10	4 zarážky (nebo zabrzd. ML+1 vůz)
ellok+10 Ta lož.	10	4 zarážky + zabrzd. ellok
<u>HZ D8 – Centrum</u>		
ellok+10 Wap pr.	10	5 zarážek (nebo ručně zabrzd. ellok)
ellok+10 Ta pr	10	5 zarážek (nebo ručně zabrzd. llok)
T448 (740)+10 Wap pr.	10	5 zarážek (nebo zabrzd. ML+1 vůz)
<u>Zajištění pos. dílů (zátěže) proti ujetí na trati D8 - D11</u>		
Přeprava zátěže D8 - D11, 4-nápravové vozy (Wa Wsa), ellok		
16 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ellok
23 vozů lož.	12	ručně zabrzd. el+1 vůz
Přeprava zátěže D8 - D11, 4-nápravové vozy, mot.lok. T669(770)		
16 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ML+2 vozy
23 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ML+3 vozy
Přeprava zátěže D8 - D11, 2-nápravové vozy, ellok		
30 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ellok
Přeprava zátěže D8 - D11, 2-nápravové vozy, mot. lok. T669(770)		
8 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ML+1 vůz
20 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ML+2 vozy
30 vozů lož.	12	ručně zabrzd. ML+3 vozy

Přeprava správkových vozů prázdných i ložených z D11 na D8

(1 vůz čtyřnápravový = 2 vozy dvounápravové)

ellok	do 1 000 t	12	ručně zabrzd. ellok
T669(770)	do 80 t	12	ručně zabrzd. ML
T669(770)	do 500 t	12	ručně zabrzd. ML+1 vůz

Uvedené výpočty v tabulce pro přepravovanou zátěž z D8 na D11 jsou zpracovány u čtyřnápravových vozů na počty 16 a 23 vozů řady Wa (Vsa). Při odtahu zátěže - např. 20 Wa vozů, což není v tabulce uvedeno - přihlédne vlakvedoucí při zajišťování posunujícího dílu proti ujetí k vyššímu počtu vozů uvedenému v tabulce - v uvedeném případě se bude dle tabulky počítat 23 vozů.

Při zajišťování vlaku nebo posunujícího dílu neuvedeného v tomto článku postupuje osádka vlaku dle ustanovení předpisu D-V2.

Pro případ nutnosti zajištění vlaku (pos. dílu) proti ujetí při poruše průběžné brzdy musí být elektrické lokomotivy vystavené do provozu vybaveny minimálně 12 zarážkami.

Motorové lokomotivy zajišťující přepravu S8 - žst. Počerady musí být vybaveny 8 zarážkami. Ostatní motorové lokomotivy 5 zarážkami.

Traťový úsek	Rozhodný sklon v ‰	Počet zarážek	
		ellok -všechny nápravy zabrzd.RB	
		12 LH P/L	10 Ta P/L
Š1 - dopravná kol. 7, 9a, 11a	15	0/1	0/1
Š1 - S7	25	1/5	0/4
T669(770)+17 Wa lož.		zabrzd. ML+10 zar.	
T669(770)+17 Wa pr.		zabrzd. ML+ 1 zar.	
Š1 - odst. kolejiště Holešice - kol. č. 25, 27, 31	15	0/1	0/1
Š1 - OM7 kol. č. 100	5	0/0	0/0
OM7 - Š40 kol. č. 104	17	0/2	0/1
Š1 - Š24			
- kol. č. 21a (k JV č. 27)	15	0/1	0/1
- kol. č. 19 (JV č. 27 - JV č. 29)	10	0/0	0/0
- kol. č. 7b (JV č. 27 - CKV č. 36)	10	0/0	0/0
- kol. č. 1a	21	0/3	0/3
- kol. č. 2a	23	0/4	0/3
- kol. č. 1b, 2b	25	1/5	0/4
Š1 - Š2 kol. č. 1, 2, 4a	23	0/4	0/3
Š2 - Š3 kol. č. 10, 20	25	1/5	0/4
Š2 - Š4 kol. č. 201, 202	25	1/5	0/4
Š2 - kol. č. 3	15	0/1	0/1
Š3 - kol. č. 16, 18	23	0/4	0/3
Š3 - kol. č. 19	15	0/1	0/1

Trat'ový úsek	Rozhodný sklon v ‰	Způsob zajištění vlaky	
Š3 - kol. č. 12a,14a (512, 514)	15	0/1	0/1
pohyblivé koleje na řezech	35	3/11	1/8
pohyblivé koleje na výsypkách	35	3/9	0/6
žst. Počeradý - S8	11		
T669(770) + 34 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/7 zar.	
E1 (HZ) - S8	14		
T669(770) + 11 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/1 zar.	
T448 (740) + 11 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/2 zar.	
T239 (709) + 11 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/3 zar.	
T239 (709) + 10 Ta P/L		zabrzd. ML + 1/3 zar.	
E1 (HZ) - S7	19		
T669(770) + 11 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/2 zar.	
T239 (709) + 11 Wa P/L		zabrzd. ML + 1/5 zar.	
S7 - vykl. rampa Vršany	25		
T669(770) + 10 Ta P/L		zabrzd. ML + 0/5 zar.	
žst. Počeradý - S8	11		
T669(770) + 34 Wa P/L		zabrzd. ML + 0/7 zar.	

## VII. MÍSTNÍ USTANOVENÍ PRO DOPRAVNÍ A NAPOJENÁ MANIPULAČNÍ MÍSTA

### 141. Místní ustanovení pro dopravu D3

#### 1. Údaje o zařízení a obsluze

##### 1.1. Náčrtek dopravní

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

##### 1.2. Dopravní a vedlejší koleje

Koleje č. 1b, 2b jsou traťové D3 – MM. D2.

Kolej č. 1 je traťová D3 – OM3.

Koleje č. 121, 122 jsou traťové D3 - D9.

Koleje v dopravně D3:

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1c	461	dopravní
1d	226	dopravní
2c	590	dopravní
2d	180	vedlejší, odstavná, kusá
24	201	dopravní
27	178	vedlejší, odstavná, kusá
25	318	vedlejší, odstavná
23	320	vedlejší, odstavná
21	300	dopravní
22	240	dopravní
16	180	vedlejší, odstavná, kusá
17	180	vedlejší, odstavná, kusá

##### 1.3. Osvětlení kolejiště

Je zajištěno sedmi osvětlovacími věžemi OV1 - OV7. Zapínání a vypínání svítidel věží je zajištěno fotobuňkou. Ovládání osvětlení lze přepnout v místnosti obsluhy hradla D3.

Údržbu provádí PÚ elektro kolejové dopravy.

##### 1.4. Sdělovací zařízení

Hradlo D3 je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly D9, OM3. Pomocí MB telefonu je umožněno přímé spojení do kolejiště. Hradlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

##### 1.5. Zabezpečovací zařízení

Hradlo D3 je vybaveno programovatelným staničním zabezpečovacím zařízením (P-SZZ). Dále světelným zabezpečovacím zařízením bez závor (AŽD 71) přejezdu P1 (Nejedlý). Hradlař D3 je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a „Příručku operátora P-SZZ“.

**1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi hradlem D3- manipulačním místem D2 - St. 1 se zajišťuje dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním (nabídkou, přijetím, odhláškou).

Zajištění jízd vlaků mezi dopravnou D3 a dolem Centrum je uvedeno v čl. 141.M6.

Manipulační místem D2 vlaky projíždějí.

**1.8. Obsazení hradla**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař D3 vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Knihu EOV.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádné události.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání rádiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek, PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby. Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na kolejové schéma, které je zobrazeno na barevné obrazovce monitoru.

V případě poruchy činnosti kolejových obvodů zjišťuje hradlař volnost vlakové cesty pohledem nebo obchůzkou. Při poruše funkce P-SZZ hradlař postupuje dle „Příručky operátora P-SZZ“.

**1.12. Obsluha výhybek**

Výhybku č. 49 přestavuje ručně řidič speciálního hnacího vozidla (mimořádně vedoucí posunu), který provádí manipulaci na koleji č. 27 (odstavování vozíku nebo vyjždění z odstavné koleje).

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek zámky**

Výhybka č. 49 je uzamčena výměnovým zámkem do přímého směru na kolej č. 25. Výhybka je závislá na výkolejce č. Vk1.

**1.15. Klíče od zámků výhybek**

Elektromagnetický zámek EZ Vk 1/49 uvolní na žádost řidiče speciálního hnacího vozidla (vedoucího posunu) hradlař D3. Po elektrickém uvolnění lze vyjmout klíč od výkolejky č. VK1, tuto odemknout, sklopit a vyjmout klíč od výměnového zámku výhybky č. 49. Výhybka se pak odemkne a ručně přestaví. Po skončení manipulace se výhybka uzamkne, výkolejka naklopí na kolej, uzamkne a uvolněný klíč od výkolejky vrátí do elektromagnetického zámku.

**1.20. Posun za krajní výhybku**

**Pokud bude posunující díl sestaven z více než 18ti vozů a hradlař D9 bude chtít provádět posun za krajní výhybku č.101 do správné koleje č.121 zpraví hradlaře D3 o nutnosti dát na vjezdovém návěstidle OpS121, S121 návěst povolující jízdu proto, aby posunující díl uvolnil krajní výhybku. Zápisy o jízdě posunujícího dílu za krajní výhybku do dopravního deníku provede hradlař D9 dle vzoru v Provozním řádu kolejové dopravy uvedenými v kapitole XV pod body č.6 a 8 a to i přes to, že jde o posun do správné koleje.**

V případě posunu do nesprávné koleje č.122 je postup, včetně zápisů v dopravním deníku obdobný, viz. ustanovení článku č.125 dopravních předpisů D-D2.

Hradlař D3 provádí zápisy v dopravním deníku dle vzoru v Provozním řádu kolejové dopravy uvedenými v kapitole XV pod bodem č.13 a to i v případě posunu do koleje č.121 jde-li o posun s více než 18–ti vozy. Návěst povolující jízdu na vjezdových návěstidlech S121 a S122 změní hradlař D3 na návěst „Stůj“ v okamžiku kdy je hradlařem D9 informován o ukončení posunu za krajní výhybku.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě v dopravně D3 po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Vozy odstavené na kolejích č. 23 a 25 se zajišťují takto:

Koleje mají spád 2 ‰ směrem k D9.

Počet odstavených vozů	Počet zarážek
do 15 vozů prázdných i ložených	1 zarážka od D9
nad 15 vozů prázdných i ložených	2 zarážky od D9

Soupravy odstavené na koleji č. 2d se zajišťují 1 zarážkou z každé strany

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Pro pravidelné odstavování speciálních hnacích vozidel je určena kolej č. 27.

Pro pravidelné odstavování vozů jsou určeny koleje č. 2d, 23, 25.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní D3**

Dopravní D3 zajišťuje jízdy vlaků a drobných vozidel do sousedních dopravní a provádění posunu. V trianglu D3 se provádí „otáčení“ souprav.

**141.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo D2****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek kolejiště**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1b, 1, 2b, 2 jsou traťové D3-D2 - St. 1.

Kolej č. 51 je traťová D2 - Centrum.

Kolej č. 3N (31) je kolej traťová D2 - St. 5

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek zámky**

V manipulačním místě D2 jsou uzamčeny výměnovým zámkem výhybky č. 4, 7.

**1.15. Klíče od zámků výhybek**

Hlavní klíče od zámků výhybek jsou uloženy na stanovišti hradlaře D3.

Náhradní klíče výhybek a výkolejek jsou uloženy u revírníka kolejové dopravy.

**1.21. Současné jízdy na tutéž kolej**

Současné jízdy na tutéž kolej jsou zakázány.

Do obvodu dolu Centrum smí být vypraven pouze jeden vlak nebo posunující díl.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě v manipulačním místě D2 po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.26. Traťové koleje určené k občasnému odstavování**

Se souhlasem dispečera dopravy Unipetrol lze obsadit kolej č. 1 nebo 2 mezi MM D1 a St. 1 cisternovými vozy této organizace. Za zajištění odstavených vozů proti ujetí odpovídají zaměstnanci Unipetrolu. V případě potřeby, na příkaz operátora dopravy, lze odstavit vozy na koleji č. 2 mezi D3 a MM D2. Vozy odstavené mezi D3 a přejezdem musí být zajištěny proti ujetí třemi záložkami od přejezdu a jednou záložkou od D2. Vozy odstavené mezi přejezdem a St. 1 musí být zajištěny proti ujetí dvěma záložkami z obou stran.



## **2. Organizace práce v kolejišti manipulačního místa D2**

Manipulačním místem D2 vlaky projíždějí.

Před MM D2 jsou ve vzdálenosti 200m před námezíkem výhybky č. 4 umístěny u kolejí č. 1, 2 tabulky V, dle D-D1, čl. 50. Tabulky V slouží ke krytí MM D2 směrem od St. 1 (Unipetrol). Po příjezdu k tabulce V umístěnému u koleje č. 1 nebo u koleje č. 2 vlak nebo pos. díl zastaví a strojvedoucí si radiostanicí vyžádá od hradlaře D3 povolení k další jízdě vlaku (pos. dílu). Po zajetí celého vlaku (posunujícího dílu) za tabulky V dá hradlař D3 výpravčímu St. 1 (Unipetrol) odhlášku.

### **2.1. Obsluha havarijního přejezdu mezi MM D2 – St.1, St. 5**

Mezi MM D2 a St.1, St. 5 je zřízen havarijní přejezd přes koleje č. 1, 2, 3N trvale zajištěný z obou stran uzamčenými závory. Přejezd mohou používat zaměstnanci Unipetrol při opravách poruch plynového potrubí.

V případě poruchy nebo havárie, kdy se musí použít tento přejezd, požádají zaměstnanci Unipetrol telefonicky hradlaře D3 (tel. 476 205 723) o souhlas k otevření závor. Hradlař D3 je povinen před udělením souhlasu zajistit výlukou kolejí a provést o tom zápis do dopravního deníku. Po udělení souhlasu hradlaře D3 zaměstnanci Unipetrol odemknou závory, přejedou za přejezd, po uvolnění přejezdu závory opět uzamknou a hradlaři oznámí telefonicky uvolnění přejezdu a uzamčení obou závor. Takto se postupuje i při jízdě zpět. Dva klíče od závor jsou na jednom svazku uloženy v zalepené obálce na hradle D3 a hradlaři jsou povinni předání klíčů uvádět v Knize odevzdávky služby. Pro případy havárií mají klíče od závor zaměstnanci Unipetrol. V nutných případech mohou vyžádat otevření závor i zaměstnanci kolejové dopravy (nehody, plánované výluky apod.). Vedoucí práce si musí předem vyzvednout klíče od závor na hradle D3 a při použití přejezdu postupuje stejným způsobem jako v případě zaměstnanců Unipetrol.

## **141.M6 Místní ustanovení pro manipulační místo dolu Centrum**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek kolejiště**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 51 mezi manipulačním místem důl Centrum a manipulačním místem D2 je kolej traťová.

Koleje v manipulačním místě obvod Nová Centrum:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
1	490	vedlejší, kusá
2	350	vedlejší, sypací, kusá
3	470	vedlejší, sypací, kusá

#### **Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno výbojkovým osvětlením, umístěným na stožárech, které jsou mezi kolejemi č. 1 a 2. Údržbu provádějí zaměstnanci dolu Centrum.

#### **1.3. Sdělovací zařízení**

V kolejišti není sdělovací zařízení zabudováno. Vedoucí posunu je vybaven přenosnou RDS s dopravní frekvencí D3.

#### **1.7. Zajištění jízd**

Jízdy souprav určených k nakládce uhlí mezi dopravnou D3 a manipulačním místem dolu Centrum - obvod Nová Centrum se provádějí formou posunu za krajní výhybku.

Vedoucím posunu je vlakvedoucí obslužné lokomotivy. Hradlař D3 vždy vyrozumí vedoucího jednoduchého posunu dolu Centrum prostřednictvím dispečera dolu Centrum (tel. 9220). Tyto hovory zprostředkovává dispečer dolu Centrum, který rovněž provádí jejich záznam. Další posun v obvodu manipulačního místa dolu Centrum řídí vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum.

Obsluha manipulačního místa dolu Centrum, vozy s materiálem a hlušinou mezi manipulačním místem D2 a manipulačním místem dolu Centrum - obvod Nová Centrum, se provádí tažením posunujícího dílu. Vedoucím posunu je vlakvedoucí obslužné lokomotivy. Jízdu posunujícího dílu do obvodu Nová Centrum oznámí hradlař D3 dispečerovi dolu.

#### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Za volnost vlakové cesty na sypacích kolejích č. 2 a 3 je zodpovědný vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum.

Kontrolu volnosti ostatních kolejí v manipulačním obvodu dolu Centrum provádí před zahájením posunu vedoucí posunu (vlakvedoucí) přidělený k lokomotivě.

**1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky v manipulačním místě dolu Centrum nejsou osvětleny.

**1.12. Obsluha výhybek**

Výhybku č. 1 obsluhuje ručně vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum.

Výhybky č. 2, 4, 5 a 6 obsluhuje ručně vedoucí posunu (vlakvedoucí) přidělený k lokomotivě provádějící obsluhu manipulačního místa dolu Centrum.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci dolu Centrum.

**1.14. Zajištění výhybek zámky**

- Výhybka č. 1 je opatřena dvěma výměnovými zámky. V základní poloze je výhybka uzamčena do koleje č. 2 (ve směru na výhybku č. 2). Při jízdách na kolej č. 3 je uzamčena výměnovým zámkem do koleje č. 3. Do základní polohy musí být výhybka č. 1 přestavěna vždy před ukončením těžební směny.
- Výhybka č. 2 je v základní poloze uzamčena na kolej č. 2.
- Výhybka č. 4 je v základní poloze uzamčena do přímého směru na kolej č. 1.
- Výhybka č. 45 je opatřena dvěma výměnovými zámky. V základní poloze je výhybka uzamčena do koleje č. 25 .

**1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíče od zámků výhybky č. 1 jsou uloženy na stanovišti vedoucího jednoduchého posunu dolu Centrum.

Náhradní klíče od zámků výhybky č. 1 jsou uloženy u dispečera dolu Centrum.

Hlavní klíče od zámků výhybky č. 2, 4, 45 jsou uloženy na stanovišti hradlaře D3.

Náhradní klíče jsou uloženy u revírníka kolejové dopravy.

**1.16. Souhlas k posunu**

Souhlas k posunu dává vedoucí posunu (vlakvedoucí). K posunu při nakládce vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum.

**1.17. Řízení posunu ve stanoveném obvodu**

Posun při nakládce souprav Ta (Wa) vozů na kolejích č. 2 a 3 řídí vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum. Posun při nakládce vozů je řízen světelnými návěstidly pro popojíždění (D-D1 čl. 191 - 194). Posun v manipulačním místě dolu Centrum, přístavbu vozů s materiálem, popílkem a LH vozů s hlušinou, řídí vedoucí posunu (vlakvedoucí) obslužné lokomotivy.

**1.18. Rychlost jízdy při posunu**

V obvodu je povolena nejvyšší rychlost 15 km/hod.

Kolejové váhy na kolejích č. 2 a 3 jsou vyřazeny z činnosti a mechanicky zabezpečeny.

Pojíždění kolejových vah lokomotivami je povoleno, nejvyšší rychlost při jízdě přes váhy je 5 km/hod.

**1.20. Posun za krajní výhybku**

O souhlas k posunu za krajní výhybku č. 1 (např. při přejíždění vlaku na druhou nakládací kolej) do koleje č. 36a musí vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum požádat hradlaře D3 prostřednictvím dispečera dolu Centrum.  
Vzdálenost potřebná k uvolnění výhybky č. 1 je označena označníkem umístěným u koleje č. 36a.

**1.21. Současné jízdy vlaků na tutéž kolej**

Současné jízdy jsou zakázány.  
Do obvodu dolu Centrum smí být vypraven pouze jeden vlak nebo posunující díl.

**1.22. Rozkaz k odjezdu**

Rozkaz k odjezdu vlaku z obvodu Nová Centrum dává hradlař D3 vedoucímu jednoduchého posunu dolu Centrum po jeho předchozí žádosti. Strojvedoucímu dá rozkaz k odjezdu vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum.  
Rozkaz k odjezdu posunujícího dílu, provádějícího obsluhu v obvodu Nová Centrum dává hradlař D3 vedoucímu posunu (vlakvedoucímu) obslužné lokomotivy, který ohlásí ukončení posunu hradlaři D3.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel proti ujetí**

Rozhodný spád kolejí dolu Centrum:

<u>Koleje N. Centrum</u>	<u>Spád</u>
1	4 ‰
2	4 ‰
3	4 ‰

Potřebný počet zarážek k zajištění vozů je uveden v následující tabulce:

Počet vozů	Hmotnost v tunách	Počet zarážek	Počet vozů	Hmotnost v tunách	Počet zarážek
10 Ta pr.	350	2	10 Ta lož.	1 000	2 z obou stran
1 LH pr.	34	1	1 LH lož.	100	1 z obou stran

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

V obvodu Nová Centrum jsou k pravidelnému odstavování vozů k nakládce určeny koleje č. 2 a 3. Na koleji č. 1 je vykládací místo pro materiál v úseku od výhybky č. 4 k zarážedlu na konci kusé koleje.

## 2. Organizace práce

### 2.1. Platnost předpisů

V obvodu kolejiště dolu Centrum platí předpisy pro důlní dráhy, Provozní řád kolejové dopravy.

### 2.2. Nakládka souprav Ta a Wa vozů v manipulačním místě dolu Centrum - obvod Nová Centrum

Hradlař D3 zkontroluje na svém stanovišti uložení klíčů od zámků výhybek č. 8, 11 manipulačního místa D2, výhybek č. 2 z obvodu Centrum.

Hradlař D3 oznámí přístavbu do obvodu dolu Nová Centrum dispečerovi dolu Centrum.

Vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum postaví cestu na určenou nakládací kolej, uzamkne výhybku č. 1 a potom dá prostřednictvím dispečera dolu Centrum souhlas hradlaři D3 k posunu z dopravní D3.

Není-li do kolejí č. 2, 2b mezi St. 1 a D3 vypraven žádný vlak, posunující díl nebo speciální hnací vozidlo, vyžádá si hradlař D3 od hradlaře St.1 souhlas k posunu za krajní výhybku do nesprávné koleje viz ustanovení předpisu D-D2 čl. 125 a provede zápis dle Provozního řádu kolejové dopravy kap. XV. do dopravního deníku.

Hradlař D3 vydá vedoucímu posunu přidělenému k Ta soupravě klíče od zámků výhybek č. 4 (D2), 45 a povolí posun.

Posunující díl po příjezdu do manipulačního místa D2 zastaví před výhybkou č. 4.

Vlakvedoucí ji odemkne, přestaví pro jízdu ve směru do koleje č. 51 do obvodu manipulačního místa Centrum. Po přejetí výhybky č. 4 celou soupravou a uvolnění námezniční výhybky č. 4 (čelo posunujícího dílu v úrovni vyčkávacího návěstidla - lichoběžníková tabulka pro opačný směr) vlakvedoucí přestaví a uzamkne výhybku č. 4 pro jízdu ve směru do koleje č. 2. Pomocí radiostanice nahlásí hradlaři D3 uvolnění a uzamčení výhybky č. 4.

Hradlař D3 oznámí hradlaři St. 1 ukončení posunu do koleje č. 2b a provede zápis dle Provozního řádu kolejové dopravy kap. XV. do dopravního deníku.

Posunující díl po příjezdu na kolej č. 35 v manipulačním místě Centrum uvolní výhybku č. 45 a zastaví u červeného kruhového terče.

Vlakvedoucí odemkne, přestaví a uzamkne výhybku č. 45 pro jízdu do obvodu Nová Centrum.

Posunující díl zastaví v obvodu Nová Centrum čelem lokomotivy před vyčkávacím návěstidlem - Lichoběžníková tabulka. Před zahájením nakládky provede strojvedoucí kontrolu uzavření všech vozů v soupravě. Vjezd posunujícího dílu do prostoru zásobníku je dovolen na ruční návěst "Přiblížit", dávanou vedoucím jednoduchého posunu dolu Centrum nebo světelnou návěstí návěstidel pro popojíždění. Vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum je povinen oznámit prostřednictvím dispečera dolu Centrum hradlaři D3 příjezd posunujícího dílu do obvodu Nová Centrum.

Posun při nakládce je řízen světelnými návěstidly pro popojíždění, která jsou umístěna mezi kolejemi č. 2 a 3, dle D-D1 čl. 191 - 194.

Ukončení nakládky oznámí vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum prostřednictvím dispečera dolu Centrum hradlaři D3.

Po souhlasu hradlaře D3 dá vedoucí jednoduchého posunu dolu Centrum rozkaz k odjezdu posunujícího dílu.

Posunující díl odjede do koleje č. 35. Vedoucí posunu přidělený k Ta soupravě odemkne výhybku č. 45, přestaví ji do směru na kolej č. 25, v této poloze ji uzamkne.

Po příjezdu k vyčkávacímu návěstidlu - lichoběžníková tabulka umístěnému u koleje č. 51 posunující díl zastaví a vedoucí posunu si radiostanicí vyžádá od hradlaře D3 povolení přestavění výhybky č. 4.

Není-li do kolejí č. 2, 2b mezi St.1 a D3 vypraven žádný vlak, posunující díl nebo speciální hnací vozidlo, vyžádá si hradlař D3 od hradlaře St.1 souhlas k posunu za krajní výhybku do nesprávné koleje viz ustanovení předpisu D-D2 čl. 125, provede zápis dle Provozního řádu kolejové dopravy kap. XV do dopravního deníku a povolí vedoucímu posunu přestavění výhybky č. 4 do koleje č. 51 a jízdu posunujícího dílu do koleje č. 2b. Po zajetí posunujícího dílu do koleje č. 2b a uvolnění výhybky č. 4 vedoucí posunu výhybku přestaví a uzamkne směrem do koleje č. 2, o čemž vyrozumí hradlaře D3.

Po příjezdu do dopravny D3 odevzdá vedoucí posunu klíče od zámků výhybek č. 4, 45 hradlaři D3. Hradlař D3 oznámí hradlaři St.1 ukončení posunu do koleje č. 2b a provede zápis dle Provozního řádu kolejové dopravy kap. XV do dopravního deníku.

Nakládka do dvou souprav na dole Centrum není možná.

Při posunu zajistí vedoucí posunu střežení nezabezpečených přejezdů dle D-D2 čl. 98c.

### **2.3. Přístavba materiálu manipulačního místa dolu Centrum - obvod Nová Centrum a odtah hlušiny**

Motorové lokomotivy KD zajišťují přístavbu a odtah vozů s materiálem a hlušinou.

Posun do manipulačního místa Centrum a zpět se provádí shodně s článkem 2.2.

Jízdy posunujících dílů z manipulačního místa D2 se provádějí tažením a do manipulačního místa Nová Centrum sunutím.

Vlakvedoucí po příjezdu do obvodu Nová Centrum vyčká příchodu odpovědného zaměstnance dolu Centrum, který potvrdí převzetí vozu na odevzdávkovém listu a určí místo, kam se vůz přistaví. Po ukončení obsluhy uzamkne vlakvedoucí výhybky č. 2 a 4 dolu Centrum a požádá hradlaře D3 o svolení k odjezdu.

Pro nakládku hlušiny (odvalu) se na kolej č. 1 Nová Centrum přistavuje motorovou lokomotivou prázdný LH vůz. LH vůz nesmí být nakládán závadným a nebezpečným odpadem. Ložený LH vůz je lokomotivami KD přepravován k výklopu na rýpadlové výsypky. Pokud hradlař D3 nemá v držení klíče od zámků výhybek v jízdní cestě do manipulačního místa dolu Centrum a výhybek č. 2 a 4 z obvodu Nová Centrum, nesmí vypravit z D3 do manipulačního místa dolu Centrum žádný vlak ani posunující díl.

### **2.4. Lanový posun**

V kolejišti dolu Centrum se nachází lanový posun pro posun LH vozů na koleji č. 1 v obvodu Nová Centrum (odval).

Pro lanový posun platí platný technologický postup dolu Centrum.

**143. Místní ustanovení pro dopravu D4****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v obvodu hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 21, 22 jsou traťové D4 - OM7.

Koleje v dopravně D4:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
6	325	vedlejší, odstavná, kusá
8	487	vedlejší, nakládací, odstavná, kusá
10	532	vedlejší, nakládací, odstavná, kusá
12	378	vedlejší, odsyp LH, kusá
14	356	vedlejší, odstavná, kusá
16	319	vedlejší, nakládací, kusá
18	443	vedlejší, nakládací, odstavná, kusá
20	499	vedlejší, nakládací, odstavná, kusá
20a	65	vedlejší, odstavná, kusá
28	355	vedlejší, šterbinový zásobník, kusá

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Osvětlení kolejiště NS I je zajištěno osmi osvětlovacími věžemi.

Na střeše stanice NS I jsou umístěny halogenové světlomety.

Zapínání a vypínání svítidel věží je zajištěno fotobuňkou na jednotlivých věžích. Údržbu provádí PÚ elektro.

Osvětlení na nakládacích stanicích udržuje úsek HMGD elektro.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo D4 je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení se stavědlem OM7. Pomocí MB telefonů je umožněno spojení do kolejiště.

Stavědlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo D4 je vybaveno staničním zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS II 63.

Kolejiště je izolováno s výjimkou koleje č. 28 na rostech ŠZ. Hradlař při obsluze zabezpečovacího zařízení je povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

**1.7. Zajištění jízdy vlaků**

Jízdy vlaků mezi D4 - OM7 se zajišťují telefonickým dorozumíváním dle D-D2 čl. 182 (nabídkou, přijetím, odhláškou)

**1.8. Obsazení hradla**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

### 1.9. **Vedení provozní dokumentace**

Hradlař D4 vede tuto dokumentaci:

- Dopravní deník. I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Knihu EOv.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a výkolejek.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádné události.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek, PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

### 1.10. **Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem na reliéf ovládacího pultu. V případě poruchy kolejových obvodů zjistí hradlař volnost vlakové cesty pohledem, není-li přehled, obchůzkou.

### 1.12. **Obsluha výhybek**

Výhybka č. 16 obsluhuje ručně vlakvedoucí (vedoucí posunu).

### 1.13. **Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

### 1.14. **Zajištění výhybek a výkolejek zámků**

Výhybka č. 16 je uzamčena do přímého směru na kolej č. 20.

### 1.15. **Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíč od zámků výhybky č. 16 je uložen na stanovišti hradlaře D4.

Náhradní klíč je uložen u revírníka KD.



**1.16. Souhlas k posunu v dopravě**

Posun zpět za úroveň označníků z kolejí č. 8, 10, 18, 20 je možný pouze po předchozím souhlasu hradlaře.

**1.17. Řízení posunu**

Posun v obvodu dopravní D4 řídí vedoucí posunu (vlakvedoucí) přidělený k lokomotivě. Posun při nakládce souprav na NS I řídí sypač a provádí se dle Pokynů pro obsluhu dálkového ovládání el. lokomotivy Tesla Niroso uvedených v článku 234 PŘ. Posun na šterbinovém zásobníku (SZ) řídí předák roštů.

**1.22. Rozkaz k odjezdu**

Rozkaz k odjezdu ze šterbinového zásobníku dává předák SZ po předchozím souhlasu hradlaře D4.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Odstavovat vozidla na koleji č. 28 je zakázáno.

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístění zarážek
6 - 20a	0 ‰	1 + 1	z obou stran

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Koleje č. 8, 10, 18, 20 směrem od označníků ke konci kolejí, viz čl. 2.3.

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístění zarážek
8, 10, 18, 20	0 ‰	1 + 1	z obou stran

**1.26. Koleje určené k občasnému odstavování**

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístění zarážek
8, 10, 16, 18	0 ‰	1 + 1	z obou stran

## **2. Organizace práce v kolejišti dopravní D4**

Nakládka Ta vozů se provádí na kolejích č. 8, 10, 16, 18 a 20 nakládací stanice NS I. Dispečer HMGD na začátku směny oznámí hradlaři D4 sypací místa na NS I, na kterých se bude provádět nakládka.

Hradlař D4 zajišťuje plynulou přistavbu prázdných vlaků na určené sypací koleje. V případě nedostatku prázdných vlaků určí dispečer HMGD, na které sypací místo (koleje) bude přistavba prováděna přednostně. Každou změnu oznámí dispečer HMGD včas, aby mohl hradlař přistavbu na požadované místo zajistit plynule. Vlak sestavený z Ta vozů přijíždějí na sypací místo pod NS I sunuté. Strojvedoucí přistaví vlak prvním vozem pod sypací místo. Hradlař D4 oznámí dispečerovi HMGD číslo vlaku, čas a kolej, na kterou byl vlak přistaven. Ten oznámí číslo vlaku sypači na příslušném sypacím místě. Nejvyšší dovolená rychlost při nakládce je 3km/hod.

Prázdné vlaky k nakládce na NS I vjíždí od OM7 vždy na volnou kolej. Je-li výjimečně potřeba uskutečnit vjezd vlaku na kolej obsazenou, postupuje hradlař D4 dle ustanovení D-D2. LH vozy k nakládce neuhelné hmoty (otěry) mohou zajiždět pod NS I sunuté i tažené. Za dodržování průjezdného průřezu na sypacích místech zodpovídají sypači, v případě nesjízdnosti koleje je sypač povinen ihned zpravit dispečera HMGD a hradlaře D4.

### **2.1. Jízdy na rošty šterbinového zásobníku HMGD**

Kolej č. 28 je kusá, konec koleje na šterbinovém zásobníku (ŠZ) je opatřen betonovým zarážedlem. Max. stoupání je +27 ‰, vlastní rošty v délce 150 m jsou v nivelitě 0 ‰.

Rošty ŠZ jsou kryty vyčkávacím návěstidlem „Lichoběžníková tabulka "a" "Opakovací lichoběžníková tabulka“ (D-D1 čl. 47, 48).

Na ŠZ je povolena nejvyšší rychlost 5 km/hod. Vlak zajiždí na rošty ŠZ tažené i sunuté. V obvodu roštů ŠZ vykonává funkci vedoucího jednoduchého posunu výklopní – předák roštů. Dopravní styk mezi rošty ŠZ a hradlem D4, tj. příjezd a odjezd vlaků, řídí předák roštů. Vjezd na rošty ŠZ je dovolen jen na ruční návěst „Přiblížit“ dávanou výklopním – předákem. Nedává-li výklopní – předák návěst „Přiblížit“, musí strojvedoucí zastavit před vyčkávacím návěstidlem „Lichoběžníková tabulka“. Návěsti při posunu na rostech ŠZ smí dávat jen výklopní – předák.

V případě, že posunující díl na výklop doprovází vlakvedoucí na prvním sunutém voze, musí před rošty sestoupit z posunujícího dílu a zaujmout místo na výklopní lávce. V době posunu na rostech nesmí být vlakvedoucí na soupravě.

Vlak (pos.díl) smí odjet z roštů ŠZ jen na rozkaz výklopního, který dostane svolení k odjezdu od předáka roštů po předchozím souhlasu hradlaře D4.

Výklopní – předák, dříve než dá rozkaz k odjezdu, se musí přesvědčit, že jsou vozy v soupravě uzavřeny a že pro odjezd vlaku nejsou žádné překážky v průjezdném průřezu. Klopení vozů řady Dumpcar na rostech ŠZ je zakázáno.

**2.2. Způsob odstavování LH vozů určených pro odsyp materiálu na kolejích č. 12 a 14**

Pro krytí míst odstavených LH vozů jsou zabudována vyčkávací návěstidla „lichoběžníková tabulka“ u kolejí č. 12 a 14 ve vzdálenosti 130 m od jihovýchodního čela objektu NS 1. Jízdy posunujících dílů nebo vlaků za tato návěstidla povoluje hradlař D4 pomocí radiostanice, drážního rozhlasu nebo ústně. V případě nutnosti zajet do severozápadního zhlaví zařídí hradlař nejprve vytažení odstavených LH vozů buďto z koleje č. 12 nebo 14 a teprve poté povolí jízdy do zmíněného zhlaví.

**2.3. Odstavování vozidel za NSI v kolejích č. 8, 10, 18, 20**

V kolejišti za NSI je možno odstavovat kolejová vozidla za dodržení následujících podmínek. Kolejiště za NSI je neelektrizováno proto musí být v tomto prostoru prováděn posun pouze motorovou lokomotivou. Prostor pro odstavování vozidel je vymezen návěstidly - „mechanická uzávěra koleje“ umístěnými na konci kusých kolejí a návěstidly „označnick“, která jsou umístěna u jednotlivých kolejí směrem k objektu NSI. Tzn., že vozidla nemohou být odstavena mimo takto vymezený prostor, s výjimkou kolejí č. 12 a 14, na které jsou odstaveny LH vozy určené pro pomocné práce. Tyto vozy jsou odstavené pod objektem nakládací stanice NSI.

V případě, že hradlař D4 povolí jízdu posunujícího dílu do některé z kolejí za NSI nesmí být do této koleje vypraven žádný vlak nebo posunující díl do doby než posunující díl příslušnou kolej uvolní.

S ohledem na odstavená vozidla v kolejích za NSI mohou vlaky určené k nakládce zajižďet prvním vozem za lokomotivou pouze pod nakládací místo a vlaky vypravené do kolejí bez nakládacích míst smí dojet nejdále čelem lokomotivy k objektu NSI, na kolejích č. 12, 14 k vyčkávacímu návěstidlu – „lichoběžníková tabulka“. Při ostatních jízdách musí být strojvedoucí (řidič) nebo vedoucí posunu předem hradlařem D4 vyrozuměn o jízdě na obsazenou kolej.

Délky prostorů určených k odstavování kolejových vozidel za NSI:

kolej č. 8	159m
kolej č. 10	157m
kolej č. 18	159m
kolej č. 20	161m

**144. Místní ustanovení pro dopravnu D8****1. Údaje o zařízení a obsluze**

Dopravna D8 tvoří společně s dopravnou D9 jedno manipulační nádraží. Kolejiště manipulačního nádraží má po provozní stránce dvě nádraží - jižní a severní.

Jižní obvod vyúsťuje v žst. Třebušice dvěma spojkami a to „starou spojkou“ kolej č. 50 (ÚU kolej č. 101) a „novou spojkou“ kolej č. 51 (ÚU kolej č. 102). Po koleji č. 101 jsou možné jízdy v žst. Třebušice do kolejí č. 51 - 14 dopravní D9, po koleji č. 102 jsou možné jen jízdy do kolejí č. 11 - 14 dopravní D9. Kolejiště jižního nádraží ústí v dopravě D8 do spojovacích kolejí č. 119 a 120 směr D11.

Severní obvod začíná u vjezdového návěstidla D9 ve směru od dopravní D3. Koleje severního nádraží č. 15 - 30 ústí do dvoukolejné tratě ve směru k dopravě OM7. kolejemi č. 141 a 142. Do obvodu D8 je výhybkami č. 152, 153, 157 a 50 napojeno kolejiště lokality JŠ. Jižní a severní obvod je spojen spojovací kolejí č. 62 v obvodu D8 a spojovací kolejí č. 53 v obvodu D9.

Provoz v celém manipulačním nádraží je řízen stavědly D8 a D9. Hranicí mezi oběma dopravami je myšlená kolmice na koleje č. 1 - 14 v úrovni čela budovy třídrny PC ve směru od D8 a kolmice na koleje č. 15 - 28 v úrovni čela budovy NZ ve směru od D8. V obvodu dopravní D8 se nachází kolejiště manipulačního obvodu bývalé třídrny Quida a kolejiště manipulačního obvodu stavebního dvora D8.

Kolej č. 64 vede nepoužívaným zařízením hlubinného zásobníku, do kterého je vstup přísně zakázán.

**1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavených výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 119 a 120 jsou traťové D8 - D11.

Koleje č. 141 a 142 jsou traťové D8 - OM7.

Koleje v dopravě D8 jih:

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1	802	vedlejší, hlušina
2	502	vedlejší, nakládací
3	560	vedlejší, nakládací
4	647	vedlejší, nakládací
5	647	vedlejší, odstavná
6	656	vedlejší, odstavná
7	683	vedlejší, odstavná
8	702	vedlejší, odstavná
9	675	vedlejší, nakládací, odstavná
10	676	vedlejší, nakládací, odstavná
11	663	vedlejší, nakládací
12	661	vedlejší, nakládací
13	396	dopravní, přístavba ČD
14	396	dopravní, přístavba ČD
62	106	spojka sever - jih
...		
117	276	vedlejší, odstavná
118	280	vedlejší

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
119a	81	vedlejší
120a	50	vedlejší
120b	288	vedlejší
Koleje v dopravně D8 sever:		
15	523	vedlejší MHZ, od D8 odstavná
16	623	vedlejší, nakládací
17	645	vedlejší, nakládací
18	614	vedlejší, nakládací
19	561	vedlejší, nakládací (aglomerát)
20	557	vedlejší, nakládací (aglomerát)
21	515	vedlejší, průjezdná, odstavná
22	781	dopravní
23	543	dopravní
24	545	vedlejší (HZ)
25	576	vedlejší (HZ)
26	525	vedlejší, odstavná, kusá
28 od D8	190	vedlejší, úprava nákladu, kusá
29	235	vedlejší, kusá
63	152	vedlejší, odstavná, kusá
64	245	vedlejší, odstavná, kusá
65	87	vedlejší, odstavná, kusá
131	130	vedlejší, odstavná, kusá
132	200	vedlejší, odstavná, kusá

Koleje v dopravně Š1:

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1Š	490	dopravní Š1
2Š	490	dopravní Š1
4Š	430	dopravní Š1
5Š	322	dopravní Š1
6Š	385	dopravní Š1
11Š	254	dopravní Š1

Koleje v obvodu Quida a st. dvora D8 jsou uvedeny v místním ustanovení čl. 144.M1.

### 1.3. **Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno čtyřmi osvětlovacími věžemi OV1 - OV4. Zapínání a vypínání svítidel věží je pomocí fotobuňky na jednotlivých věžích. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

### 1.4. **Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly Š1, OM7, D9, D11, operátorem dopravy, dispečerem ÚU a vedoucím posunu roštů. MB telefony umožňují přímé spojení do kolejiště.

Stavědlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

### 1.5. **Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo D8 je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB III 8012.

Hradlař D8 je při obsluze povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

V dopravně D8 platí výjimky RD pro umístění návěstidel:

- Výjimka č.j. OŘV SHD/21 ze dne 4. 1. 1989 pro zkrácení pojistné vzdálenosti 10m od první výhybky za návěstidlem pro návěstidla Uz2z, Uz3z, Uz4z, Uz9z, Uz10z, Uz11z, Uz12z, Se119, Uz119z (nové označení je Uz2L, Uz3L, Uz4L, Uz9L, Uz10L, Uz11L, Uz12L, Uz62L, Uz119L).
- Výjimka č.j. OŘV SHD/612 ze dne 15. 8. 1989 pro zkrácení pojistné vzdálenosti k první výhybce za návěstidlem pro návěstidla Uz1L na 10 m, Uz63-65 na 20 m, Uz7-14 na 10 m, Uz120L na 15 m, Uz120S na 20 m.
- Rozhodnutím RD Most pod značkou ODD-305-94 ze dne 17. 10. 1994 jen koleje č 2 a 3 D8 jih povoleno používání obdélníkové tabule s červeným textem „Konec sypání na 2. koleji“ a „Konec sypání na 3. koleji“ pro označení místa za návěstidlem, kde musí být ukončen posun při sypání.

### **1.7. Zajištění jízdy vlaků**

Jízdy vlaků mezi hradly D8 - D9, D8 - D11, D8 - OM7, D8 - Š1 se zajišťují dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním (nabídkou, přijetím, odhláškou).

Dále souhlasy, které jsou součástí zabezpečovacího zařízení - mezi D8 - D9 po kolejích č. 13, 14, 21, 22, 23. Mezi D8 - OM7 je v provozu automatický blok.

### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo D8 je obsazeno v ranní směně dvěma hradlaři, kteří se po třech hodinách střídají v řízení dopravy a obsluze zabezpečovacího zařízení.

První hradlař je zodpovědný za řízení dopravy v dopravně a přilehlých tratích. Obsluhuje sdělovací zařízení a vede dopravní deník. Spolupracuje s operátorem dopravy, dispečerem ÚU, KD, vedoucím posunu roštů a hradlaři sousedních stanovišť.

Druhý hradlař obsluhuje zabezpečovací zařízení pro jízdy vlaků a posunujících dílů podle příkazů prvního hradlaře.

Stanoviště prvního hradlaře se po třech hodinách předává písemně odevzdávkou služby v dopravním deníku dle ustanovení předpisu D-D2.

V případě potřeby může revírník KD nařídit obsazení hradla jen jedním hradlařem.

### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zab. a sděl. zařízení.
- Kniha EPS, EOV.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a závořů v koleji č. 30.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.

9. Podpisy předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby. Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV. PŘ. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště, s výjimkou kolejí č. 63, 64, 65, 26, 28, 29, 131, 132, které nemají izolované kolejové obvody a proto se na nich zjišťuje volnost pohledem do kolejiště. V případě poruchy zjistí hradlař volnost vlakové cesty pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky č. 166B, 172, 172A a výkolejka Vk 29a nejsou osvětlovány.

**1.12. Obsluha výhybek**

Výhybky č. 172 a 172A v dopravně D8 představuje ručně vedoucí posunu, strojvedoucí lokomotivy, řidič speciálního hnacího vozidla.

Základní poloha ručně stavěných výhybek:

- Výhybky č. 172 a 172A do odbočky.
- Výhybka č. 166B do přímého směru na kolej č. 131.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámky**

V obvodu dopravní D8 je uzamčena výkolejka Vk 29a.

**1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíč od výkolejky Vk 29a je uložen u mistra kovodílen. Náhradní klíč je uložen u revírníka.

**1.16. Souhlas k posunu v dopravně**

Souhlas k posunu na HZ dává předák roštů (ved. posunu). Na nakládacích kolejích sypač (vážná).

Je-li nutné vzhledem k počtu vozů, aby posunující díl při sypání popojížděl za návěstidlo na kolejích č. 2 a 3, dá hradlař D8 souhlas k posunu za návěstidlo buďto:

- Návěstí „Přivolávací návěst - posun dovolen“ na světelném návěstidle pro uzávěru koleje příslušné sypací koleje.
- Radiopojítkem - závazná slovní znění jsou uvedena v čl. 227 Provozního řádu.
- V případě poruchy radiopojítka může být rozkaz k posunu za návěstidlo dán rozhlasem.

**1.17. Řízení posunu**

Posun jednotlivých posunujících dílů v obvodu manipulačního nádraží řídí vlakvedoucí přidělený k lokomotivě.

Posun vozů při nakládce aglomerátu na kolejích č. 19, 20 je prováděn el. lokomotivami s dálkovým ovládáním nebo je řízen radiopojítkem, případně návěstidly pro popojíždění.

Posun vozů při nakládce na kolejích č. 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12 je prováděn el. lokomotivami s dálkovým ovládáním.

Rozkaz hradlaře D8 k povolení posunu za návěstidlo světelná uzávěra koleje na kolejích č. 2 a 3 platí přímo pro strojvedoucího sypací ellok. Ve všech případech povolení posunu za návěstidlo má strojvedoucí povolen posun nejdále k tabuli „Konec sypaní na 2. koleji“ („Konec sypaní na 3. koleji“). Strojvedoucí musí vždy zastavit čelem lokomotivy před tabulí u příslušné koleje.

Na koleji č. 4 je posun za návěstidlo při sypaní zakázán!

Posun v obvodu hlubinného zásobníku na koleji č. 24 a 25 řídí vedoucí posunu roštů ÚU.

#### **1.18. Rychlost jízdy při posunu**

Omezení rychlosti v obvodu manipulačního nádraží D9 - D8 je uvedeno v čl. 84 Provozního řádu.

#### **1.19. Odrážení a spouštění vozů**

V obvodu D8 - D9 na kolejích č. 5 - 10 je odrážení vozů dovoleno za podmínek stanovených předpisy D-D2. Koleje, na které se odrážení provádí, musí být obsazené řádně zajištěnými vozy proti ujetí.

#### **1.20. Posun za krajní výhybku**

Hradlař D8 může povolit posun za krajní výhybku jen se souhlasem hradlaře sousední OM7 na koleje č. 141, 142, D11 na kolej č. 119, D9 na koleje č. 11 - 23.

Časový údaj zahájení a ukončení posunu za krajní výhybku zapíše oba hradlaři do dopravního deníku.

Pokud při posunu v nádraží D8 - D9 přejedou vozidla za kmenové návěstidlo nebo za návěstidlo světelné uzávěry koleje kryjící vjezd do zhlaví D9, musí být posun prováděn se souhlasem hradlaře D9 a zapsán v dopravním deníku.

#### **1.21. Současné jízdy na tutéž kolej**

Současné jízdy na tutéž kolej jsou povoleny na HZ koleje č. 24 a 25 (viz D-D2 čl. 233). Na ostatních kolejích v dopravně D8 jsou zakázány.

#### **1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

V obvodu D8 smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí v případech uvedených v D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

#### **1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Spádové poměry manipulačního nádraží D8 - D9:

kolej č. 11Š	D8 - Š1	+5 ‰	
kolej č. 5Š	D8 - Š1	+3 ‰	
koleje č. 1-4	D8 jih	+4 ‰	od D8 k třídičné koleje stoupají, od třídičny až do zhlaví D9 pak 0 ‰
koleje č. 5-10	D8 jih	+3 ‰	od D8 280 m směrem k třídičné koleje stoupají, do zhlaví D9 pak 0 ‰
koleje č. 11, 12	od NS k D8	0 ‰	
koleje č. 13, 14		0 ‰	
koleje č. 15-28, 55	D8 - D9	-2 ‰	od D8 směrem k D9 koleje klesají



Odstavování vozidel na jednotlivé koleje manipulačního nádraží D8 - D9 je prováděno dle provozní situace ve spolupráci operátora dopravy a hradlařů D8 a D9. V nádraží se odstavují vozy různých řad cizích dopravců i vlastní a proto jsou dále uvedeny tabulky potřebného počtu zarážek k zajištění vozidel.

Za zajištění odpovídá příslušný vlakvedoucí, který vozy odvěsil (odstavil). Při zajišťování vozidel proti ujetí, kdy není příslušný počet vozů uveden v tabulce, přihlídně vlakvedoucí k nejbližšímu vyššímu počtu vozů uvedenému v tabulce (např. 5 ložených LH se zajistí jako 9 ložených LH atd.). Pro zajištění skupiny ložených a prázdných vozů se uvažuje výpočet jako pro vozy ložené, zarážkami se zajišťují vždy vozy ložené.

Při zajišťování vozidel, která nejsou vůbec uvedena v tabulkách, postupuje vlakvedoucí při výpočtu dle ustanovení D-D2. Hmotnosti vozidel potřebné pro výpočet potřebného počtu zarážek jsou uvedeny v čl. 131 Provozního řádu.

Za zajištění hnacího vozidla proti ujetí odpovídá strojvedoucí, který odstavení provedl. Povinnosti při odstavení hnacího vozidla jsou uvedeny v předpisech D-V2 a D-D2.

#### Tabulky potřebného počtu zarážek k zajištění odstavených vozů v obvodu manipulačního nádraží D8 - D9

##### ČD (cizí) vozy na kolejích nádraží D8 - D9 jih:

Vozy	Počet vozů	Ložení	Kolej č.	Sklon v ‰	Počet zarážek
2-nápravové vozy	15	prázdné	1-4 od D8	4	1 od D8
	nad 15	i ložené	1-4 od D8	4	2 od D8
4-nápravové vozy	7	prázdné	1-4 od D8	4	1 od D8
	8-15	i ložené	1-4 od D8	4	2 od D8
	nad 15		1-4 od D8	4	3 od D8
2-nápravové vozy	20	prázdné	5-10	3	1 od D8
	nad 20	i ložené	5-10	3	2 od D8
4-nápravové vozy	10	prázdné	5-10	3	1 od D8
	11-20	i ložené	5-10	3	2 od D8
	nad 20		5-10	3	3 od D8

Na sypací koleji č. 2 (3) se po ukončení sypání (posunu při nakládce) za návěstidlo Uz 2L (Uz 3L) mohou ložená vozidla nechat odstavená přes námezdníky výhybek č. 66a/b a č. 69 (63a/b) až k tabuli „Konec sypání na 2. koleji (3. koleji)“. Při odevzdávce služby na stanovišti D8 musí hradlař tuto skutečnost uvést v Knize odevzdávky služby.

##### ČD (cizí) vozy na kolejích č. 11 - 12 od D8:

ČD vozy odstavené na kolejích č. 11 a 12 se zajistí proti ujetí ve směru od D8 jednou zarážkou.

##### ČD (cizí) vozy na kolejích č. 13 - 14 nádraží D8 - D9:

ČD (cizí) vozy odstavené na kolejích č. 13 a 14 se zajistí proti ujetí ve směru od D8 jednou zarážkou. Na koleji č. 13 se skupina ČD vozů po ukončení přístavby na vlečku do koleje č. 13 a kolejové spojky č. 62 může nechat odstavená přes námezdníky výhybek č. 68 a 67. Při odevzdávce služby na stanovišti D8 musí hradlař tuto skutečnost uvést v Knize odevzdávky služby.

ČD (cizí) vozy na kolejích č. 15 - 28 (vč. 55) nádraží D8 - D9 sever:

Vozy	Počet vozů	Ložení	Kolej č.	Sklon v ‰	Počet zar.
2-nápravové vozy	do 32	prázdné	15-28 do D9	2	1 od D9
	nad 32	i ložené	15-28 od D9	2	2 od D9
4-nápravové vozy	do 16	prázdné	15-28 od D9	2	1 od D9
	17-32	i ložené	15-28 od D9	2	2 od D9

Odstavené vozy na koleji č. 28:

Vozy prázdné i ložené odstavené na koleji č. 28 od D8 musí být zajištěny proti ujetí z obou stran jednou zarážkou.

Vozy odstavené na koleji č. 29:

Vozy odstavené na koleji č. 29 v obvodu kovodílen nebo skladu hutního materiálu musí být zajištěny proti ujetí z obou stran jednou zarážkou. Železniční přejezd u kovodílen musí být vždy volný.

Vozy odstavené na kolejích č. 63 - 65 a č. 131 - 132:

Vozy odstavené na kolejích č. 63 - 65 a č. 131 - 132 musí být zajištěny proti ujetí z obou stran jednou zarážkou.

Ložená a prázdná hlušina:

Vozy	Počet vozů	Ložení	Kolej č.	Sklon v ‰	Počet zarážek
LH	9 5	ložené	11Š	4,7	2 1
zima LH	5	ložené	11Š	4,7	1
LH	9	ložené	5Š	2,7	1 od D8
LH	9	lož. i prázd.	10	3	1 od D9
LH	9	lož. i prázd.	15-28	2	2 od D8
LH	nad 9	prázdné	1 od D8	4	3 od D8
LH	9	prázdné	1 od D8	4	1
LH		ložené	1 od D9	0	

## **2. Organizace práce v kolejišti D8 - D9**

### **2.1. Jízdy na hlubinný zásobník koleje č. 24 a 25**

Rošty HZ na koleji č. 24 a 25 jsou kryty od D8 nepřenosnými vyčkávacími návěstidly Lichoběžníková tabulka (D-D1 čl. 47); od D9 " Lichoběžníková tabulka " a "Opakovací lichoběžníková tabulka "(D-D1 čl. 47, 48).

Umístění vyčkávacích návěstidel „Lichoběžníková tabulka“ v úrovni začátku roštů HZ a umístění „Opakovací lichoběžníkové tabulky“ pro kolej č. 25 od D9 vpravo vně kolejové spojky mezi výhybkami č. 115 a 118 je povoleno Rozhodnutím Revírního dozoru č.j. ODD/39/98.

Posunovací obvod roštů HZ je těmito vyčkávacími návěstidly ohraničen. Nejvyšší dovolená rychlost jízdy na rostech HZ je 5 km/hod. Od hradla D8 jsou dovoleny jízdy na rošty HZ jen taženým vlakům. Od hradla D9 jsou dovoleny jízdy taženým i sunutým vlakům, nebo posun. dílům. Na jedné koleji roštů HZ lze klopit i více vlaků současně.

Osádky vlaků nemusí být zpraveny o jízdě na obsazenou kolej (D-D2 čl. 247). Za posun v obvodu roštů HZ je odpovědný vedoucí posunu roštů. Vedoucí posunu roštů smí dát souhlas k jízdě vlaku od D8 nebo D9 na kolej č. 24 nebo 25 jen v případě, že předchozí vlak přijatý na stejnou kolej zajel bezpečně do haly roštů a jeho příjezd oznámil příslušnému hradlaři.

Vedoucí posunu roštů je povinen každý příjíždějící vlak (pos. díl) nahlásit výklopnímu ligifonem nebo rozhlasem, výklopní potvrdí přijetí zprávy. Výklopní řídí posun od vyčkávacího návěstidla (lichoběžníková tabulka) pomocí ručních návěstí pro posun.

Vjezd vlaku od vyčkávacího návěstidla na rošty HZ je dovolen na ruční návěst „Přiblížit“. Nedává-li výklopní návěst „Přiblížit“, musí strojvedoucí zastavit před vyčkávacím návěstidlem. Výklop vozů na rostech HZ provádí výklopní. Výklopní musí při posunu v obvodu roštů neustále kontrolovat volnost průjezdného průřezu. Je-li třeba při výklopu provádět posun mimo posunovací obvod HZ ( za návěstidlo „Lichoběžníková tabulka“ příslušné koleje směrem k D8 nebo D9), musí výklopní projednat takový posun s vedoucím posunu roštů, který si vyžádá souhlas hradlaře příslušné dopravní. Takový posun se smí provádět nejdále ke kmenovému světelnému odjezdovému návěstidlu příslušné koleje. Je-li třeba při výklopu provést posun do zhlaví dopravní D8 nebo D9, tj. za kmenové světelné odjezdové návěstidlo příslušné koleje, musí výklopní projednat takový posun s vedoucím posunu roštů, který si vyžádá souhlas hradlaře příslušné dopravní. Hradlař dovolí posun světelnou návěstí „Přivolávací návěst - posun dovolen“. Ukončení posunu za návěstidlo „Lichoběžníková tabulka“ nebo za kmenové světelné odjezdové návěstidlo a návrat vlaku do haly roštů oznámí vedoucí posunu roštů hradlaři příslušné dopravní. Hradlař zahájení a ukončení posunu zapíše na první volný řádek v dopravního deníku.

Hradlař D8 nebo D9 smí dovolit posun ve své dopravně na kolej č. 24 nebo 25 k vyčkávacímu návěstidlu „Lichoběžníková tabulka“ pouze se souhlasem vedoucího posunu roštů. V době posunu z haly roštů za návěstidlo „Lichoběžníková tabulka“ nesmí hradlař vypravit ze své dopravní na tuto kolej vlak ani posunující díl. Ukončení výklopu vozů oznámí výklopní vedoucímu posunu roštů osobně nebo ligifonem. Ten mu zprávu potvrdí, oznámí mu směr odjezdu vyklopeného vlaku a dohodne s ním postup při klopení dalších vlaků. Pokud výklop nebyl dokončen na jedné koleji a je nutný přejezd vlaku na jinou kolej k dokončení výklopu, musí výklopní tuto skutečnost oznámit strojvedoucímu a požádat vedoucího posunu roštů o zajištění přejetí vlaku. Vedoucí posunu roštů smí nahlásit připravenost vlaku k odjezdu z roštů jen tomu hradlaři, z jehož dopravní vlak na rošty HZ přijel a musí požádat hradlaře o souhlas k jízdě vlaku z obvodu roštů HZ ke světelnému odjezdovému návěstidlu. Teprve se souhlasem hradlaře smí na příkaz vedoucího posunu roštů výklopní povolit jízdu vlaku k odjezdovému návěstidlu. Odjezd vlaku z koleje č. 24 nebo 25 do dopravní D8 nebo D9 se řídí příslušným světelným odjezdovým návěstidlem.

O jízdě vlaku od hradla D8 na rošty HZ nemusí být zpraven hradlař D9 v případě, že se tento vlak bude vracet zpět do dopravní D8. V případě, že bude vlak po výklopu pokračovat v jízdě k hradlu D9, je vedoucí posunu roštů povinen zpravit hradlaře D8 a požádat ho o souhlas. Hradlař D8 povolí jízdu k hradlu D9 po přijetí vlaku hradlařem D9. Toto ustanovení platí i pro jízdy v opačném směru z D9 na D8.

V případě, že vlak (pos. dílu) doprovází vlakvedoucí, musí vlak (pos. díl) před rošty HZ zastavit, vlakvedoucí musí před rošty sestoupit z vozu (pos. dílu) a zaujme místo na výklopní lávce. Po celou dobu posunu na rostech HZ nesmí být vlakvedoucí na vozech. Vlakvedoucí v případě potřeby předává ruční návěsti dávané výklopním.

Strojvedoucím a řidičům je zakázáno v prostoru roštů HZ vystupovat a nastupovat

z hnacích vozidel. Toto je povoleno jen v prostoru betonové plochy uprostřed HZ. Při nemožném vyjetí hnacího vozidla (vlaku) z roštů nebo jiné mimořádnosti, kdy musí strojvedoucí nebo řidič speciálního hnacího vozidla opustit vozidlo, zabezpečí mistr roštů bezpečné podmínky pro opuštění hnacího vozidla.

Vozy řady LH a Dumpcar je povoleno klopit na kolejích č. 26, 23 na místě určeném technickým dozorem.

## 2.2. **Přístavba a odtah LH vozů na koleji č. 1 (hlušina)**

Přístavbu prázdných a odtah ložených LH vozů zajišťuje operátor KD na žádost dispečera ÚU. O jízdě motorové lokomotivy na kolej č. 1 vyrozumí hradlař D8, D9 dispečera ÚU.

Prázdné sunuté LH vozy se přistavují od D8 tak, aby první sunutý vůz stál čelem před násypkou z PD B 24 třídírny, aby bylo možno přivěsit tažné lano vrátku č. 2 na vůz. Při přístavbě LH vozů na obsazenou kolej zastaví prvním sunutým vozem ve vzdálenosti 5 m od stojících LH vozů.

U každé přístavby vozů musí být přítomen předák, který upřesní vlakvedoucímu místo odstavení vozů a případně si vyžádá rozpojení soupravy pro uvolnění přejezdu přes kolej č. 1, nebo z jiného důvodu.

Vozy musí být přistaveny tak, aby ovládací zařízení pro výklop bylo směrem ke koleji č. 2, tzn. klapkami k budovám.

Sypání hlušiny a posun LH vozů na kolej č.1 se provádí dle platného TP.

Po nahlášení ložené soupravy LH vozů k odtahu zodpovídají vrátkaři za odvěšení tažných lan vrátek a zajištění vozů proti ujetí.

Spojování rozpojování a manipulaci s vozidly s výjimkou posunu vrátkem smí provádět pouze vlakvedoucí nebo vedoucí posunu.

Je zakázáno přivěšovat lokomotivu na soupravu LH vozů, je-li tato souprava přivěšena na tažném lanu.

Před odjezdem ložené soupravy na zakládání lomů musí být provedena úplná zkouška brzdy.

**Přeprava ložené hlušiny na zakládání - výpočet skutečných brzdících procent:**

Typ lokomotivy	Rozhod. spád v ‰	Potřeb. brzdící %	Počet vozů	Skutečné brzdící %/brzda vyhovuje pro rychlost			
				Všechny vozy brzdí	Z brzdy vyřazeno vozů		
					1	2	3
Ellok 155 t	40	47	9	49/15	46/10	42/10	nelze
165 t	40	47	5	51/15	43/10	nelze	nelze

**2.4. Obsluha kovodílen - kolej č. 29 v dopravně D8**

Na koleji č. 29 v obvodu D8 je umístěna neosvětlená ručně stavěná výkolejka Vk 29a. Hlavní klíč od výkolejky je uložen v kanceláři mistra kovodílen. Pracoviště kovodílen je obsazeno pouze v ranních směnách.

Posun v obvodu kovodílen (včetně skladu hutního materiálu) se provádí na požadavek mistra dílny u operátora dopravy. Mistr před vydáním klíče od výkolejky Vk 29a vlakvedoucímu, který bude provádět posun, vyrozumí zaměstnance dílen o zamýšleném posunu, zkontroluje průjezdný průřez a zařídí otevření a zajištění všech vrat. Při posunu přes přejezd v obvodu kovodílen zodpovídá vlakvedoucí za jeho střežení. Odstavené vozy se zajišťují jednou zarážkou s obou stran. Po ukončení posunu vlakvedoucí výkolejku Vk 29a uzamkne a klíč odevzdá zpět mistrovi kovodílen.

Vedoucím posunu při obsluze kovodílen je vlakvedoucí přidělený k posunovací lokomotivě.

**2.5. Úprava nákladů vozů na koleji č. 28**

Na kusé koleji č. 28 od D8 jsou odstavovány vozy cizích dopravců určené k úpravě nákladu, vykládce nebo vyčištění. Za řádnou úpravu nákladu, vyčištění a uzavření vozů odpovídá předák roštů. Nejvyšší dovolená rychlost při posunu na koleji č. 28 je 5 km/hod. Vedoucím posunu při obsluze je vlakvedoucí přidělený k lokomotivě.

Pro zajištění bezpečnosti mechanizace (dvoucestný nakladač), provádějící vykládku vozů, je na koleji č. 26 umístěno zarážedlo označené z obou stran mechanickou uzávěrou koleje (D-D1 čl. 34b). Dvoucestný nakladač při mechanizované vykládce vozů smí být na koleji č. 26 jen ve směru od zarážedla k D9. Ve směru od D8, v užitné délce od námezničníku k zarážedlu, je dovoleno odstavovat na kolej č. 26 vozidla.

Kolej č. 28 od D8 (pracoviště úpravy) je zajištěna uzamčením výhybky č. 174 ve směru na kolej č. 30 výměnovým zámkem. Klíč od zámku výhybky č. 174 je uložen u předáka roštů. Před obsluhou koleje je předák povinen vyrozumět zaměstnance úpravy o zamýšleném posunu, přerušit práci na vozech a odemknout výhybku č. 174. Hradlař D8 pak přestaví výhybku ve směru na kolej č. 28 a určená lokomotiva provede obsluhu (přistavbu nebo odtah vozů).

Po ukončení posunu a odjezdu posunovací lokomotivy (pos. dílu) přestaví hradlař D8 výhybku č. 174 na kolej č. 30 a předák roštů výhybku uzamkne.

## **2.6 Odstavování vozidel na kolejích č. 63, 64 a 65**

Koleje č. 63, 64 a 65 v dopravně D8 jsou určeny k odstavování vozů vlastních, příp. vozů cizích dopravců, dle rozhodnutí operátora dopravy a pro odstavování záložních motorových lokomotiv nebo i krátkodobému odstavení motorových lokomotiv provozních.

Jízdy na tyto kolej jsou vždy jízdami na obsazenou kolej.

Obsluhu ručně stavěných výhybek č. 172 a 172A provádí vlakvedoucí přidělený k lokomotivě. V případě, že vlakvedoucí přidělen není, obsluhuje výhybky strojvedoucí. Nejvyšší dovolená rychlost při posunu na kolejích č. 63, 64 a 65 je 5 km/hod. Odstavená vozidla musí být řádně zajištěna proti ujetí, viz čl. 144.1.24.

## **2.7 Zákaz odstavování kolejových vozidel**

V obvodu manipulačního nádraží D8 - D9 se nesmí odstavovat kol. vozidla na kolejích:

- č. 22, 23
- č. 24, 25 - hlubinný zásobník

**144.M1 Místní ustanovení pro manipulační obvod Quida a stavební dvůr D8****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek manipulačního obvodu**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výměn, umístění návěstidel a jejich označení.

**1.2. Vedlejší koleje**

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
30	60	kusá
31	287	odstavná Quida, kusá
32	20	odstavná Quida, kusá
34A	242	odstavná Quida, kusá
33	234	odstavná Quida, kusá
134	102	st. dvůr, kusá, garáž drezín
134A	55	st. dvůr, kusá
135	60	st. dvůr, kusá

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno osvětlovací věží. Zapínání a vypínání svítidel je ovládáno fotobuňkou. Kolej č. 30 je od přejezdu osvětlena stožáry JŽ 14. Zapínání osvětlení u koleje č. 30 je automatické. Údržbu provádí PÚ elektro KD. Kolejiště Quida není osvětleno.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Světelné návěstidlo pro uzávěru koleje Uz30-34L, které je umístěno vpravo koleje č. 30 a zajišťuje výjezd z obvodu Quida a stavebního dvora do dopravní D8.  
V obvodu Quida jsou tři ústředně ovládané výhybky z hradla D8 - č. 179, 176, 185.

**1.7. Zajištění jízd posunujících dílů**

Jízdy posunujících dílů z obvodu Quida do koleje č. 30 se zajišťují telefonicky mezi vlakvedoucím a hradlařem D8. Jízdy ze stavebního dvora do koleje č. 30 se zajišťují telefonicky mezi řidičem speciálních hnacích vozidel a hradlařem D8.  
Vjezd posunujících dílů a speciálních hnacích vozidel z koleje č. 30 do dopravní D8 se řídí návěstmi světelného návěstidla Uz30-34L.  
Jízdy z dopravní D8 do obvodu Quida a stavebního dvora se provádí podle rozhledu.

**1.10. Zjišťování volnosti jízdní cesty**

Volnost jízdní cesty v obvodu Quida a stavebního dvora se zjišťuje pohledem, nebo není-li přehled, obchůzkou.  
Jízdy speciálních kolejových vozidel se provádí podle rozhledu.

**1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky č. 177, 178 v manipulačním obvodu Quida nejsou osvětleny.  
Výhybky č. 180, 182 v obvodu stavebního dvora nejsou osvětleny.

**1.12. Obsluha výhybek**

Základní polohou ručně stavěných výhybek č. 177, 178, 180, 182 je přímý směr. Ručně stavěné výhybky v obvodu Quida a stavebního dvora představuje vlakvedoucí provádějící posun v těchto obvodech. Výhybky č. 180, 182 při výjezdu speciálních hnacích vozidel do dopravy D8 (a zpět) představuje řidič vozidla.

Výjezd z obvodu stavebního dvora za výhybku č. 180 je bez souhlasu hradlaře D8 **zakázán!**

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek v obvodu Quida a stavebního dvora provádějí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství. V nutných případech zaměstnanci dopravy určení revírníkem.

**1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámky**

V obvodu stavebního dvora je uzamčena výměnovým zámkem výhybka č. 180 směrem do výhybky č. 182.

**1.15. Klíče od zámku výhybek a výkolejek**

Hlavní klíč od zámku výhybky č. 180 je uložen na stanovišti řidiče speciálního hnacího vozidla TH (stanoviště špičkarů). Náhradní klíč je uložen v poruchové dílně zabezpečení.

**1.17. Řízení posunu ve stanoveném obvodu**

Posun v obvodu Quida (koleje č. 30, 31, 32, 34A, 33) a v obvodu stavebního dvora (koleje č. 134, 134A, 135) řídí vlakvedoucí (vedoucí posunu) provádějící obsluhu. Posun v obvodu stavebního dvora mot. lokomotivou se provádí jen v ranních směnách, souhlas k takovému posunu dává mistr TH.

Posun na kolejích stavebního dvora řídí určený předák traťového hospodářství, příp. předák zabezpečení s předepsanou kvalifikací.

**1.18. Rychlost jízdy při posunu**

V manipulačním obvodu Quida a stavebního dvora je dovolena nejvyšší rychlost při posunu 5 km/hod.

**1.20. Posun za krajní výhybku**

Posun za krajní výhybku č. 180 stavebního dvora a krajní výhybky č. 177 a 178 obvodu Quida do koleje č. 30 je dovolen jen se souhlasem hradlaře D8!

**1.21. Současné jízdy na tutéž kolej**

Současné jízdy na tutéž kolej jsou zakázány.



**1.22. Rozkaz k odjezdu**

Rozkaz k odjezdu z manipulačního obvodu Quida dáva hradlař D8, povolující návěstí na světelném návěstidle pro uzávěru koleje Uz30-34.

U posunujících dílů platí rozkaz k odjezdu pro vlakvedoucího.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě jen v případech uvedených v D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Vozidla odstavená na kolejích manipulačního obvodu Quida se zajišťují proti ujetí jednou zarážkou z každé strany.

Vozidla odstavená na kolejích stavebního dvora se zajišťují proti ujetí jednou zarážkou ve směru k výměně č.180.

**2. Organizace práce v kolejišti manipulačního obvodu Quida a stavebního dvora D8**

Kolejiště Quida je využíváno jako odstavné. Posun v obvodu Quida a obsluhu skladu smí provádět pouze motorová lokomotiva.

Na kolejích č. 34A a 33 je **zákaz** vystupování a nastupování na vozidla ve směru bývalého výklopného koryta!

## **145. Místní ustanovení pro dopravnu D9**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

Dopravna D9 tvoří společně s dopravnou D8 jedno manipulační nádraží. Stručný popis tohoto nádraží je uveden v čl. 144.1. Hranicí mezi oběma dopravnami je myšlená kolmice na koleje č. 1 - 14 v úrovni čela budovy třídírný PC ve směru od D8 a kolmice na koleje č. 15 - 28 v úrovni čela budovy NZ ve směru od D8.

### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 121, 122 jsou traťové D9 - D3.

Koleje č. 101 („stará spojka“ č. 50) a 102 („nová spojka“ č. 51) jsou koleje dopravní (spojovací) mezi žst. Třebušice a kolejištěm D9.

Koleje č. 13, 14, 22, 23 v manipulačním nádraží D9 - D8 jsou koleje dopravní, ostatní koleje v tomto nádraží jsou koleje vedlejší.

Koleje v dopravně D9 jih:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
51	145	vedlejší (sklad MTZ), kusá
52	344	vedlejší (zatěžkávadlo), kusá
53	105	dopravní (spojka jih-sever)

Koleje v dopravně D9 sever:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
54	32	vedlejší, odstavná, kusá
28 od D9	130	vedlejší, opravná, kusá
55	102	vedlejší, odstavná, kusá
36	70	spojovací do trolej. dílny
37	81	vedlejší, odstavná, kusá, garáž trolejářů
38	48	vedlejší, odstavná, kusá

Popis všech ostatních kolejí manipulačního nádraží D8 - D9 je uveden v čl. 144.1.2.PŘ.

Užitná délka kolejí manipulačního nádraží D9 od námezníků ve zhlaví D9 k tabulkám „Stůj pro loko ČD“:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>
2	257
3	257
4	280
9	227
10	244
11	295
12	298

### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno pěti osvětlovacími věžemi, které jsou označeny OV5 - OV9.

Zapínání a vypínání svítidel věží je zajištěno fotobuňkou na jednotlivých věžích nebo je může zapnout ručně hradlař. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Hradlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly D3, D8, ČD žst. Třebušice, operátorem dopravy, dispečerem ÚU, vedoucím posunu roštů a vozovou službou D9. Dále je přímé telefonické spojení do kolejiště (vč. přejezdů na kolejích č. 53 a č. 14). Hradlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radio-pojítkem.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS III 8012.

Hradlař je při obsluze povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Pro umístění návěstidel Uz2s, Uz3S, Uz4s, Uz9s, Uz10s, Uz11s, Uz12s, Uz13s, Uz14s na vzdálenost 10 m od první výhybky za návěstidlem (zkrácení pojistné vzdálenosti) platí výjimka RD Most ze dne 2. 12. 1987 pod značkou 1124/OŘV 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 (odchylně od čl. 69 D-D1) jako návěstidla k označení místa, kam až musí zajet pos. díl při nakládce na NZ, aby uvolnil izolovaný úsek poslední výhybky.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků (pos. dílů) mezi hradly D9 - D8, D9 - D3, D9 - žst. Třebušice se zajišťují telefonickým dorozumíváním dle D - D2 čl. 182 (nabídkou, přijetím, odhláškou). Dále souhlasy, které jsou součástí zab. zařízení - mezi D9 - D8 po kolejích č. 13, 14, 21, 22, 23, mezi D9 - D3 a mezi D9 - žst. Třebušice.

#### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno v ranní směně dvěma hradlaři, kteří se po 3 hod. střídají v řízení dopravy a obsluze zabezpečovacího zařízení. V noční směně jedním hradlařem.

První hradlař je zodpovědný za řízení dopravy v dopravně a přilehlých tratích. Obsluhuje sdělovací zařízení a vede Dopravní deník. Spolupracuje s operátorem dopravy, dispečerem ÚUK, KD, vozovou službou D9, vedoucím posunu roštů HZ a MHZ, vlakvedoucími NZ D9.

Druhý hradlař obsluhuje zabezpečovací zařízení pro jízdy vlaků a posunujících dílů podle příkazů prvního hradlaře.

Stanoviště prvního hradlaře se po třech hodinách předává písemně odevzdávkou služby v Dopravním deníku dle ustanovení předpisů D - D2.

V případě potřeby může revírník nařídít obsazení hradla jen jedním hradlařem.

#### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař D9 vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Knihu EOV.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a výkolejek.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaků na trati přijatých a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.

4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Předání klíčů od výhybky č. 118 v době, kdy není opravna obsazena.
  10. Podpis předávajícího a přijímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby. Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV.
- Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

#### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště s výjimkou kolejí č. 51, 52, 26, 28, 55, 37 a 38, které nemají kolejové obvody. V případě poruchy činnosti kolejových obvodů a na kolejích, které nemají izolované kolejové obvody pohledem nebo obchůzkou.

#### **1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky č. 120, 121, 122 se neosvětlují.

#### **1.12. Obsluha výhybek**

- Ručně stavěnou výkolejku VK52 obsluhuje vlakved. provádějící posun na koleji č. 52.
- Ručně stavěnou výhybku č. 120 přestavuje předák opravny vozů kolej č. 28 (v jeho nepřítomnosti zástupce předáka). V době, kdy není provozní opravna vozů obsazena zaměstnanci, přestavuje výhybku č. 120 vlakvedoucí, provádějící obsluhu.
- Výhybku č. 121 místně a výhybku č. 122 ručně přestavuje předák trolejářů.
- Výhybka č. 119 je závislá na výkolejce VK 54. Klíč od Vk 54 je elektricky jištěn v el. magnetickém zámku u koleje č. 54. Na žádost vlakvedoucího hradlař D9 uvolní elektricky klíč od výkolejky, vlakvedoucí odemkne a sklopí výkolejku Vk 54 a vyjmutým klíčem odemkne a ručně přestaví výhybku č. 119. Po skončení posunu se výhybka uzamkne, výkolejka naklopí a uzamkne a klíč od výkolejky vrátí do el. magnet. zámku. V případě, že se na kolej odstavuje ellok neobsazená vlakvedoucím, provádí obsluhu el. magnet. zámku strojvedoucí.

Základní poloha ručně stavěných výhybek:

- Výhybka č. 120 do přímého směru.
- Výhybka č. 122 na kolej č. 36.
- Výhybka č. 119 do přímého směru.

#### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

#### **1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámků**

V dopravně D9 jsou uzamčeny:

D9 sever:

- Výhybka č. 118.
- Výhybka č. 119 a výkolejka Vk 54 je zajištěna jejich vzájemná závislost.
- Výhybka č. 122.

D9 jih:

- Výkolejka Vk 52.

#### **1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

- Hlavní klíč od výkolejky Vk 52 je uložen u mistra prádla.
  - Hlavní klíč od zámku výhybky č. 118 je ve směnách, kdy je opravna vozů kolej č. 28 obsazena, uložen u předáka opravny. V době, kdy není opravna obsazena, je klíč od zámku výhybky č. 118 uložen na hradle D9.
  - Hlavní klíč od výkolejky Vk 54 je umístěn a elektricky zajištěn v elektromagnetickém zámku, který se nachází vedle MB telefonu u koleje č. 54 (15a).
  - Ručně stavěná uzamčená výhybka č. 119 je závislá na výkolejce Vk 54.
  - Hlavní klíč od výhybky č. 122 je uložen na stanovišti předáka dílny trolejářů.
- Náhradní klíče výhybek a výkolejek jsou uloženy u revírníka KD.

#### **1.17. Řízení posunu**

Posun jednotlivých posunujících dílů v obvodu manipulačního nádraží řídí vlakvedoucí. Je-li nutné vzhledem k počtu vozů, aby posunující díl při nakládce popojížděl za návěstidlo příslušné sypací koleje, dovolí hradlař D9 posun za návěstidlo:

- Návěstí „Přivolávací návěst - posun dovozen“ na hlavním návěstidle.  
V tomto případě je posun dovozen až k vjezdovému návěstidlu opačného směru kolejí č. 121, 122.
- Nebo radiopojítkem, v případě jeho poruchy rozhlasem.

Závazná slovní znění rozkazů jsou uvedena v čl. 227 Provozního řádu.

Rozkazy hradlaře D9 k povolení posunu za návěstidlo při nakládce platí přímo pro strojvedoucího příslušné sypací ellok. Strojvedoucí zastaví čelem lokomotivy před místem, které mu hradlař v rozkazu určil.

Vrátí-li se při posunu lokomotiva za označník u příslušné koleje, na které provádí nakládku, nesmí strojvedoucí bez dalšího rozkazu hradlaře posunovat zpět za námezník do zhlaví D9.

Posun vozů při nakládce na kolejích č. 9, 10, 11, 12 je prováděn el. lokomotivami s dálkovým ovládáním. Posun v obvodu hlubinných zásobníků na kolejích č. 15, 24 a 25 řídí vedoucí posunu roštů. Posun na správkové kolejích č. 28 a 55 řídí předák opravny vozů (v době jeho nepřítomnosti zástupce). V nepracovních směnách, kdy opravna vozů není obsazena, řídí posun vlakvedoucí provádějící obsluhu opravny. Posun na koleji č. 37 a 38 řídí předák dílny trolejářů.

#### **1.20. Posun za krajní výhybku**

Hradlař D9 může povolit posun za krajní výhybku jen se souhlasem hradlaře sousední dopravny.

- D8 na koleje č. 11 - 23,
- výpravčího žst. Třebušice na koleje č. 101, 102.

Časový údaj o zahájení a ukončení posunu za krajní výhybku zapíše oba hradlaři do dopravního deníku.

- D3 na kolej č. 122

Vzhledem ke specifické situaci, kdy vzdálenost mezi dopravami D9 a D3 je taková, že při posunu za krajní výhybky č. 101 nebo 102, se posunující díl nevejde do prostorového oddílu širé trati stanovují následující postup:

**Pokud bude posunující díl sestaven z více než 18ti vozů** a hradlař D9 bude chtít provádět posun za krajní výhybku č. 101 do správné koleje č. 121 zpraví hradlaře D3 o

nutnosti dát na vjezdovém návěstidle OpS121, S121 návěst povolující jízdu proto, aby posunující díl uvolnil krajní výhybku. Zápisy o jízdě posunujícího dílu za krajní výhybku do dopravního deníku provede hradlař D9 dle vzoru v Provozním řádu KD uvedenými v kapitole XV pod body č.6 a 8 **a to i přes to, že jde o posun do správné koleje.**

V případě posunu do nesprávné koleje č.122 je postup, včetně zápisů v dopravním deníku obdobný, viz. ustanovení článku č.125 dopravních předpisů D-D2.

#### **1.21. Současné jízdy vlaků na tutéž kolej**

Současné jízdy vlaků na tutéž kolej jsou povoleny na HZ koleje č. 24 a 25 (viz D-D2 čl. 233). Na ostatních kolejích v dopravě D9 jsou zakázány.

#### **1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě v dopravě D9 po zajištění lokomotivy (vaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

#### **1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Zajištění odstavených vozidel na kolejích manipulačního nádraží D8 - D9 je uvedeno v čl. 144.1.24. Provozního řádu.

Vozy odstavené na kolejích č. 51 a 52 v dopravě D9 jich se zajišťují proti ujetí jednou zarážkou z obou stran.

Vozy všech řad odstavené na kolejích č. 28, 55 musí být zajištěny proti ujetí jednou zarážkou od D9.

### **2. Organizace práce v kolejišti nádraží D9 - D8**

#### **2.1. Přístavba vozů cizích organizací na Úpravnu uhlí**

Přístavba prázdných vozů cizích organizací - dále jen CPS (příp. vlastních nebo pronajatých ) se provádí po spojovacích kolejích č. 101 („stará spojka“) a 102 („nová spojka“) z žst. Třebušice. Výpravčí žst. Třebušice určí, která kolej ve stanici a kdy bude určena k přístavbě.

Rozdělení vozů na jednotlivé koleje určuje dispečer ÚU.

Posunující díly CPS jsou na ÚU sunuty. Výpravčí žst. Třebušice se dohodne o zamýšlené obsluze s hradlařem D9. 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 posunujících dílů na ÚU 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 ÚU 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 žst. Třebušice - ÚU D9 je uveden v Pokynech pro obsluhu zab. zařízení hradla D9.

Při sunutí vozů na ÚU zaujme vedoucí posunu CPS místo na čele posunujícího dílu. Návěsti pro posun jsou dávány radiopojátkem, v případě poruchy radiopojátka návěsti

ruční. Posunující díl CPS vjíždí na ÚÚ převážně na obsazené koleje. Nejvyšší rychlost při sunutí na ÚÚ je 10 km/hod. Strojvedoucí CPS musí vjíždět na všechny koleje ÚÚ se zvýšenou pozorností s pohotovostí zastavit před překážkou nebo na návěst „Stůj“. Místo, kam nejdále smí zajíždět lokomotivy CPS při přístavbě, je označeno na kolejích č. 2 - 4 a 9 - 14 tabulkou „Stůj pro loko CPS“. Místo, způsob odstavení a další manipulace s vozy na příslušných nakládacích kolejích je uvedeno v následujících člancích PŘ. Dle dohody mezi CPS a ÚÚ se provádí první přístavba soupravy prázdných vozů z žst. Třebušice na ÚÚ 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 D9 k sypací věži. Zodpovídá dispečer ÚÚ.
- Každá přístavba na koleje třídráhy č. 2, 3, 4 se provádí jako jízda na obsazenou kolej.
- Při přístavbě vozů z žst. Třebušice na ÚÚ na více kolejích (např. 13, 14, 4) musí posunující díl CPS při každém výjezdu z ÚÚ do žst. Třebušice zajet posledním vozem až za návěstidlo Se22 (Se23). 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 lokomotivu CPS zpět do stanice. Pokud jsou na kolejích D9 již vozy určené k odtahu, provede lokomotiva CPS jejich odtahování.

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

Před NS od D9 je mezi kolejemi prohlížečská lávka, určená pro prohlídku vozů před nakládkou. Na kolejích jsou kolejové váhy typu Schenck.

Přístavbu vozů cizích organizací -CPS (příp. vlastních nebo pronajatých) k nakládce řídí dispečer ÚÚ. Přístavbu provádí lokomotiva CPS a to až k tabulkám „Stůj pro loko ČD“, nebo lokomotiva KD. Při přístavbě první skupiny prázdných vozů na kolej č. 9-12 jede posunující díl z žst. Třebušice na volnou kolej v části od D9 pod sypací věž - zodpovídá dispečer ÚÚ. Před NS musí pos. díl očekávat prohlížeč vozů ÚÚ, který vedoucímu posunu CPS určí místo, kde zastaví čelo posunujícího dílu. Před přístavením vozů za tabulku „Stůj pro loko ČD“ musí být na koleji místo minimálně na dva vozy za sypací věží, tzn. že každá naspaná 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 KD). Na kolejích č. 9, 10 dvěma zarážkami od D8 (provede vlakvedoucí KD). Vedoucí posunu CPS zajišťuje přístavenou skupinu prázdných vozů po ukončení přístavby jednou zarážkou od D8.

Prohlídku vozů před nakládkou, drobné opravy a utěšňování vozů, sypání, vážení a polepování vozů provádí zaměstnanci NZ + DR. Prohlížeči vozů jsou povinni při prohlídce vozů utáhnout ruční brzdu u prvního ručně brzděného vozu od D9. Sypači NZ zodpovídají za dodržování průjezdného průřezu pod nakládací stanicí. Po každém ukončeném sypání, nebo přerušeném sypání zajistí sypači zdvižení sýpek do základní polohy. Převěšování sypací lokomotivy včetně odstraňování zarážek u zajištěné skupiny prázdných vozů provádí vlakvedoucí KD.

Vlastní nakládka CPS vozů na kolejích č. 9, 10, 11, 12 se provádí el. lokomotivou s jedním ochranným plošinovým vozem pomocí dálkového ovládání dle Pracovního postupu pro dálkové ovládání el. lokomotiv čl. 234 PŘ. V případě poruchy dálkového ovládání je posun při nakládce řízen světelnými návěstidly pro popojíždění. Návěstidla jsou umístěna mezi kolejemi č. 9 a 10, 11 a 12 a návěstidla ovládá sypač. Výjimečně lze

řídít posun při nakládce i pomocí radiopojítek.

Na koleje č. 9, 10, 11, 12 pod sýpky je zakázáno sunout prázdné vozy od D8 bez souhlasu hradlaře D9. Dovolena je pouze jízda ellok s ochranným vozem od D8 za účelem svěšení odstavených vozů a jejich dalšího posunu směrem k hradlu D8.

Zpětný posun směrem k D9, který se provádí z důvodu spojení nakládané skupiny vozů s nově přistavenou skupinou vozů, uplatní sypač prostřednictvím mistra u dispečera ÚU, který zajistí provedení posunu u operátora dopravy. Vlastní posun řídí vlakvedoucí KD, při posunu je sypací lokomotiva vypnuta z dálkového ovládání a řízena strojvedoucím.

Další posun z důvodu dosypávání vozů (např. při přejetí vozů pod násypkou atd.) na kolejích č. 9, 10, 11 a 12 uplatní sypač u mistra. Mistr příslušného pracoviště požádá o souhlas k zpětnému posunu hradlaře D9 prostřednictvím dispečera ÚU. Pokyn k zahájení zpětného posunu sypači dá mistr. Tento posun provádí sypač pomocí dálkového ovládání, návěstidel pro popojíždění, nebo radiostanicí. Sypač zodpovídá za to, že při posunu zpět nedojde k projetí návěstidla u příslušné koleje. V případě potřeby toto zajistí ve spolupráci s prohlížečem vozů.

Hradlař D9 povolí posun zpět k D9 na kolejích č. 9 a 10 v případě, že neprovádí od D9 posun na koleje č. 9 a 10. Na kolejích č. 11 a 12 v případě, že neprovádí posun od D9 na koleje č. 11, 12, 13 a 14. Ukončení posunu zpět k D9 oznámí mistr prostřednictvím dispečera ÚU telefonem hradlaři D9.

Zahájení a ukončení takového posunu zapíše hradlař D9 do dopravního deníku zvlášť vždy na první volný řádek.

Strojvedoucí sypací ellok nesmí bez návěsti sypače změnit směr jízdy k hradlu D9.

Z důvodu zúženého průjezdného průřezu mezi opěrnou zdí a kolejí č. 11 se provádí lepení vozů nasypaných na této koleji následovně:

1) Vážná polepí nasypané vozy na koleji č. 11 pouze z jedné strany (od koleje č. 12), zbylou nálepku vloží do schránky příslušného vozu. Vstup mezi opěrnou zeď a vozy na koleji č. 11 je zakázán.

2) Dokončení lepení vozů provede vozová služba D10 - na tyto vozy po příjezdu na seřadovací nádraží D10 - D11 upozorní vozovou službu hradlař D11.

Na příkaz dispečera ÚU je možné provést přístavbu prázdných vozů na koleje č. 9-12 od hradla D8.

Vlakvedoucí musí být na čele sunutého pos. dílu až do dokončení přístavby, tj. když první vůz za lokomotivou je pod sýpkou, pak strojvedoucí sám zastaví posunující díl nebo první obsazený vůz vlakvedoucím dojde k návěstidlu dopravní D9.

V případě, že na příkaz dispečera ÚU jsou vozy k nakládce odstaveny od D8 před nakládací stanicí řídí další posun pod nakládací místo sypač pomocí dálkového ovládání, návěstidly pro popojíždění nebo radiopojítkem za podmínek stanovených pro zpětný posun k hradlu D9.

Na požadavek dispečera ÚU, který uplatní u dispečera KD, může být na určenou nakládací kolej č. 9-12 přistavena od D8 k nakládce prázdná souprava Ta vozů. Dispečer KD dá příkaz operátorovi dopravy k zajištění přístavby. Operátor dopravy si u dispečera ÚU vyžádá souhlas k přistavení soupravy a ve spolupráci s hradlaři D8, D9 ověří volnost příslušné koleje. Dispečer ÚU, před tím než dá souhlas k její přístavbě, musí vyrozumět sypače. Přístavba soupravy Ta vozů je povolena jen se souhlasem hradlaře D9, který soupravu zapíše do dopravního deníku.

Na určenou nakládací kolej zajíždí prázdná souprava Ta vozů od D8 sunutá rychlostí 3 km/hod (kolejové váhy). Strojvedoucí zastaví el. lokomotivu před návěstidlem „Konec trakčního vedení“. Po ukončení přístavby provedou prohlížeči prohlídku Ta vozů, zejména zkontrolují jejich správné uzavření.



Posun při nakládce je řízen dálkovým ovládáním Radom nebo světelnými návěstidly pro popojíždění dle předpisu D-D1. První vůz za lokomotivou nebude nakládán. Ukončení nakládky Ta vozů oznámí sypač dispečerovi ÚU, který operátorovi KD oznámí pohotovost vlaku k odjezdu a další potřebné dispozice. Po odjezdu vlaku z nakládací koleje dá hradlař D8 hradlaři D9 odhlášku. V době, kdy je nakládací stanice mimo provoz, mohou se používat koleje č. 9 a 10 jako odstavné.

### **2.3. Nakládací místa na kolejích č. 2, 3 a 4 ÚU:**

Přistavba prázdných vozů k nakládce je prováděna lokomotivou ČD Cargo a.s. (dále jen CPS) nebo lokomotivou KD od hradla D9. Každá přistavba se uskutečňuje jako jízda na obsazenou kolej. Rychlost posunujícího dílu je max. 5 km/hod. Přistavbu řídí dispečer ÚU, který předem vyrozumí obsluhu nakládacího zařízení, vážnou a prohlížeče vozů o přistavbě vozů na příslušnou kolej (přistavba vozů je do kabiny obsluhy nakládacího zařízení signalizována také světelným a zvukovým signálem). Přistavba se provádí prvním sunutým vozem v přistavované skupině k místu, které zaujme prohlížeč vozů na drážní stezce příslušné koleje lokomotiva CPS, nejdále však k tabuli " Stůj pro loko ČD" Prohlížeč vozů je vybaven ve dne návěsním praporkem, za snížené viditelnosti rozsvícenou svítlnou.

Podle potřeby může dispečer ÚU prostřednictvím prohlížeče vozů zajistit u vedoucího posunu CPS přivěšení přistavované skupiny vozů na již dříve přistavené vozy, ale jen na koleji, na které není od D8 přivěšena lokomotiva.

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

Při přistavbě vozů na kolej, na které probíhá nakládka, musí mezi posledním vozem nakládané skupiny a prvním vozem přistavované skupiny zůstat volná mezera 10 m. Probíhá-li nakládka na dvou kolejích (tj. kolej č. 4 a dále č. 2 nebo 3), zajišťuje dispečer ÚU, při přistavbě vozů na kolej č. 2 a 3, přistavbu vždy na kolej, na které neprobíhá nakládka. Přistavené vozy musí být odstaveny tak, aby na ně mohla po skončení prohlídky od D8 najet el.lokomotiva s jedním ochranným vozem.Po přistavení vozů provede prohlížeč vozů jejich přípravu před nakládkou .

Ukončení přípravy prázdných vozů k nakládce ohlásí prohlížeč vozů prostřednictvím sypače dispečerovi ÚU. Dispečer ÚU prostřednictvím operátora KD zajistí přistavení el. lokomotivy. Svěšení s prázdnými vozy provádí vlakvedoucí KD. Strojvedoucí dále připraví lokomotivu k dálkovému ovládání (pokud je jím lokomotiva vybavena) dle Pracovního postupu pro obsluhu dálkového ovládání el. lokomotivy čl.234 PŘ a návěstí "Pozor" vyrozumí sypače. Pokud lokomotiva není vybavena dálkovým ovládáním nebo je toto v poruše, řídí posun při nakládce sypač radiopojítka.

Posun při nakládce se provádí směrem k D8 ke světelným návěstidlům pro uzávěru koleje na jednotlivých kolejích Uz 2L, Uz 3L, Uz 4L. Dojetí sypací lokomotivy k návěstidlu oznámí strojvedoucí operátorovi dopravy. Operátor dopravy po dohodě s dispečerem ÚU rozhodne o odtažení ložených vozů nebo na kolejích č.2 a 3 o pokračování v nakládce, nejdále však čelem lokomotivy k tabuli " Konec sypání na koleji č.2,( 3)." Posun za světelnou uzávěru koleje sjedná operátor dopravy s hradlařem D8.

Na příkaz dispečera ÚU je možné provést přistavbu prázdných vozů na koleje č.2, 3, a 4 od hradla D8. Vlakvedoucí musí být na čele sunutého pos. dílu až do dokončení přistavby, tj. když první vůz za lokomotivou je pod sýpkou, pak strojvedoucí sám zastaví posunující díl nebo první obsazený vůz vlakvedoucím dojede k návěstidlu dopravní D9.

V případě, že na příkaz dispečera ÚU jsou vozy k nakládce odstaveny od D8 před nakládací stanicí řídí další posun pod nakládací místo sypač pomocí dálkového ovládání nebo radiopojítkem za podmínek stanovených pro zpětný posun k hradlu D9. Zpětný posun směrem k D9 při nakládce z důvodů dosypání vozů ( např. při přejetí vozů pod násypkou atd. ) na kolejích č.2, 3, 4 uplatní sypač u mistra třídirny. Mistr požádá o souhlas k zpětnému posunu hradlaře D9 prostřednictvím dispečera ÚU. Pokyn k zahájení zpětného posunu k D9 dá sypači mistr. Tento posun provádí sypač pomocí dálkového ovládání nebo radiostanicí. Sypač zodpovídá za to, že při posunu zpět k D9 nedojde k projetí návěstidla příslušné koleje. V případě potřeby toto zajistí ve spolupráci s prohlížečem vozů. Ukončení posunu zpět k D9 oznámí mistr prostřednictvím dispečera ÚU telefonem hradlaři D9. Hradlař D9 povolí posun směrem k D9 vždy jen pro jednu z kolejí 2, 3, a 4 v případě, že neprovádí posun od D9 na koleje č.2, 3, a 4. Zahájení a ukončení posunu zpět k D9 zapíše hradlař do dopravního deníku zvlášť vždy na první volný řádek. Strojvedoucí sypací lokomotivy nesmí bez návěsti sypače změnit směr jízdy k hradlu D9.

Na požadavek dispečera UUK, který uplatní u dispečera KD, může být na určenou nakládací kolej č. 2 a 4 přistavena od D8 k nakládce prázdná souprava Ta vozů. Dispečer KD dá příkaz operátorovi dopravy k zajištění přístavby. Operátor dopravy si u dispečera ÚU vyžádá souhlas k přistavení soupravy a ve spolupráci s hradlaři D8, D9 ověří volnost příslušné koleje. Dispečer ÚU, před tím než dá souhlas k její přístavbě, musí vyrozumět sypače. Na koleji č. 4 nebude první vůz za lokomotivou nakládán. Na koleji č. 2 se naloží celá souprava.

#### **2.4. Přístavba a nakládka vozů na NZ koleje č. 16 - 19**

Přístavbu prázdných vozů cizích organizací (vlastních, příp. pronajatých - dále jen CPS) k nakládce na koleje NZ organizuje operátor dopravy na požadavek dispečera ÚU, který musí vyrozumět předem sypače, vážnou a prohlížeče vozů o jejich přístavbě na příslušnou kolej a dále o skutečnosti, zda lokomotiva má dálkové ovládání. Rychlost posunujícího dílu smí být max. 5 km/hod.

Na kolejích č. 16 - 19 NZ je dovoleno nakládat soupravy 20 vozů. Ve zcela výjimečných případech, bude-li se jednat o nakládku celého vlaku, nejvýše do 25 vozů.

Pro přístavbu (posun) CPS vozů odstavených na koleji č. 13 nebo 14 na nakládací koleje NZ určí lokomotivu a vlakvedoucího operátor dopravy.

Před zahájením posunu provede vlakvedoucí jednoduchou zkoušku brzdy posunujícího dílu. Souhlas k posunu do koleje č. 53 dá hradlař D9 návěstí na příslušném světelném návěstidle. Dovoluje-li návěstidlo posun, dá vlakvedoucí strojvedoucímu rozkaz k jízdě a zaujme místo na posledním voze. Když pos. díl zajede do koleje č. 121 a uvolní výhybku č. 101, vlakvedoucí pos. díl zastaví. Po uvolnění výhybky č. 101 postaví hradlař D9 jízdní cestu pro posun na koleje č. 16 - 19 a dá souhlas k posunu návěstí na návěstidle 121L. Hradlař pak vyrozumí vlakvedoucího radiopojítkem, v případě poruchy rozhlasem: „(Lokomotiva)....., na kolej číslo.... postaveno - posun dovolen“. Návěst platí pouze pro vlakvedoucího, strojvedoucí se smí rozjet až na návěst dávanou vlakvedoucím. Při sunutí vozů z koleje č. 121 na koleje NZ zaujme vlakvedoucí místo na prvním sunutém voze. Strojvedoucí musí vjíždět na všechny koleje v obvodu D9 se zvýšenou pozorností. Vlakvedoucí zastaví pos. díl před NZ a prohlížeči vozů NZ provedou prohlídku vozů. Prohlídka se smí provádět jen jsou-li vozidla v klidu, prohlížet vozy a současně s nimi posunovat je zakázáno.

Další posun je dovolen až po oznámení prohlížečů, že prohlídka vozů je ukončena.

Teprve pak dá vlakvedoucí rozkaz k dalšímu posunu. Při sunutí vozů musí být první vůz

obsazen vlakvedoucím. Za posunu při nakládce a vážení se souprava vlakvedoucím neobsazuje. Výjimečně lze přistavit vozy na koleje NZ od hradla D8. Koleje č. 16 - 19 jsou vybaveny kolejovými váhami typu Schenck, při jízdě na kolejových vahách je povolena nejvyšší rychlost 3 km/hod. (viz D-D2). El. lokomotivy nesmí zajíždět pod budovu NZ. Nakládka CPS vozů se provádí pomocí dálkového ovládání. Při poruše dálkového ovládání je posun při nakládce řízen světelnými návěstidly pro popojíždění (D-D1 čl. 191). Návěstidla jsou umístěna u všech kolejí NZ. Při nakládce pomocí dálkového ovládání ellok musí být návěstidla zhasnutá. Když sypač uvede do pohotovosti návěst „Stůj“, znamená to pro strojvedoucího, že dálkové ovládání je v poruše a začíná se nakládka vozů pomocí světelných návěstidel pro popojíždění. Na kolejích č. 16 a 19 před NZ jsou vybudovány dosýpací pasy, kterými se dokončuje nakládka vozů na povolenou únosnost. Naložené vozy CPS v kolejích NZ č. 16 - 19 jsou na příkaz operátora dopravy odstaveny na kolej č. 21 nebo jsou přepraveny odtahovými lokomotivami přímo do obvodu dopravní D11. Prázdné soupravy Ta vozů jsou přistavovány k nakládce na NZ dle dispozic dispečera KD. Na koleje č. 16 - 19 NZ zajíždí prázdné sunuté vlaky od D9 rychlostí 3 km/hod. Ukončení nakládky Ta vozů oznámí vážná dispečerovi ÚU, který operátorovi dopravy oznámí pohotovost vlaku k odjezdu a potřebné dispoziční.

## **2.5. Jízdy na malý hlubinný zásobník kolej č. 15 od D9**

Jízdy na malý hlubinný zásobník (dále jen MHZ) na koleji č. 15 je dovoleno provádět taženými i sunutými vlaky a posunujícími díly pouze od D9.

Rošty MHZ jsou kryty od D9 nepřenosnými vyčkávacími návěstidly "Lichoběžníková tabulka" a "Opakovací lichoběžníková tabulka" (D-D1 čl. 47 a 48). Nejvyšší dovolená rychlost na roštích MHZ je 5 km/hod. (D-D2 čl. 251).

Za posun v obvodu roštů MHZ je odpovědný vedoucí posunu roštů. Vjezd vlaku od vyčkávacího návěstidla na rošty MHZ je dovolen na ruční návěst „Přiblížit“ dávanou výklopním. Nedává-li výklopní návěst „Přiblížit“, musí strojvedoucí zastavit před vyčkávacím návěstidlem „Lichoběžníková tabulka“. Výklop na roštích MHZ provádí výklopní. Výklopní musí při posunu v obvodu roštů neustále kontrolovat volnost průjezdného průřezu.

Po ukončení výklopu vozů oznámí vedoucí posunu roštů hradlaři D9 připravenost vlaku k odjezdu. Teprve se souhlasem hradlaře na příkaz vedoucího posunu roštů smí výklopní povolit jízdu vlaku k odjezdovému návěstidlu. Odjezd vlaku z koleje č. 15 se řídí návěstidlem S15.

U koleje č. 15 se nachází i vykládací místo vápence z vozů Uacs (Raj). Přístavba těchto vozů se provádí dle čl. 145.2.9. PŘ KD.

Klopení vozů řady Dumpcar na roštích je zakázáno.

Kolej č. 15 může být v délce 150 m od D8 využita k odstavení vozidel.

## **2.6. Kolej č. 52 v dopravně D9 - vykládka zatěžkávadla**

V obvodu dopravní D9 na koleji č. 52 se nachází hala pro vykládku zatěžkávadla. Na koleji č. 52 před správní budovou závodu je umístěna výkolejka Vk 52. Hlavní klíč od výkolejky je uložen u mistra prádla.

Posun na koleji č. 52 v úseku za výkolejkou povoluje dispečer ÚU. Mistr prádla určí zaměstnance prádla, který otevře a zajistí vrata do haly a předá klíč od výkolejky Vk 52 vlakvedoucímu (vedoucímu posunu), ten po sklopení výkolejky provede požadovaný posun. Po ukončení posunu vlakvedoucí uzamkne výkolejku a klíč vrátí zaměstnanci prádla, který po celou dobu posunu provádí stálý dozor. Nejvyšší dovolená rychlost při

posunu na koleji č. 52 je 5 km/hod. Odstavené vozy na koleji musí být zajištěny proti ujetí z obou stran jednou zarážkou.

## **2.7. Obsluha skladu MTZ - kolej č. 51 v dopravně D9**

Kolej č. 51 je určena pro vykládku železničních vozů ve skladu MTZ (sklad hořlavých kapalin). Kolej je kusá, vlevo ve směru jízdy od D9 se nachází boční vykládací rampa. Obsluha skladu dle dispozic vozové služby D9 se provádí na příkaz operátora dopravy motorovou lokomotivou. Nejvyšší dovolená rychlost při posunu na koleji č. 51 je 5 km/hod. Odstavené vozy se proti ujetí zajišťují z obou stran jednou zarážkou. Zaměstnanci skladu, kteří provádějí vykládku vozů, zodpovídají za dodržování průjezdného průřezu.

Dále zodpovídají ve smyslu předpisů ČD (ŽPŘ) za dodržování ustanovení o vykládce a nakládce žel. vozů (vyčištění vozů, uzavření vozů, doplnění odnímatelných částí atd.) a včasné odhlášení vozů vozové službě D9.

Mimo vozů určených k vykládce je vzhledem k protipožárnímu zabezpečení skladu hořlavých kapalin zakázáno odstavovat v prostoru skladu na koleji č. 51 kolejová vozidla.

## **2.8. Obsluha správkových kolejích č. 28 a 55**

Provozní opravná vozů „28. kolej“ je obsazena v ranních směnách od 6.00 - 14.00 hod. V obvodu opravných vozů je dovolena nejvyšší rychlost při posunu 5 km/hod.

Ve směru jízdy do opravných vozů od D9 vpravo vně kolejové spojky mezi výhybkami č. 115 a 118 je umístěna opakovací lichoběžníková tabulka pro kolej č. 25, která platí jen pro jízdu vlaků (pos. dílů) na rošty HZ kolej č. 25!

Pro jízdy na koleje č. 26 a 28 toto návěstidlo neplatí!

Kolej č. 28 je ukončena zarážedlem a opatřena návěstidlem mech. uzávěra koleje.

Před zahájením obsluhy opravných vozů požádá hradlař D9 předáka opravný (v době jeho nepřítomnosti zástupce - dále v textu jen předák) o odemknutí uzamčené výhybky č. 118. Odemknutí výhybky nahlásí předák hradlaři D9, ten pak přestaví výhybku č. 118 na kolej č. 28 a povolí jízdu posunujícího dílu. Předák před zahájením posunu vyrozumí zaměstnance opravný o zamýšleném posunu a zajistí jejich bezpečnost. Při posunu na koleje č. 28, 55 je vedoucím posunu předák opravných vozů (D-D2 čl. 93). Vlakvedoucí je povinen řídit se jeho příkazy, ručními návěstmi a provádí svěšování a rozvěšování vozidel. Po ukončení posunu se předák přesvědčí o správném zajištění vozidel proti ujetí a oznámí hradlaři D9 připravenost lokomotivy (posunujícího dílu) k odjezdu. Rozkaz k odjezdu dá hradlař D9 návěstí na návěstidle Uz 28S, radiopojátkem nebo rozhlasem. Po odjezdu lokomotivy (pos. dílu) z koleje č. 28 přestaví hradlař výhybku č. 118 na kolej č. 26 a předák opravných vozů výhybku uzamkne. Vždy na konci pracovní směny předák opravný klíč od zámku výhybky č. 118 odevzdá na hradlo D9. Na začátku pracovní směny si předák klíč vyzvedne na hradle D9 a po celou dobu směny má tento klíč v úschově. V době, kdy není pracoviště obsazeno, se obsluha opravných vozů provádí jen na příkaz operátora dopravy. Klíč od zámku výhybky č. 118 vydá hradlař D9 vlakvedoucímu, který provádí posun. Po ukončení posunu vlakvedoucí výhybku č. 118 uzamkne a klíč vrátí hradlaři D9.

## **2.9. Přístavba vozů k vykládce vápence na kolejích č. 15 nebo 14 v dopravně D9**

Vykládka vápence se provádí z vozů řady Uacs (Raj) na kolejích č. 15 nebo 14 v dopravně D9. Dispečer ÚÚ rozhodne o vykládací koleji a požádá operátora dopravy o přístavení vozu. Operátor dopravy zajistí posunovací lokomotivu, která provede přístavbu vozu z obvodu D9 jih na určenou vykládací kolej. Před zahájením posunu je vlakvedoucí

posunovací lokomotivy povinen provést jednoduchou zkoušku brzdy posunujícího dílu. V případě, že vůz Uacs (Raj) bude odstaven na vykládací místo na koleji č. 15 v prostoru MHZ, zajistí vlakvedoucí před obsluhou jeden ochranný vůz, který bude přivěšen k lokomotivě. Vůz řady Uacs (Raj) společně s ochranným vozem bude sunut na kolej č. 15 od hradla D9 tak, aby vůz byl odstaven u vykládací lávky. U lichoběžníkové tabulky před MHZ vlakvedoucí zastaví posunující díl a sestoupí z prvního sunutého vozu, přesvědčí se o volném průjezdném průřezu na roštích MHZ a další posun řídí z lávky roštů. Odstavené vozy, včetně ochranného vozu, zajistí vlakvedoucí jednou zarážkou od D9. Vlakvedoucímu je při rozvěšování (svěšování) vozidel a zajišťování vozu proti ujetí zakázáno vstupovat na rošty MHZ.

V případě, že vykládka vozu Uacs (Raj) bude prováděna na koleji č. 14, očekává v prostoru vápencového zásobníku posunující díl předák drtírny a určí místo odstavení vozu. Odstavený vůz zajistí vlakvedoucí z obou stran jednou zarážkou. Po dobu vykládky vozu se pro přistavbu CPS vozů z žst. Třebušice a pro průjezdy D9 - D8 smí používat pouze kolej č. 13. Před zahájením vykládky vozu Uacs (Raj) je předák drtírny zajišťující vykládku na koleji č. 15 nebo 14 povinen provést výluku příslušné koleje zápisem do dopravního deníku na hradle D9. Ukončení vykládky oznámí dispečer ÚU operátorovi dopravy a ten zajistí odtah prázdného vozu po ukončení výluky příslušné koleje.

#### **2.10. Zajištění jízdy silničních vozidel na přejezdech přes koleje 53 a 14.**

V základní poloze jsou závorová břevna přejezdů sklopena a na výstražnících není v činnosti světelná ani akustická návěst.

Řidič silničního vozidla, který zájždí do prostoru za přejezd koleje č. 53 nebo do prostoru drtírny za přejezd koleje č. 14, telefonicky požádá hradlaře D9 o zvednutí závorového břevna. Nahlásí hradlaři SPZ vozidla a své jméno. Pokud se bude jednat o jízdu za přejezd koleje č. 14 do míst drtírny, hradlař D9 se souhlasem operátora dopravy vyloučí kolej č. 14 a zaznamená do dopravního deníku SPZ vozidla, jméno řidiče a začátek výluky. Řidič silničního vozidla je povinen po zjetí do prostoru drtírny a uvolnění přejezdu ihned toto hradlaři D9 telefonicky oznámit: "Jsem v obvodu drtírny, kolej č. 14 je volná. Můžete uzavřít závorová břevna." a nahlásí své jméno a SPZ vozidla. Hradlař D9 pak přejezd uzavře a provede zápis o ukončení výluky koleje do Dopravního deníku. Při výjezdu silničního vozidla z prostoru drtírny se postup opakuje. Pokud hradlař D9 neobdrží zprávu řidiče o tom, že kolej č. 14 je uvolněná, nesmí spustit závory do základní polohy. Po dobu výluky koleje č. 14 jsou povoleny jízdy vlaků (pos. dílů) mezi D9 - D8 jen po koleji č. 13.

Pro zvýšení bezpečnosti na přejezdu P7 byla podél budovy drtírny přes kolej č. 14 vybudována uzamykatelná zábrana znemožňující objíždění stávajících závor na tomto přejezdu. Klíč od zámku uzamčené zábrany je uložen u hradlaře D9 a náhradní u revírníka KD. Hradlař D9 jej může vydat pouze po předchozím souhlasu revírníka dopravy. Vydání klíče zaznamená hradlař D9 do knihy vydání klíčů, kde uvede jméno zaměstnance, kterému byl klíč vydán, čas vydání a čas vrácení klíče. Před vydáním klíče musí být pracovníkem, kterému bude klíč vydán zapsána výluka koleje č. 14 v dopravním deníku dle D-D2 čl. 338 a 339. Výluka může být ukončena po vrácení klíče zpět hradlaři D9. Používat nájezd na podélný kolejový přejezd přes kolej č. 14 směrem od uzamčené zábrany lze pouze ve zcela výjimečných případech, které posoudí a eventuelně povolí revírník dopravy.

**2.11. Zákaz odstavování kolejových vozidel**

V obvodu manipulačního nádraží D8 - D9 se nesmí odstavovat vozidla na kolejích:

- č. 20 - nakládací zásobník United Energy
- č. 22, 23 - dopravní koleje (průjezdné D8 - D9),
- č. 24, 25 - hlubinný zásobník.

**2.12. Zásady pro vjezd speciálních vozidel CPS nebo jiných dopravců na vlečku**

Speciální vozidla CPS nebo jiných dopravců nahlášená na vlečku může hradlař D9 přijmout jen po souhlasu revírníka dopravy. Revírník po prohlídce speciálního vozidla rozhodne o způsobu přepravy, stanoví přepravní trasu na místo určení a zpět do žst. Třebušice. Na vozidlo přidělí pilota dle D-D2 čl. 272 a případně učiní další potřebná opatření.

**146. Místní ustanovení pro dopravnu D10****1. Údaje o zařízení a obsluze**

Budova hradla D10 je společná pro ÚU, KD, ČD Provozní obvod Most a ČD Cargo a.s. Provozní pracoviště Most. Za údržbu budovy zodpovídá dle smlouvy s ČD Úpravná uhlí. Hranice mezi dopravnami D10 a D11 je stanovena myšlenou kolmicí na koleje seřaďovacího nádraží v úrovni konce trolejového vedení SŽDC. Jízdy mezi jednotlivými obvody se musí vždy dohodnout. Vedoucí obvodu D10 je zátěžový výpravčí ČD D10, vedoucí obvodu D11 je hradlař D11.  
Vjezd ellok KD do obvodu hradla D10 pod trolejovou síť SŽDC 3 000 V ss je **zakázán!**

**1.1. Náčrtek dopravní**

Začátek trolejového vedení SŽDC na vlečce seřaďovacího nádraží je stanoven nad výhybkou W1.  
Náčrtek dopravní D10 je uveden v kapitole XIV. Provozního řádu.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1 - 10 slouží jako seřaďovací pro sestavu vlaků. Jejich délky jsou uvedeny v čl. 147.1.2. PŘ.  
Kolej č. 3a je kolej dopravní (staniční) v majetku KD.  
Kolej č. 1a vedlejší kusá o užitné délce 34m.

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Osvětlení seřaďovacího nádraží D10 - D11 zajišťují osvětlovací věže. Bližší popis provedení, napájení a ovládání je uveden v čl. 147.1.3.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště výpravčího ČD je vybaveno telefonní ústřednou ČD a telefony KD. Výpravčí má přímé spojení s hradlařem D11.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo D10 je vybaveno reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Výpravčí se při obsluze zabezpečovacího zařízení řídí Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení AŽD 71 a předpisy SŽDC.

**1.7. Zajištění jízdy vlaků**

Postup při jízdě obsluh z žst. Třebušice na seřaďovacím nádraží Washington a postup při jízdě obsluh ze seřaďovacího nádraží do stanice Třebušice řeší Staniční řád. Potřebné informace mezi zátěžovým výpravčím ČD D10 a hradlařem D11 o obsazení či uvolnění relačních kolejích se předávají telefonicky.

**1.8. Obsazení hradla**

Hradlo D10 je obsazeno jedním výpravčím ČD ve směně. Dopravní kancelář je umístěna v přízemí budovy D10.  
Výpravčí ČD (tzv. zátěžový výpravčí) organizuje drážní dopravu ve svém obvodu. Jeho pracovní náplň vyplývá z povinností, které mu ukládají předpisy SŽDC a Staniční řád žst. Třebušice. Spolupracuje s hradlařem D11, vozovým disponentem ČD Cargo a.s., popř. při mimořádnostech s dispečerem ÚU.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Zátěžový výpravčí ČD D10 vede provozní dokumentaci dle předpisů SŽDC. Dále vede Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, Knihu zapínání a vypínání EOv a Knihu EPS.

**1.12. Obsluha výhybek**

Všechny výhybky obsluhuje ústředně výpravčí ČD D10.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 zaměstnanci traťového hospodářství KD.

Před zahájením práce se mazači výhybek dostaví k zátěžovému výpravčímu D10. Ten provede v zápisníku ČD časový zápis o nástupu zaměstnanců na čištění a mazání výhybek v obvodu D10. Po ukončení práce se dostaví k zátěžovému výpravčímu D10, který provede zápis o ukončení práce.

**1.16. Souhlas k posunu v dopravně**

Souhlas k posunu v dopravně D10 dává zátěžový výpravčí.

**1.18. Rychlost jízdy při posunu**

Nejvyšší dovolená rychlost při posunu je 15 km/hod.

**1.22. Rozkaz k odjezdu**

Rozkaz k odjezdu dává zátěžový výpravčí ČD. Platí předpisy SŽDC.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Každý sestavený vlak na seřadovací nádraží musí vlakvedoucí KD zajistit od D10 proti ujetí jednou zarážkou a dále utažením ručních brzd na prvním a druhém voze s ruční brzdou. Stejně se zajišťuje proti ujetí i začátek nově sestavovaného vlaku za vlakem již sestaveným.

Pokud vozidla nejsou vybavena nebo jsou ruční brzdy nefunkční, podloží se vozidla takovým počtem zarážek, aby bylo dosaženo nejméně tří brzdících procent. 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.

Po přivěšení hnacího vozidla ČD Cargo a.s. (popř. jiného dopravce) je zaměstnanec, který toto přivěšení provedl, povinen odstranit zajištění vozidel. Pokud dojde k manipulaci s vozy od hradla D10 (vyřazení vozu atd.) zaměstnanci ČD Cargo na hotových vlacích, pak tito také přebírají odpovědnost za správné zajištění vozidel proti ujetí.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní D10**

Na kolejích č. 1 - 10 seřadovacího nádraží D10 - D11 (tzv. „Washington“) provádí KD svými náležitostmi tvorbu ČD Cargo a.s. vlaků (popř. vlaků jiných dopravců).

Organizace práce v obvodu seřadovacího nádraží je uvedena v čl. 147. - 2.1. Provozního řádu KD.



**147. Místní ustanovení pro dopravu D11****1. Údaje o zařízení a obsluze**

Obvod dopravní D11 - D10 je nazýván seřadovacím nádražím Washington, na kolejích tohoto seřadovacího nádraží se provádí tvorba vlaků ČD Carga (popř. vlaků jiných dopravců).

Hranice obvodů hradel D11 a D10 je uvedena v Přípojovém provozním řádu a stanovena myšlenou čarou kolmou na relační koleje v úrovni konce trolejového vedení SŽDC.

Elektrické lokomotivy KD (trakční soustava 1 500 V ss) **nesmí** přejet pod trolejovou síť SŽDC (trakční soustava 3 000 V ss).

**1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 119 a 120 jsou tratě D11 - D8.

Vedlejší koleje v dopravě D11:

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
12	405	výtažná, kusá
13	380	výtažná, kusá
14	355	výtažná, kusá

Koleje seřadovacího nádraží D10 - D11:

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1	741	relační, sestava vlaků
3	723	relační, sestava vlaků
5	633	relační, sestava vlaků
7	663	relační, sestava vlaků
9	714	relační, sestava vlaků
2	726	relační, sestava vlaků
4	785	relační, sestava vlaků
6	762	relační, sestava vlaků
8	705	relační, sestava vlaků
10	460	relační, sestava vlaků

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Osvětlení D10 - D11 je zajištěno deseti osvětlovacími věžemi OV1 - OV10. Zapínání a vypínání svítidel věží je zajištěno fotobuňkou na jednotlivých věžích. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo D11 je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení se stavědly D8, D10. Pomocí MB telefonu je umožněno přímé spojení do kolejiště. Stavědlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo D11 je vybaveno staničním zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS II 63. Hradlař při obsluze zabezpečovacího zařízení je povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Pro umístění návěstidel Uz10 a Uz12 platí výjimka Revírního dozoru č.j. BO SHD/265 ze dne 11. 10. 1990 - pojistná vzdálenost od námezničku JV č. 23 je zkrácena na 20 m.

**1.7. Zajištění jízd vlaků a posunujících dílů**

Jízdy posunujících dílů a vlaků mezi D8 - D11 se zajišťují dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním (nabídkou, přijetím a odhláškou).

Potřebné informace mezi výpravčím ČD D10 a hradlařem D11 se zajišťují telefonicky.

**1.8. Obsazení hradla**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař D11 vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Knihu EOV.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a výkolejek.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádné události.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek, PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Předání klíčů od výhybek č. 109, 110.
10. Podpis předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem na reliéf ovládacího pultu.

V případě poruchy kolejových obvodů pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.17. Řízení posunu**

Posun řídí vedoucí posunu - vlakvedoucí.

**1.19. Odrážení a spouštění vozů**

V dopravně D11 je dovoleno spouštět vozy pouze na relační koleje, které jsou již obsazeny řádně zajištěnými vozy proti ujetí.

Čtyřnápravové vozy s brzdářskou plošinou lze spouštět jen za předpokladu, že si vlakvedoucí vyzkoušel předem správnou funkci ruční brzdy. Vozy, které nemají ruční brzdu, lze spouštět jen tehdy, když vlakvedoucí zajistí bezpečné zastavení vozů dvěma zarážkami.

Zarážkou se smí zastavovat skupina ložených vozů o celkovém počtu nejvýše šesti náprav nebo dvanácti náprav, jde-li o vozy prázdné. Zastavovat zarážkami skupinu ložených a prázdných vozů je dovoleno jen tehdy, je-li první vůz ložený. Na jednu kolejnici se musí položit dvě zarážky za sebou na vzdálenost 10 - 15 m pro případ odskočení první zarážky.

Posun odrazem je v celém obvodu dopravní D11 **zakázán!**

**1.21. Současné jízdy vlaků a posunujících děl na tutéž kolej**

V obvodu seřaďovacího nádraží D10 - D11 současné jízdy nejsou dovoleny.

**1.22. Rozkaz k odjezdu**

Rozkaz k odjezdu z dopravní dává hradlař D11 a tento rozkaz **platí pro vlakvedoucího** přiděleného na lokomotivu. Strojvedoucí uvede posunující díl (lokomotivu) do pohybu jen na příkaz vlakvedoucího.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Výtažné koleje D11 klesají do zhlaví -12 ‰. U návěstidel Uz je lom nivelety, seřaďovací koleje klesají pak směrem k D10 -2,5 ‰.

Každý sestavený vlak na relační koleji seřaďovacího nádraží musí vlakvedoucí KD zajistit od D10 proti ujetí jednou zarážkou a dále utažením dvou ručních brzd na prvním a druhém ručně brzděném voze.

Stejným způsobem se zajišťuje proti ujetí i začátek nově sestavovaného vlaku za konec již sestaveného vlaku. Za zajištění vozidel zodpovídá ten, kdo je odvěsil (odstavil).

## 2. **Organizace práce v kolejišti seřadovacího nádraží D10 - D11**

Skupiny ložených vozů z dopravní D8 do D11 jsou jako posunové díly taženy po koleji č. 120 nebo č. 119 do výtažných kolejí na D11 č. 12, 13 nebo 14, kde posunový díl zůstane stát a strojvedoucí vozy zabrzdí průběžnou brzdou.

Hradlař hradla D11 je povinen vyrozumět vozmistra ČD Cargo a.s. o jízdě posunového dílu tak včas, aby voz mistr ČD Cargo a.s. mohl pohledem sledovat jízdu vozů posunového dílu do výtažné koleje. Po zastavení provede voz mistr technickou prohlídku. Vozy po zastavení na kolejích č. 12, 13 nebo 14 po dobu provádění technické prohlídky nesmí být uvedeny do pohybu. Pokud voz mistr 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 příjem potvrdit. ***Strojvedoucí smí uvést vozidla do pohybu až na příkaz vlakvedoucího!***

V případě neobsazení pracoviště vozmistra na hradle D11 se technická prohlídka provádí na kolejích seřadovacího nádraží Washington.

Posun na relační koleje č. 1-10 seřadovacího nádraží Washington se od hradla D11 provádí zajižděním nebo spouštěním. O obsazení jednotlivých kolejí rozhoduje vozový disponent ve spolupráci s hradlařem D11.

V obvodu hradla D10 čelo posunového dílu (první skupiny) zastaví 25 m před návěstí S1-10. Tato vzdálenost může být na žádost vozového disponenta prodloužena až na 40 metrů. Vlakvedoucí KD 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, relaci, číslo koleje a čas nahlašuje hradlař D11 vozovému disponentovi. Pokud je nutno dodatečně z takto odhlášeného vlaku provést vyřazení nebo přeražení vozů, musí si hradlař D11 vždy vyžádat souhlas k posunu u vozového disponenta a informovat o tomto posunu vozovou službu KD na hradle D10. V případě nutnosti, kdy jsou relační koleje obsazeny vlaky, požádá hradlař D11 vozového disponenta, který povolí přistavení začátku nově sestavovaného vlaku za konec vlaku již sestaveného. O této skutečnosti musí být vozovým disponentem vyrozuměni všichni zaměstnanci ČD Cargo a.s., kteří musí vystoupit z průjezdného průřezu příslušné koleje. Hradlař D11 nesmí povolit přistavení začátku nového vlaku na kolej, dokud neobdrží od vozového disponenta souhlas. Začátkem nově sestavovaného vlaku (čelo posunového dílu) musí vlakvedoucí vlečkaře zastavit minimálně ve vzdálenosti 15 m před koncem vlaku již sestaveného.

### 2.1. **Sestava odesílatelských vlaků ČD Cargo a.s. z předávaných skupin vozů**

Za správné sestavení vlaků na relačních kolejích seřadovacího nádraží D10 - D11 zodpovídá hradlař D11 a vlakvedoucí, který příslušný posun prováděl. Vozy s účinkující brzdou pro začátek a konec vlaku určuje voz mistr ČD Cargo a.s. při technické prohlídce

ve výtažné koleji D11 a tyto vozy nahlašuje hradlaři D11.

Vlastní organizace komerční práce vozové služby D10 ve vztahu ÚÚ - ČD Cargo a.s. při skupinovém předávání vozů ČD Cargo a.s. a sestavě vlaků je uvedena v kapitole IX.

Přípojový styk s SŽDC. V případě, že ČD Cargo a.s. při zkoušce brzdy sestaveného vlaku neuzná brzdu pro začátek nebo konec vlaku, označí ve vlaku nový vůz s účinkující brzdou. Hradlaři D11 zajistí přeřazení vozů ve vlaku lokomotivou KD od hradla D11. Je-li určený vůz v první třetině vlaku od D10 a jedná se o „brzdu začátku vlaku“, provede přeřazení vozů loko ČD Cargo a.s. (popř. dopravce příslušného vlaku).

O přeřazení vozů informuje hradlaři D11 vždy vozovou službu KD D10.

V případě, že se musí ze sestaveného a předaného vlaku vyřadit vůz se závadou, oznámí vozový disponent ČD Cargo a.s. D10 závadu vozové službě KD D10 a hradlaři D11.

Hradlaři D11 zajistí nejpozději do jedné hodiny po oznámení vyřazení vadného vozu z vlaku, souhlas k posunu si musí hradlaři D11 vyžádat u vozového disponenta

ČD Cargo a.s. D10. O tomto posunu (vyřazení vozu) informuje hradlaři D11 vozového disponenta ČD Cargo a.s. D10.

## **2.2. Příjezdová cesta KD mezi D11 a Š1 a obsluha přejezdu P10**

Příjezdová cesta je ze silnice č.2/255 směrem k D11 a z druhé strany od Š1 osazena dopravní značkou B1 Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) s dodatkovou tabulkou „Vjezd na povolení KD“. Seznam vozidel, která smějí cestu využívat bude umístěn na hradle D11 a u vedoucího dopravy KD. **Jiná vozidla tuto cestu nesmějí využívat.**

Výjimku tvoří vozidla záchranné služby a hasičů, která mají povolen vjezd pouze se svolením dispečera KD.

Přejezd P10 v dopravně D11 je opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71 se závorami. Pokyny pro obsluhu tohoto zařízení s prokazatelným seznámením jsou umístěné na hradle D11. Z důvodu zjednodušeného ovládání není přejezd v žádné závislosti na stávajícím zabezpečovacím zařízení hradla D11. Řidič se ohlásí na hradlo D11 jménem a číslem vozidla. Při každém otevření závor zaznamená hradlaři v dopravním deníku na první volný řádek a do sešitu záznamu použití přejezdu P10 číslo počítadla „UZAVŘENÍ“, registrační značku vozidla, jméno řidiče a čas. Základní poloha přejezdu je v poloze UZAVŘENÍ (závory jsou v dolní poloze) a na výstražnících je návěst výstraha, kmitání červených světél. Obsluha zodpovídá za uzavření přejezdu. Po každém přejetí vozidla přes přejezd hradlaři pomocí tlačítka „uzavření“ uvede přejezd do základní polohy (závory jsou v dolní poloze).

**149. Místní ustanovení pro dopravu OM3****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 1 je traťová OM3 - D3.

Kolej č. 24 je traťová OM3 - OM7.

Křižovatkovou výhybkou č. 7 je kolejiště OM3 napojeno na kolejiště manipulačního místa OM8.

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
26	300	vedlejší, odstavná, kusá
53	440	vedlejší, odstavná, kusá
55	148	vedlejší, odstavná, kusá
57	123	vedlejší, odstavná, kusá
59	98	vedlejší, odstavná, kusá
61	96	vedlejší, kusá, určená pro nakládku z NSIII
1a	365	vedlejší, odstavná, kusá
2	868	dopravní
2a	369	vedlejší, kusá, správková

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno třemi osvětlovacími věžemi OV1 - OV3. Zapínání a vypínání svítidel věží je zajištěno fotobuňkou na jednotlivých věžích. Údržbu provádí elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení se stavědly D3, OM7 a stanovištěm dozorce posunu OM8. Pomocí MB telefonu je umožněno přímé spojení do kolejišť dopravy OM3 a manipulačního místa OM15. Stavědlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Doprava OM3 je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením reléovým typu WSSB GS II 63, přejezdovým zabezpečovacím zařízením a zařízením pro ovládání elektromag. zámků v obvodu manipulačního místa OM15. Celý obvod kolejiště je izolován.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Obsluhu elektromagnetických zámků (EMZ) v obvodu manipulačního místa OM15 provádí hradlař OM3 dle pokynů pro obsluhu EMZ, které jsou součástí pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení OM3.

Před JV č. 9 je umístěno návěstidlo pro trvalé snížení rychlosti na 5 km/hod. Toto snížení rychlosti platí pouze pro jízdy do manipulačního místa OM8.

Pro umístění návěstidel Uz1 a Uz2 je povolena výjimka revírním dozorem takto:

návěstidlo Uz1 je umístěno na vzdálenost 20 m před hroty KV č. 7

návěstidlo Uz2 je umístěno na vzdálenost 20 m před JV č. 13A.

### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravnami OM3 - OM7, OM3 - D3, se zajišťují dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním (nabídkou, přijetím, odhláškou). Jízdy posunujících dílů do manipulačního místa OM8 se zajišťují telefonicky mezi hradlařem OM3 a dozorcem posunu OM8. Vjezdy na koleje č. 53, 55, 57, 59, 61 jsou zajištěny zabezpečenými posunovými cestami. Vlaky i posunující díly smí dojet nejdále k mechanické uzávěře koleje příslušné koleje. Jízdy vlaků, posunujících dílů, speciálních hnacích kolejových vozidel do obvodu stavebního dvora TH a odstavné koleje č. 5 v manipulačním místě OM15 jsou uvedeny v článku 2.3. Jízdy posunujících dílů na správkovou kolej č. 2a jsou uvedeny v článku 2.5.

### **1.8. Obsazení hradla**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a výkolejek.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy činnosti kolejových obvodů pohledem do kolejiště, nebo není-li přehled, obchůzkou.

### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

### **1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámků**

Výhybka č. 8 je v době prohlídky nebo oprav kolejových vozidel, přistavených na kolej č. 2a, uzamčena směrem na křižovatkovou výhybku č. 7.

### **1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíč od zámků výhybky č. 8, v době prohlídky nebo oprav kolejových vozidel přistavených na kolej č. 2a, má u sebe v úschově předák vagónky.

Náhradní klíč od zámků výhybky je uložen u revírníka kolejové dopravy.

**1.17. Řízení posunu**

V obvodu dopravní OM3 vykonává funkci vedoucího posunu vlakvedoucí přidělený k lokomotivě provádějící posun nebo dozorce posunu manipulačního místa OM8.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě v dopravě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisech D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Koleje č. 26, 53, 55, 57, 59 v užitné délce jsou v rovině 0 ‰ a k zajištění odstavených souprav prázdných i ložených postačí podložit jednou zarážkou z obou stran. Kolej č. 1a je ve sklonu 5 ‰ od OM3.

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístnění zarážek
53,55,57,59	0	1	z obou stran
1a	5	3	směrem ke konci koleje
1a	5	4	směrem ke konci koleje
2a	5	4	směrem ke konci koleje

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní OM3****2.1. Odstavování souprav**

Posun při odstavování do kolejí č. 53, 55, 57, 59 řídí dozorce posunu manipulačního místa OM8, případně jím pověřený oprávněný zaměstnanec nebo vlakvedoucí přidělený k lokomotivě.



### **2.3. Jízdy do a z kolejiště manipulačního místa OM15**

#### **Jízdy na stavební dvůr TH**

Veškeré jízdy z dopravny OM 3 a D3 do obvodu manipulačního místa OM15 a dále do kolejiště stavebního dvora TH se uskutečňují po koleji č. 1 jako posun za krajní výhybku. Hradlař dá souhlas k posunu z dopravny OM3 nebo D3 do obvodu manipulačního místa OM15 za předpokladu, že na kolej č. 1 není vypraven žádný vlak, posunující díl nebo speciální hnací vozidlo. Hradlaři OM3, D3 zapíší časový údaj zahájení a ukončení posunu za krajní výhybku (do obvodu manipulačního místa OM15). Do doby dokud není klíč od zámků výhybek č. 8 a 12 opět uzamčen v elektromag. zámku a hradlař OM 3 nedostal hlášení, že posunující díl, vlak nebo speciální hnací vozidlo neuvolnilo námezník výhybek č. 8 nebo 12 nesmí po koleji č. 1 být obnoveny jízdy vlaků, posunujících dílů nebo speciálních hnacích vozidel. Čas hlášení o uvolnění námezníků výhybek č. 8 nebo 12 je časovým údajem ukončení posunu.

Při jízdě do obvodu manipul. místa TH zastaví strojvedoucí (řidič) před hroty výhybky č. 8 nebo 12 a vedoucí posunu, strojvedoucí nebo řidič požádá telefonem umístěným u EMZ příslušné výhybky (nebo radiopojítkem) hradlaře OM3 o uvolnění klíče od výhybkového zámku z EMZ. Uvolněným klíčem odemkne výměnový zámek příslušné výhybky tuto přestaví a zajede za námezník výhybky. Poté výhybku přestaví do směru na kolej č. 1, uzamkne výměnový zámek a klíč vrátí do EMZ a oznámí hradlaři uvolnění námezníku přestavované výhybky. Další jízda v obvodu stavebního dvora TH je prováděna dle rozhledu. Osádky jsou povinny sledovat volnost kolejí, správné postavení pojížděných výhybek a při jízdách přes silniční přejezdy zajistit jejich střežení.

Při vyjíždění z obvodu kolejiště stavebního dvora si musí řidič speciálního hnacího vozidla, strojvedoucí nebo vedoucí posunu vyžádat telefonem nebo radiopojítkem souhlas hradlaře OM3 k výjezdu k vyčkávacím návěstidlům V6, V7 a V8 oznámit druh vozidla, směr další jízdy tj. OM3 nebo D3 a konečný cíl jízdy. Povolení posunu do koleje č. 1 oznámí hradlař OM3 hradlaři D3 a oba zapíší do dopravního deníku časový údaj zahájení posunu spolu s číslem vozidla. V případě, že další jízda bude uskutečněna do dopravny D3 nabídne hradlař OM3 posunující díl, vlak nebo speciální hnací vozidlo hradlaři D3. Ten po dojetí vlaku, PD, nebo spec. hnacího vozidla dá hradlaři OM3 odhlášku. Pokud bude další jízda uskutečněna do dopravny OM3 oznámí hradlař OM3 po dojetí vlaku, PD nebo spec. hnacího vozidla ukončení posunu hradlaři D3.

#### **Jízdy na odstavné koleje č. 2a, 5**

Veškeré jízdy z dopravny OM3 po koleji č. 2 do obvodu manipulačního místa OM15 a dále do kusých kolejí č. 2a nebo 5 se uskutečňují jako posun. Posunující díl nebo speciální hnací vozidlo musí vždy zastavit před hroty výhybky č. 9 a vedoucí posunu, strojvedoucí (řidič) provede kontrolu, jejího správného postavení, dle D–D2, čl. 63.

Souhlas k vyjetí z kolejí č. 2a nebo 5 v manipulačním místě OM15 si vyžádá strojvedoucí, řidič nebo vedoucí posunu u hradlaře OM3 telefonem (radiopojítkem). Vedoucí posunu, strojvedoucí (řidič) po ukončení posunu přestaví výhybku č. 9 do základní polohy, tj. do přímého směru na kolej č. 2a.

### **2.4. Nakládka na nakládací stanici NS III**

Prázdné sunuté Ta soupravy jsou přistavovány pod nakládací stanici od OM7 nebo D3. Hradlař OM3 postaví jízdní cestu pro prázdný vlak z koleje č. 24 nebo z koleje č. 1 do koleje č. 61 a vyrozumí strojvedoucího o jízdě pod nakládací stanicí. Strojvedoucí zastaví za hroty výhybky č. 10, radiostanicí oznámí hradlaři OM3 uvolnění této výhybky, hradlař výhybku č.10, přestaví do odbočky ve směru do koleje č. 26 a povolí strojvedoucímu

zajetí do koleje č. 26. Strojvedoucí zastaví čelem lokomotivy u návěstidla „Označnick“ umístěného vpravo ve směru jízdy. Poté strojvedoucí uvede do činnosti dálkové ovládání ellok dle PŘ čl. 234 Pracovní postup pro dálkové ovládání el. lokomotivy a zvolí směr jízdy k nakládací stanici do koleje č. 61.

Vzhledem ke spádu koleje č. 1a, který činí přibližně 9 o/oo je nutné, aby strojvedoucí věnoval zvýšenou pozornost popojíždění při nakládání a v případě nutnosti použil k zastavení vlaku také průběžnou brzdu.

Strojvedoucí zastaví před nakládací stanicí kabinou el. lokomotivy u návěstidla pro elektrický provoz „Konec trakčního vedení“ dle D-D1 čl.86. Návěstidlo je umístěno na levé straně koleje č.1a ve směru jízdy k nakládací stanici.

Je zakázáno podjíždět lokomotivou pod nakládací stanicí!

Po ukončení nakládky strojvedoucí převezme atestační lístek k naložené soupravě a navěstí „Pozor“ nebo radiopojítkem oznámí hradlaři OM3 ukončení nakládky. Hradlař vypraví vlak dle dispozic dispečera KD. Rozkaz k odjezdu z prostoru nakládací stanice a dopravní OM3 dá strojvedoucímu radiopojítkem.

Po celou dobu nakládky až do odjezdu loženého vlaku nesmí být prováděn na kolejích č. 1a až 61 od OM3 žádný posun. Při vjezdu vlaku pod nakládací stanicí směrem na kolej č. 61 musí být tato kolej volná v celé délce.

U koleje č. 26 vpravo ve směru jízdy od nakládací stanice jsou instalována světelná návěstidla pro popojíždění dle D-D1 čl.191-195. Budou používána v případě poruchy zařízení Tesla Níros nebo když nebude el. lokomotiva vybavena tímto zařízením.

Nakládka na NSIII je prováděna dle potřeby v ranních i nočních směnách.

## **2.5. Správková kolej č. 2a**

Pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců provádějících prohlídky nebo opravy bude kolej č. 2a kryta postavením výhybky č. 8 do odvratu a jejím uzamčením výměnovým zámkem.

Před prohlídkou nebo opravou přistavené soupravy v koleji č. 2a předák vagónky vyrozumí hradlaře OM3 o uzamčení výhybky č. 8 do odbočky směrem na křižovatkovou výhybku č. 7. Vlastní prohlídku nebo opravu přistavené soupravy může zahájit až po uzamčení výhybky a informování hradlaře OM3. Klíč od výměnového zámku si po dobu opravy ponechá u sebe v úschově. Po skončení opravy odemkne předák výměnový zámek výhybky č. 8, klíč zůstane ve výměnovém zámku. Zároveň předák informuje hradlaře OM3 o skončení opravy a odemčení výměnového zámku.

Kolej č. 2a musí zůstat vždy volná a mohou na ní být odstavena pouze vozidla určená místem nebo předákem vagónky ŽKV.

**149.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo bývalé dopravní OM8****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek manipulačního místa**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, označení ústředně ovládané výhybky č.7a z OM3 a místně stavěných výhybek č. 2,3,7b.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Všechny koleje jsou vedlejší a jsou určeny pro dílenské provozy KD a skladové hospodářství OM. V celém obvodu je stanovena max. rychlost 5 km /hod.

Kolejiště je po provozní stránce rozděleno do těchto obvodů:

Do obvodu dozorce posunu OM8 patří:

Kolej č. 2a.

Kolejové spojky mezi výhybkami KV č. 7 – JV č.2 a JV č.3, včetně výhybek č. 2 a 3.

Úsek koleje č. 7 od JV č. 4 k návěstidlu V3.

Úsek koleje č. 8 od JV č. 5 k návěstidlu V2.

Kolejová spojka mezi výhybkami č. 2 a č. 36, včetně, k návěstidlu V6.

Úsek koleje č. 20 od návěstidla V5, včetně JV č. 37 a JV č. 36.

Úsek koleje č. 1 od JV č. 3 k návěstidlu V8.

Úsek koleje č. 9 od výhybky č. 2 včetně výhybek č. 4, 5, 13 k vyčkávacímu návěstidlu V1.

Kolej č. 11 od JV č. 13 včetně JV č. 10 do konce koleje.

Kolej č. 12 od JV č. 10 včetně JV č. 8 do konce koleje.

Kolej č. 13 od JV č. 8 do konce koleje.

Do obvodu lokomotivky patří:

Kolej č. 7 od návěstidla V3 do konce koleje včetně výkolejky Vk6 a včetně výhybek č. 12 a 38.

Kolej č. 8 od návěstidla V2 do konce koleje včetně výkolejky Vk7 a včetně výhybek č. 7, 39.

Do obvodu dieslovny patří:

Úsek kolej č. 20 od návěstidla V5 včetně výkolejky Vk4 do konce koleje.

Kolej č. 21 od námezničky JV č.37 včetně výkolejky Vk5 do konce koleje.

Návěstidlo V5 umístěné u koleje č. 20 a platí pro dvě koleje, tj. pro koleje č. 20 a 21.

Do obvodu vagónky patří:

Kolej č. 2 od návěstidla V7 včetně výhybek č.14,č.15,č.17,č. 20 do konce koleje č.1.

Kolej č. 17 od JV č. 20 do konce koleje

Kolej č. 16 od JV č. 17 včetně JV č. 18 do konce koleje.

Kolej č. 15 od JV č. 18 včetně JV č. 21 do konce koleje.

Kolej č. 14 od JV č. 21 včetně JV č. 23 a JV č. 24 do konce koleje.

Kolej č. 19 od JV č. 24 včetně JV č. 33 do konce koleje.

Kolej č. 18 od JV č. 33 do konce koleje.

Kolej č. 3 od návěstidla V6 včetně JV č. 6 a JV č. 11 k JV č. 15.

Kolej č. 4 od JV č. 11 včetně výkolejky Vk 11 k JV č. 23.

Kolej č. 5 od JV č. 6 včetně JV č. 9 včetně výkolejky Vk 12 do konce koleje.

Kolej č. 6 od JV č. 9 včetně výkolejky Vk 13 do konce koleje.

Do obvodu bývalé mechanické dílny patří:

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>
1 od nám.JV č. 3 po návěstidlo V8	103
1 od nám.JV č. 20 do konce koleje	86
2 od návěstidla V7 po nám. JV č. 14	102
17	30
16	32
15	87
11	35
12	11
13	11

### 1.3. Osvětlení kolejiště

Je zajištěno stožárovým osvětlením ovládaným fotobuňkou. V prostoru za dílnami je osvětlovací věž ovládaná ručně na rozvaděči stožáru.

Údržbu provádí elektro KD.

### 1.4. Sdělovací zařízení

Stanoviště dozorce posunu je vybaveno telefonem a přenosnou radiostanicí. V kolejišti u návěstidla V1 je telefon pro spojení s dozorcem posunu.

### 1.5. Zabezpečovací zařízení

Výhybky č. 2, 3 a KV 7b mají přestavníky pro místní stavění.

U koleje č. 9 je umístěno návěstidlo V1, u koleje č. 8 je umístěno návěstidlo V2 a oboustranné návěstidlo V3, u koleje č. 7 je umístěno návěstidlo V4, u koleje č. 20 je umístěno návěstidlo V5, u koleje č. 3 je umístěno návěstidlo V6, u koleje č. 2 je umístěno návěstidlo V7, u koleje č. 1 před JV č. 14 je umístěno návěstidlo V8.

### 1.7. Zajištění jízdy

Manipulační místo je kolejově napojeno na dopravnu OM3 obousměrně pojížděnou kolejovou spojkou. Jízdy posunujících dílů z OM3 do manipulačního místa OM8 (a v opačném směru) se zajišťují telefonicky mezi hradlařem OM3 a dozorcem posunu OM8. Manipulační místo nemá vjezdová ani odjezdová návěstidla. Vjezd a odjezd povoluje dozorce posunu ruční návěstí nebo ústním rozkazem. Není-li návěst dávana, musí strojvedoucí zastavit čelem pos. dílu u námezníku křížovatkové výhybky č. 7.

### 1.8. Obsazení stanoviště dozorce posunu

Stanoviště dozorce posunu je obsazeno jedním zaměstnancem - dozorcem posunu - ve službě.

### 1.9. Vedení provozní dokumentace

Dozorce posunu vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Knihu evidence poruch lokomotiv a vozů.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků a výkolejek.

V knize odevzdávky služby dozorce posunu uvádí:

1. Obsazení kolejí ve svém obvodu.
2. Mimořádnosti.
3. Převzetí provozní dokumentace.
4. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
5. Předání radiopojítka.
6. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2 a pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
7. Předání inventárního vybavení stanoviště dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
8. Předání klíčů od zámků výhybek JV č.13,14.
9. Podpis předávajícího a přijímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.  
Zápisy v Dopravním deníku jsou uvedeny ve vzorovém listu.  
Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

#### **1.10. Zjišťování volnosti jízdní cesty**

Volnost posunové cesty zjišťuje dozorce posunu ve svém obvodu pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou. Volnost posunové cesty v ostatních posunovacích obvodech zjišťuje vlakvedoucí přidělené lokomotivy, u sólo lokomotiv strojvedoucí a u speciálních vozidel řidič.

#### **1.11. Osvětlení výhybek**

Osvětlují se křižovatková výhybka č. 7 a jednoduché výhybky č. 2, 3, 4, 5. Ostatní výhybky jsou neosvětleny.

#### **1.12. Obsluha výhybek**

Výhybky č. 2, 3, 7b obsluhuje místně dozorce posunu OM8. Výhybky č. 4, 5, 8, 10, 13, 36 obsluhuje ručně dozorce posunu nebo jím určený oprávněný zaměstnanec. Výhybky č. 7, 12, 38, 39, vedoucí jednoduchého posunu lokomotivky. Výhybku č. 37 vedoucí jednoduchého posunu dieslovny. Ostatní výhybky ručně obsluhuje vlakvedoucí přidělené lokomotivy vagónky.

#### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s předpisy D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

#### **1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámků**

Výměnovými zámků musí být zajištěny výhybky:

- č. 14 ve směru na kolej č.2.
- č. 13 směrem na výhybku č.5.

Výkolejky č. 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13 jsou uzamykatelné v naklopené poloze.

#### **1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

- Hlavní klíče od zámků výhybek č. 13, 14 jsou uloženy u dozorce posunu OM8.
- Hlavní klíče od výkolejek č. 11, 12, 13 jsou uloženy u předáka vagónky.
- Hlavní klíče od výkolejek č. 4, 5 jsou uloženy u předáka dieslovny.
- Hlavní klíče od výkolejek č. 6, 7 jsou uloženy u předáka lokomotivky.

Po ukončení ranní směny předá předák lokomotivky klíč od výkolejky Vk7 dozorcí posunu OM8 za účelem zajetí el. lokomotivy na foukací kanál. Na začátku ranní směny si opět klíč převezme. Náhradní klíče jsou uloženy u revírníka dopravy.

**1.16. Souhlas k posunu v manipulačním místě**

Souhlas k posunu v obvodu dozorce posunu OM8 dává dozorce posunu. Souhlas k posunu v obvodu lokomotivky, dieslovný a vagónky dává mistr nebo předák příslušné dílny.

**1.17. Řízení posunu ve stanoveném obvodu**

Posun v obvodu dozorce posunu OM8 řídí dozorce posunu.

V obvodu lokomotivky řídí posun oprávněný zaměstnanec - vedoucí jednoduchého posunu, který je určen mistrem lokomotivky.

V obvodu dieslovný řídí posun oprávněný zaměstnanec, vedoucí jednoduchého posunu, který je určen mistrem dieslovný.

V obvodu vagónky řídí posun vlakvedoucí přidělené lokomotivy.

V době od 14<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hodin a o sobotách, nedělích a svátcích řídí posun v těchto obvodech dozorce posunu OM8.

**1.18. Rychlost jízdy při posunu:**

Ve všech obvodech manipulačního místa OM8 je stanovena nejvyšší rychlost 5 km /hod.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy proti ujetí jen v případech uvedených v předpisech D-D2 čl. 268 a) - d).

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Pro pravidelné odstavování vozidel jsou určeny tyto koleje:

- Kolej č. 1 za JV č. 20, vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany.
- Kolej č. 15, 16, 17, vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany.
- Kolej č. 11, 12, 13, vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany.

**1.26. Koleje určené k občasnému odstavování**

K občasnému odstavování vozidel jsou určeny tyto koleje:

- Kolej č. 1 od nám. JV č.3 k návěstidlu V8, vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany. O odstavení rozhodne dozorce posunu OM8.
- Kolej č. 2, vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany. O odstavení rozhodne vlakvedoucí přidělené lokomotivy vagónky.
- Kolej č. 2a, spád 9 ‰ směrem k OM8:

1 - 3 vozy ložené i prázdné	1 zarážka
4 - 5 vozů	2 zarážky

O odstavení rozhodne dozorce posunu OM8.

**2. Organizace práce v kolejišti manipulačního místa.**

Všechny jízdy v manipulačním místě OM8 se řídí ručními návěstmi nebo ústními rozkazy. Všechny jízdy od křižovatkové výhybky č. 7 se provádí jako posun.

Za střežení a zajištění bezpečnosti na úrovněm křížení pozemní komunikace s kolejemi, přes které se provádí posun, zodpovídá vedoucí posunu. Strojvedoucí (řidič) nesmí bez příkazu vedoucího posunu vjet na nestřežené úrovně křížení. Požadavky na provedení posunu, vč.odjezdů kolejových vozidel z prostorů dílen vagónky, lokomotivky a dieslovný, uplatňují mistři (předáci) u dozorce posunu OM8. Výjezd vozidla z obvodu skladu nebo bývalé mech. dílny projedná s dozorcem posunu OM8 strojvedoucí (řidič). Dozorce posunu OM8 řídí požadovaný posun sám, nebo jeho provedení nařídí vlakvedoucímu motorové lokomotivy určené pro obsluhu vagónky, nebo dalšímu oprávněnému zaměstnanci. Pokud nařídí dozorce posunu OM8 posun na několik

místech současně, musí zajistit domluvu mezi jednotlivými vedoucími posunu a určit místo, kam až nejdále mohou posunující díly zajíždět tak, aby se nemohly vzájemně ohrozit.

Pohyb vozidel v obvodech skladu a bývalé mechanické dílny se řídí rozhledem strojvedoucího nebo řidiče speciálního vozidla.

### **2.1. Ustanovení pro obvod vagónky (opravný vozů)**

Posun provádí motorová lokomotiva určená dozorcem posunu OM8.

Posun na kolejích č. 4, 5, 6, 18, 19 v obvodu vagónky se smí provádět pouze se souhlasem mistra (v jeho nepřítomnosti předáka vagónky). Mistr (předák) zajistí, aby nebyla posunem ohrožena bezpečnost zaměstnanců v dílně.

Z prostoru obvodu vagónky smí posunující díl vyjíždět jen se souhlasem dozorce posunu OM8. Na konci směny je předák vagónky povinen nahlásit dozorcí posunu OM8 čísla kolejí, na nichž jsou odstaveny vozy schopné pro provoz a na které koleje mohou být přistavovány vozy určené pro opravy.

Po skončení posunu musí vždy mistr (předák) naklopit na kolej a uzamknout příslušnou výkolejku.

### **2.2. Ustanovení pro obvod lokomotivky (opravný el. lokomotiv)**

Vedoucí jednoduchého posunu lokomotivky je zodpovědný za řízení posunu na kolejích č. 7 od návěstidla V3 do konce koleje a na kolejích č. 8 od návěstidla V2 do konce koleje.

Výkolejky č. 6, 7 a výhybky č. 7, 12, 38, 39 obsluhuje vedoucí jednoduchého posunu lokomotivky. Posun el. lokomotiv pomocí náhradního zdroje se provádí dle platného TP. Zajíždění do lokomotivky:

Zajíždění do obvodu lokomotivky projedná dozorce posunu OM8 s vedoucím jednoduchého posunu lokomotivky. Ten určí po dohodě s mistrem (předákem), na kterou kolej má vozidlo (lokomotiva, mot. vozík atd.) vjet. Dozorce posunu OM8 vypraví vozidlo před návěstidla V2 nebo V3, kde musí vozidlo zastavit. Další posun v kolejích č. 7 a 8 řídí vedoucí jednoduchého posunu lokomotivky.

Vyjíždění z lokomotivky

Mistr (předák) lokomotivky projedná výjezd s dozorcem posunu OM8 a oznámí, z které koleje bude vozidlo (pos. díl) vyjíždět. Výjezd do obvodu dozorce posunu OM8 od návěstidel V3 nebo V4 nařídí dozorce posunu OM8 ruční návěstí nebo ústně.

Po skončení posunu musí vždy mistr (předák) naklopit na kolej a uzamknout příslušnou výkolejku.

### **2.3. Ustanovení pro obvod dieslovny (opravný motorových lokomotiv)**

Zajíždění do dieslovny

Dozorce posunu OM8 projedná jízdu s mistrem (předákem) dieslovny, na kterou kolej má být vozidlo přistaveno. Posun od návěstidla V5 ve směru do kolejí č. 20 a 21 řídí mistr (předák) dieslovny.

Vyjíždění z obvodu dieslovny:

Mistr (předák) dieslovny projedná výjezd s dozorcem posunu OM8 a sám nebo jím pověřený oprávněný zaměstnanec řídí posun k návěstidlu V5. Výjezd do obvodu dozorce posunu OM8 od návěstidla V5 nařídí dozorce posunu OM8 ruční návěstí nebo ústně.

Po skončení posunu musí vždy mistr (předák) naklopit na kolej a uzamknout příslušnou výkolejku.

**2.4. Ustanovení pro obvod bývalé mechanické dílny**

Posun do tohoto obvodu se uskutečňuje přes obvod skladu. Posun do obvodu bývalé mechanické dílny povoluje a řídí dozorce posunu OM8 nebo jím určený oprávněný zaměstnanec.

Vyjíždění z obvodu bývalé mechanické dílny musí vždy řidič (vlakvedoucí) projednat s dozorcem posunu OM8, který povolí posun za návěstidlo V1.

**2.6. Závora na příjezdové komunikaci**

Na příjezdové komunikaci k objektům lokomotivky a dieslovny (čl. 2.2., 2.3.) je instalována trvale uzamčená závora. Klíč od závory má u sebe v úschově mistr (předák) dieslovny.

V případě odemčení závory nesmí být prováděn posun v obvodech lokomotivky a dieslovny (čl. 2.2., 2.3.).

**2.7. Posun v obvodech vagónky, lokomotivky, dieslovny**

Klíče od objektů vagónky, lokomotivky, dieslovny jsou uloženy na vrátnici OM a jsou vydávány pouze oprávněným osobám dle seznamu proti podpisu.

Mimo pracovní dobu mistrů (předáků), může provádět posun ve výše uvedených obvodech oprávněný zaměstnanec – vedoucí posunu. Po ukončení posunu je odpovědný za naklopení a uzamknutí příslušné výkolejky na kolej, po které posun prováděl.



## **149.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo OM15**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek kolejíště**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 1 je traťová D3 - OM15 - OM3

Kolej č. 2 je traťová OM3 - O M15

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
2a	150	vedlejší, kusá, odstavná
5	150	vedlejší, kusá, odstavná

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

V kolejíšti jsou u elektromagnetických zámek MB telefony pro spojení s hradlem OM3.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Výhybky č. 8, 12 jsou zajištěny elektromagnetickými zámky obsluhovanými z hradla OM3. U kolejí č. 2a, 5, 6, 7, 8 jsou umístěna Vyčkávací návěstidla "V".

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravními OM3 – D3 se zajišťují telefonicky dle D-D2 čl. 182 (nabídkou, přijetím, odhláškou). Manipulačním místem OM15 vlaky projíždějí.

Jízdy do kolejíště stavebního dvora TH a zpět včetně jízd na kusé kolej č. 2a, 5 jsou uvedeny v místním ustanovení čl. 149.2.3.

#### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Jízdy na stavební dvůr TH za výhybky 8 a 12 včetně jízd za výhybku č.9 do koleje č.5 se provádí jízdou podle rozhledu.

#### **1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky v manipulačním místě OM15 nejsou osvětleny.

#### **1.13. Čištění a mazání výměn**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

#### **1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámky**

- Výhybka č.8 ve směru na kolej č.1 EMZ
- Výhybka č.12 ve směru na kolej č.1 EMZ

#### **1.15. Klíče od zámek a výhybek**

Výhybky 8, 12 jsou opatřeny elektromagnetickými zámky (EMZ) obsluhovanými hradlařem OM3. Náhradní klíče jsou uloženy u revírníka KD

**1.16. Souhlas k posunu**

Souhlas k posunu v neobsazené dopravně OM15 dává hradlař OM3.

**1.17. Řízení posunu ve stanoveném obvodu**

Posun v manipulačním místě OM15 řídí vedoucí posunu, strojvedoucí, u speciálních hnacích vozidel řidič. Před zahájením posunu uvolní hradlař OM3 EMZ.

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Koleje č. 2a, 5, které jsou ve sklonu 2 ‰. Odstavený vlak se zajistí jednou zarážkou z každé strany.

## **149.M3 Místní ustanovení pro manip. místo stavebního dvora TH**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení.

#### **1.2. Vedlejší koleje**

Kolej č.	Užitná délka v m.	Použití
6	250	příjezdová
7	320	příjezdová
8	360	příjezdová
9	130	odstavná, kusá
9a	140	odstavná, kusá
9b	160	šterkové depo
10	80	odstavná, kusá
11	90	odstavná, kusá
12	80	odstavná, kusá
13	70	odstavná, kusá
14	100	odstavná, kusá
15	80	odstavná, kusá
16	80	odstavná, kusá
18	50	odstavná, kusá
20	50	odstavná, kusá

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno stožárovým osvětlením. Zapínání a vypínání svítidel je fotobuňkou. Údržbu provádí elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště pracovníků stavebního dvora je vybaveno telefonem. Pro spojení osádek s hradlařem OM3 jsou u EMZ umístěny MB telefony.

#### **1.7. Zajištění jízd**

Je uvedeno v PŘ čl. 149. 2.3

V obvodu kolejiště je povolena rychlost 5 km/hod. Jízdy v obvodu stavebního dvora jsou prováděny podle rozhledu. Osádky jsou povinny sledovat volnost kolejí a postavení výhybek a při jízdách přes přejezdy a úrovněová křížení zajistit jejich střežení.

#### **1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky v obvodu stavebního dvora se neosvětlují.

#### **1.12. Obsluha výhybek**

Všechny ručně stavěné výhybky v obvodu stavebního dvora obsluhují řidiči speciálních hnacích vozidel (mech. prostředků), strojvedoucí nebo vedoucí posunu.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.17. Řízení posunu ve stanoveném obvodu**

Při vykládce (nakládce) vozů je za bezpečnost přidělených pracovníků odpovědný přední dělník, který je současně vedoucím jednoduchého posunu.

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

V celém obvodu stavebního dvora je sklon kolejí 0 - 2 ‰. Odstavená vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany.

**2. Organizace práce v kolejišti**

**2.1.** Na koleji č. 7, 8 jsou dva přejezdy a na koleji č. 6 jeden přejezd. Strojvedoucí (řidiči speciálních hnacích vozidel) jsou povinni zajistit při všech jízdách přes tyto přejezdy jejich střežení.

V případě, že železniční vozidlo je obsazeno pouze řidičem, na jeho žádost střežení provede zaměstnanec bezpečnostní služby.

**2.2.** Obvod stavebního dvora je určen ke garážování, pro údržbu mech. prostředků a pro potřeby traťového hospodářství.

**2.3.** Kolej č. 6 je zároveň příjezdová k Bencaloru pro doplňování pohonných hmot.

**151. Místní ustanovení pro dopravu OM7****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 101, 102 jsou traťové OM7 - D8.

Kolej č. 100 je traťová OM7 - Š1.

Kolej č. 24 je traťová OM7 - OM3.

Koleje č. 21, 22 jsou traťové OM7 - D4.

Kolej č. 25 je traťová určena k jízdám na rýpadlovou výsypku podsypového materiálu.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1	431	dopravní
2	389	dopravní
3	321	vedlejší
4	326	dopravní, prohlížeč
5	290	vedlejší
11	245	dopravní
11a	213	vedlejší
12	273	dopravní
13	275	vedlejší
15	305	vedlejší
15a	345	vedlejší
17	315	vedlejší
19	313	vedlejší
23	601	vedlejší kusá odstavná
26	230	vedlejší, napojena na kolejiště centr. Šrotiště
103	180	vedlejší kusá odstavná
104	180	vedlejší kusá odstavná

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno osvětlovacími věžemi. Zapínání a vypínání svítidel věží je fotobuňkou, případně obsluhou OM7. Údržbu provádí PÚ elektro.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení se stavědly D4, D8, OM3, Š1. Stavědlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem. Pomocí MB telefonu je umožněno přímé spojení do kolejiště.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo OM7 je vybaveno staničním zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS II 63. Hradlař při obsluze zabezpečovacího zařízení je povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Na koleji č. 24 mezi OM7 - OM3 je na přejezdu instalováno výstražné světelné přejezdové zařízení bez závor, které se uvádí do činnosti samočinně jízdou vlaku.

**1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravními OM7 - D8, OM7 - D4, OM7 - OM3, OM7 - Š1 se zajišťují dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním (nabídkou, přijetím, odhláškou).

Vlaky určené pro jízdu na rýpadlovou výsypku do koleje č. 25 se vypravují z dopravní OM7 jako sunuté a zajišťují se dle D-D2 čl. 240.

**1.8. Obsazení dopravního stanoviště**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků .

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV. PŘ.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy činnosti kolejových obvodů pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístění zarážek
3,5,13,15,15a,17,19, 103	0-2,5	1	z obou stran
23 v části u N39 (Op N39)	2,5	3	od OM7
23 ve zbývajících částech	-1,34	2 (pod každou soup.)	od konce kusé koleje
104	11,6-15,6	9	od OM7

**1.26. Dopravní koleje určené k občasnému odstavování**

Všechny dopravní koleje v obvodu dopravní OM7 jsou ve sklonu 0 – 2,5 ‰ a mohou na nich být podle rozhodnutí revírníka nebo dispečera KD odstaveny soupravy, které musí být zajištěny jednou zarážkou z každé strany.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní.****2.2. Prohlížení souprav**

U každé prázdné soupravy Ta vozů musí být před odjezdem z dopravní OM7 provedena prohlídka, při které se především zjišťuje, zda jsou vozy správně zavřeny. Prohlídku provádí a za zavření vozů zodpovídá strojvedoucí. Pro prohlížení je určena kolej č. 4. Na koleji č. 4 smí být pouze jeden vlak. Mimořádně může být prázdná souprava prohlédnuta také na koleji č. 2.

## **151.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Fortuna BSM**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek kolejiště**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení.

#### **1.2 Vedlejší koleje**

Kolej č.	Užitná délka v m.	Použití
14	297	kusá, Báňská stavební, a. s.
16	298	kusá, Báňská stavební, a. s.
18	85	kusá, Báňská stavební, a. s.
20	40	kusá, Báňská stavební, a. s.
22	380	kusá, Báňská stavební, a. s.

Všechny tyto koleje jsou určeny pro přístavbu a odtah vozů CPS.

U koleje č. 22 je vybudována boční a čelní vykládací rampa, včetně jeřábové dráhy.

Do výhybky F3 je napojená kusá záchytná kolej v délce 8 m.

Koleje nejsou elektrifikovány.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

U námezníku JV č. 102 je MB telefon pro spojení s hradlařem OM7.

#### **1.12. Obsluha výhybek**

Jednoduché výhybky č. 101, 102, 103, 104 jsou ručně stavěny. Jednoduché výhybky F2, F3 jsou ústředně stavěny hradlařem dopravní OM7.

### **2. Organizace práce v kolejišti**

Posunující díly a speciální hnací vozidla do obvodu kolejiště Fortuna vypravuje hradlař dopravní OM7.

Při jízdách z kolejí č. 14, 16, 18, 20 zastaví posunující díl na úrovni námezníku JV č.102, kde je umístěn telefon pro spojení s hradlařem OM7. Vlakvedoucí si vyžádá telefonicky souhlas k jízdě do dopravní OM7. Po udělení souhlasu odjede posunující díl k návěstidlu Uz20, kde očekává další rozkaz k jízdě.

Při jízdách z koleje č. 22 zastaví posunující díl v úrovni námezníku JV č.101.

Vlakvedoucí si vyžádá telefonicky souhlas k jízdě do dopravní OM7. Po udělení souhlasu odjede posunující díl k návěstidlu Uz20, kde očekává další rozkaz k jízdě. Do obvodu kolejiště Fortuna smí být vypraven z dopravní OM7 pouze jeden posunující díl.



## **151.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo šrotiště napojeného na kolejiště OM7**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení. Celý objekt je ohrazen plotem.

Těsně za výhybkou č. 52 je silniční přejezd (pozemní komunikace na Homogenizační drtinu), který je opatřen výstražnými kříži.

Za přejezdem na kolejích č. 34, 36 jsou umístěna vrata, která jsou též za výhybkou č. 53 na kusé koleji. Podél kolejí č. 34, 36 je jeřábová dráha pro mostový jeřáb nad kolejemi. Kolejiště je napojeno výhybkou č. 38 na kolejiště OM7. Koleje nejsou elektrifikovány.

#### **1.2. Vedlejší koleje**

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
34	320	k přístavbě vozů ke šrotaci
36	260	k přístavbě a odtahu vozů ČD Cargo a.s.

#### **1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky č. 52 a 53 nejsou osvětleny.

#### **1.12. Obsluha výhybek**

Výhybky č. 52 a 53 jsou ručně přestavované vlakvedoucím.

#### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Výhybky čistí zaměstnanci šrotiště dle ustanovení D-A1.

#### **1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Koleje č. 34 a 36 v úseku od výhybky č. 52 do konce koleje za výhybkou č. 53 jsou ve spádu 2,5 ‰. Odstavená vozidla se zajistí jednou zarážkou z každé strany.

V úseku koleje č. 34 mezi výhybkami č. 38 a 52 je zakázáno odstavovat vozidla.

### **2. Organizace práce**

Jízdy z OM7 do kolejiště šrotiště se řídí návěstidlem N35. Vjezd z koleje č. 34 do OM7 se řídí návěstidlem Uz34. max. rychlost v celém obvodu šrotiště je 5 km/hod. Přístavba a odtah vozidel se uskutečňují jako jízdy posunujících dílů a musí být vždy přidělen vedoucí posunu. Při přístavbě vozidel (posunu) zastaví posunující díl před vraty a vedoucí posunu se dohodne o přístavbě s vedoucím práce na šrotišti. Aby nebyla ohrožena bezpečnost pracujících na šrotišti, nesmí se bez souhlasu vedoucího práce do pracovního prostoru, tj. za vrata zajíždět. Po skončení posunu požádá strojvedoucí pomocí radiopojítka na lokomotivě hradlaře OM7 o povolení k výjezdu do kolejiště OM7. V obvodu šrotiště smí manipulovat pouze jeden posunující díl.

Přístavba vozů je povolena pouze v době obsazení šrotiště pracovníky. Vrata otvírá zaměstnanec šrotiště a v době dopravní obsluhy musí být otevřená.

Zaměstnanci šrotiště zodpovídají za dodržování průjezdného průřezu a hlášení poškození kolejových vozidel vozové službě D10 KD.

**156. Místní ustanovení pro dopravu Š1****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1, 2, 4a jsou traťové Š1 - Š2.

Koleje č. 1b a 2b jsou traťové Š1 - S7.

Koleje č. 25 a 27 jsou traťové do řezů.

Kolej č. 100 je traťová, obousměrně pojížděná Š1 - OM7.

Koleje č. 1a, 2a jsou traťové do řezů.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1c	490	dopravní
2c	490	dopravní
4	430	dopravní prohlídka Ta souprav
5	322	dopravní
5a	120	vedlejší - spojka
5b	90	vedlejší, remíza
6	385	dopravní prohlídka Ta souprav
7a	100	dopravní
7b	600	dopravní
8b	220	vedlejší, odstavná, čistička Ta, Wa vozů (ČTa)
9a	175	dopravní
9b	261	vedlejší, kusá, odstavná
11	254	dopravní
11a	235	dopravní
12	180	vedlejší, kusá, odstavná
14	165	vedlejší, kusá, odstavná
19	500	dopravní
21a	200	dopravní
107	55	dopravní, na NZ

Kolej č. 8b pokračuje do dopravní Š2 a pod ČTa v délce 20 m není elektrizována.

Projíždět elektrickou lokomotivou pod zařízením ČTa oběma směry je zakázáno. Práce na ČTa vozů se provádí dle platného TP a čl. 241 Provozního řádu KD.

Na kolej č. 8b lze odstavovat pouze z Š1 jeden vlak k návěstidlu Uz8.

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno na stožárech, zapínání a vypínání je fotobuňkou. Místo, kde se provádí prohlídka Ta vozů, je osvětleno světly na stojanech. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení se stavědly Š2, S7, D8, OM7 a dispečerem KD. Spojení s dozorcem posunu je zajištěno telefonem. Hradlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB - GS II - 63. Hradlař Š1 je při obsluze povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

**1.6. Umístění návěstidel vlevo**

Návěstidla pro popojíždění (P) určená pro řízení posunu při čistění vozů na ČTa.

**1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravnami Š1 - D8, Š1 - OM7, Š1 - S7, Š1 - Š2 se zajišťují telefonicky dle D-D2, čl. 182 (nabídkou, přijetím, odhláškou).

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravnami nebo v obvodu dopravní zajišťují se jízdy vlaků dle Provozního řádu kapitoly X., čl. 241.

Pokud je provoz k některým rýpadlům z dopravní Š1 jednokolejný (koncové stanoviště není obsazeno), zajišťují se jízdy vlaků dle D-D2 čl. 240 - 243 jízda od posledního dopravního stanoviště.

**1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno v ranních směnách dvěma hradlaři, kteří se po třech hodinách střídají v řízení dopravy a obsluhu zabezpečovacího zařízení. V nočních směnách jedním hradlařem.

První hradlař je zodpovědný za řízení dopravy v dopravně a přilehlých tratích. Obsluhuje sdělovací zařízení a vede dopravní deník. Spolupracuje s dispečerem KD, vedoucím posunu a hradlaři sousedních stanovišť.

Druhý hradlař obsluhuje zabezpečovací zařízení pro jízdy vlaků a posunujících dílů podle příkazů prvního hradlaře.

Stanoviště prvního hradlaře se po třech hodinách předává písemně odevzdávkou služby v dopravním deníku s uvedením času a jména předávajícího a přejímajícího.

V případě potřeby může revírník dopravy nařídit obsazení hradla jen jedním hradlařem. Obsluha hradla má přísný zákaz vstupu na střechní objektu.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlak na trati přijatý a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpisy předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV. PŘ.  
Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště. V případě poruchy zjistí hradlař volnost vlakové cesty pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.12. Obsluha výhybek**

Výhybku č. 1F představuje ručně řidič speciálního hnacího vozidla, MUV (mimořádně vedoucí posunu), který provádí manipulaci na kolejích č. 101, 101a, 101b (odstavování MUV, vozíku nebo vyjždění z odstavných kolejí).

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek zámky**

Výhybka č. 33 je uzamčena ve směru do koleje č. 7b.

**1.15. Klíče od zámků výhybek**

Hlavní klíč od zámku výhybky č. 33 je uložen v místnosti u hradlaře Š1, náhradní klíč u revírníka kolejové dopravy.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

V obvodu Š1 smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí v případech uvedených v D-D2 čl. 268 odst. a) - d) a dále při zbrojení pískem.

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

kolej č.	12	délka 180 m	sklon	8,0 ‰
	14	165 m		10,0 ‰
	8b	150 m		0,5 ‰
	9b	261 m		9,4 ‰

Kolej číslo	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů	Počet zarážek
12	8	prázdné, ložené	LH/Ta	12/10	4 od zarážedla
14	10	prázdné, ložené	Ta	10	4 od zarážedla
8b	1	prázdné, ložené	Ss/Sv	12	1 od Š2
9b	10	prázdné, ložené	LH/Ta	12/10	4 od Š1

**1.26. Dopravní koleje určené k občasnému odstavování**

V době dopravního klidu mohou být v obvodu dopravní odstaveny vlaky dle dispozic revírníka a dispečera KD. Jedna traťová kolej mezi dopravními musí zůstat volná. Vlaky nesmí stát přes přejezdy.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

Hradlaři Š1 zajišťují jízdy vlaků, drobných vozidel a posun. Na kolejích č. 1c a 2c provádí hradlař Š1 řazení ložených Ta vlaků podle příkazů dispečera KD. Na kolejích č. 1c a 2c mohou stát 2 vlaky s řazením ellok + 10 Ta vozů, přičemž první vlak musí stát začátkem vlaku u vjezdového návěstidla do dopravní D8. Hradlař Š1 vyrozumí strojvedoucího druhého vlaku o jízdě na obsazenou kolej.

Před vyjetím z koleje 1a se strojvedoucí – řidič speciálního vozidla nahlásí radiostanicí hradlaři Š1 a ten mu dá souhlas k vyjetí přes vyčkávací návěstidlo „V2“.

Ukončení jízdy do koleje č. 1a musí být nahlášeno až po dojetí celého vozidla nebo soupravy za vyčkávací návěstidlo V2. Kolej č. 1a kromě výhybky č. 30 není vybavena signalizací kolejovými obvody.

**2.1. Nový závod**

Při zajíždění na Nový závod je hradlař Š1 povinen upozornit drážním rozhlasem př.: „Pozor na Novém závodě, na Nový závod zajíždí sólo 652“. Toto hlášení opakovat.

**2.2. Remíza kolejových vozidel**

Pro zajištění bezpečnosti práce zaměstnanců provádějících opravy je kolej č. 5b kryta postavením výhybky č. 33 do odvratu, tj. směrem do koleje č. 7b a jejím uzamčením zámkem. Přední dělník zaměstnanců provádějících opravy si vždy na začátku směny vyzvedne hlavní klíč od zámků výhybky č. 33 u hradlaře Š1 a ponechá si jej u sebe. Bez tohoto opatření nesmí být práce na kolejových vozidlech zahájena. Po ukončení směny odevzdá přední dělník klíč hradlaři Š1. V případě potřeby posunu na kolej č. 5b, zajistí přední dělník přerušení práce, odstoupení zaměstnanců od kolejových vozidel a odevzdá klíč od výhybky č. 33 vedoucímu posunu. Opětovné zahájení prací na kolejových vozidlech smí povolit přední dělník až po ukončení posunu, přestavění a uzamčení výhybky č. 33 a po převzetí klíče výhybky. Náhradní klíč od výhybky č. 33 bude uložen u revírníka dopravy. Součástí kontroly pracoviště v remíze kol. vozidel, prováděné revírníky dopravy, bude i kontrola stavu výměnového zámků výhybky č. 33.

**2.3. Bývalý foukací a mazací kanál**

Z koleje č. 1a přes JV č.30 se zajíždí kolejí č. 101 na koleje č. 101a, 101b, které jsou určeny k odstavování MUV, speciálního hnacího vozidla VUAS (správa pohyblivých kolejí).

V kolejích č. 101, 101a, 101b je povolena jízda pouze jedním kolejovým vozidlem a za správné postavení ručně stavěné výhybky č. 1F odpovídá strojvedoucí – řidič speciálního hnacího vozidla.

Před vyjetím z prostoru bývalého FK z kolejí 101a nebo 101b se strojvedoucí – řidič speciálního vozidla vždy nejprve nahlásí radiostanicí hradlaři Š1 a ten mu dá souhlas k vyjetí přes výhybku 1F k vyčkávacímu návěstidlu „V1“. Dále se řídí rozkazy udělenými hradlařem Š1.

Ukončení jízdy obráceným směrem do uvedených kolejí 101a, 101b musí být nahlášeno radiostanicí až po dojetí celého vozidla za námezník výhybky 1F. Kolej 101, 101a, 101b kromě výhybky č.30 nejsou vybaveny signalizací kolejovými obvody.

Bez souhlasu hradlaře Š1 nesmí stát na koleji č.101 mezi vyčkávacím návěstidlem V1 a hrotnicemi výhybky 1F žádné kolejové vozidlo.

**2.4. Kontrola uzavření Ta souprav**

Na kolejích č. 4 a 6 se provádí kontrola uzavření Ta souprav, přijíždějících po vyklopení zpět na lokalitu JŠ. Kontrolu provádí strojvedoucí vlaku nebo dozorce posunu. Za správné uzavření zodpovídá ten, kdo kontrolu prováděl.

**2.5. Zbrojení lokomotiv**

U kolejí č. 21a a 1b jsou umístěny zásobníky písku. Před tím, než strojvedoucí začne zbrojit, musí si vyžádat souhlas hradlaře Š1. Zbrojení lokomotivy je prováděno buďto ruční násypkou nebo pomocí závěrné hadice.

**156.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Nový závod****1. Údaje o zařízení a obsluze**

Viz náčrtek v kapitole č. XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí a výhybek, základní poloha výhybek a návěstidel.

Výkolejku VK 1 a návěstidlo Uz28 obsluhuje hradlař dopravný Š1.

Všechny koleje jsou v rozhodném sklonu 2,5 ‰ směrem do Š1. Všechny výhybky v obvodu Nového závodu jsou ručně stavěny a neosvětleny. Jejich obsluhu zajišťují strojvedoucí, vlakvedoucí nebo řidiči speciálních hnacích vozidel. Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci správy tratí.

Veškerý posun se řídí ručními návěstmi, radiostanicí nebo ústními rozkazy.

Užitečné délky kolejí a jejich určení:

Kolej č.	užitná délka v m	použití
1	215	vedlejší, odstavná, bez TV
1a	190	vedlejší, kusá, odstavná
2	190	vedlejší, kusá, odstavná, bez TV
3	170	vedlejší, kusá, odstavná, bez TV
4	125	vedlejší, kusá, odstavná, bez TV
5	40	vedlejší, kusá, bez TV
6	30	vedlejší, kusá, bez TV
7	30	vedlejší, kusá, bez TV
8	90	vedlejší, kusá, odstavná, bez TV
9	90	vedlejší, kusá, odstavná, bez TV
10	85	vedlejší, odstavná, bez TV
11	140	vedlejší, odstavná, bez TV
12	260	vedlejší, kusá, odstavná

Základní poloha ručně stavěných výhybek:

Výhybka č. 1a do odbočky směrem na JV č.1.

Výhybka č. 1 do přímého směru na JV č.18.

Výhybka č. 2 do přímého směru na JV č. 3.

Výhybka č. 3 do přímého směru na kolej č.4.

Výhybka č. 4 do přímého směru na kolej č. 2.

Výhybka č. 5 do odbočky směrem na JV č.6.

Výhybka č. 6 do odbočky směrem na kolej č.10.

Výhybka č. 7 do přímého směru na JV č.9.

Výhybka č. 8 do odbočky směrem na kolej č. 9.

Výhybka č. 9 do přímého směru na kolej č. 5.

Výhybka č. 10 do odbočky směrem na kolej č. 7.

Výhybka č. 12 do přímého směru na kolej č. 10.

Výhybka č. 18 do přímého směru na kolej č. 1.

**2. Organizace práce v kolejišti**

Kolejiště NZ slouží k odstavování kolejových vozidel a to do kolejí č. 1a, 12 obojí trakcí a do ostatních kolejí dle určení pouze motorovou trakcí.

Veškeré jízdy kolejových vozidel v obvodu NZ se provádí formou posunu.

Povolení k vjezdu do prostoru NZ dává hradlař radiostanicí.

V případně posunu sólo lokomotivy (speciálního vozidla) obsazené pouze strojvedoucím (řidičem), provádí, dle D-D2 čl. 63 písm. a, b, c, d, f, kontrolu všech ručně stavěných výhybek v dané posunové cestě strojvedoucí (řidič). Z toho vyplývá, že strojvedoucí (řidič) zastaví před hroty každé výhybky – při jízdě proti hrotu, nebo u námezníku – při jízdě po hrotu a provede kontrolu správného postavení výhybky.

Uvolnění výkolejky VK 1 strojvedoucí (řidič) oznámí hradlaři Š1.

Při vyjíždění z Nového závodu si musí strojvedoucí (řidič) vyžádat souhlas hradlaře Š1 a to ještě dříve, než zajede k návěstidlu Uz28.



Strana 129 není obsazena.

## **157. Místní ustanovení pro dopravu Š2**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1, 2 jsou traťové Š2 – Š1.

Koleje č. 10 a 20 jsou traťové Š2 – Š3.

Koleje č. 3a, 12 jsou traťové do řezů

Koleje č. 201 a 202 jsou traťové Š2 – Š4.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
3b	220	vedlejší, odstavná
3	200	dopravní
4	237	dopravní
6	180	vedlejší
6a	200	vedlejší, kusá
8	170	vedlejší, čistička Ta vozů

Kolej č. 8 pokračuje na čističku Ta vozů. Protože kolej č. 8 není elektrizována lze na Š1 po této koleji vypravit pouze vozidla nezávislé trakce. Vzhledem k tomu, že na kolejích č. 1, 2, 3, 4, 6a je rozhodný spád 23 ‰ je zde zakázáno odstavovat vozidla.

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno halogenovými světly, umístěnými na dvou příhradových stožárech a na budově hradla. Zapínání a vypínání svítidel je ovládáno spínacími hodinami. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Hradlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly Š1, Š3, Š4 dispečerem KD. Hradlo je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem. Pomocí MB telefonu je umožněno přímé spojení do kolejiště.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS II Export. Dvoukolejný traťový úsek na Š3 je vybaven obousměrným traťovým souhlasovým zařízením pro každou kolej. Hradlař je při obsluze povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami Š2 - Š1, Š2 - Š4, Š2 - Š24 se zajišťují dle D-D2, čl. 182, telefonicky ( nabídkou, přijetím a odhláškou).

Jízdy vlaků mezi dopravami Š2 - Š3 se zajišťují dle D-D2, čl. 182, telefonicky (nabídkou, přijetím a odhláškou) levostranným provozem.

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravami nebo v obvodu dopravní zajišťují se jízdy vlaků dle Provozního řádu kapitoly X., čl. 241.

Pokud je provoz k některým rýpadlům z dopravní Š2 jednokolejný (koncové stanoviště není obsazeno), zajišťují se jízdy vlaků dle D-D2 čl. 240 - 243 jízda od posledního dopravního stanoviště.

### 1.8. **Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

### 1.9. **Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor 1
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpisy předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV PŘ. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

### 1.10. **Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště. Kolejiště je vybaveno izolovanými obvody. V případě poruchy zjistí hradlař volnost vlakové cesty pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

### 1.13. **Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určenými zaměstnanci traťového hospodářství.

### 1.14. **Zajištění výhybek a výkolejek zámků**

- Výhybka č. 1a je uzamčena směrem od výhybky č. 1b do koleje č. 12.
- Výhybka č. 1b je uzamčena směrem z koleje č. 3a na výhybku č. 1a.
- Výhybka č. 36 je uzamčena směrem z koleje č. 3 do koleje č. 3a.

### 1.15. **Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíče od výměnových zámků jsou uloženy na stanovišti hradlaře Š2. Náhradní klíče jsou uloženy u revírníka.

### 1.23. **Opuštění stanoviště na lokomotivě**

V obvodu Š2 smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí v případech uvedených v D-D2 čl. 268 a) - d) a při zbrojení pískem.

### 1.25. **Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Kolej číslo	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů	Počet zarážek
3b	10	prázdné i ložené	LH	12	5 od Š2

**2. Organizace práce v kolejišti**

Jednoduchou výhybkou č. 8 je napojeno manipulační místo stavební dvůr TH – JŠ. Pro tyto účely je zpracováno místní ustanovení čl. 157.M1.

U koleje č. 1 mezi dopravnami Š2 - Š1 je umístěn zásobník písku pro zbrojení lokomotiv. Zbrojení lokomotivy je prováděno buďto ruční násypkou nebo pomocí závěrné hadice. Pokud chce strojvedoucí zbrojit, vyžádá si souhlas hradlaře Š2.

**157.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo stavební dvůr TH – JŠ****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

V přiloženém náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a situování návěstidla Se8a. JV č. 109 je poslední výhybka, kterou obsluhuje ústředně obsluha dopravní Š2, ostatní výhybky jsou stavěny ručně.

**1.2. Vedlejší koleje:**

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Sklon v ‰</u>	<u>Určení</u>
1	40	6	kusá, garáž
2	40	6	kusá, garáž
3	120	6	kusá, montážní
4	230	5	kusá, odstavná
5	160	6	kusá, odstavná
6	160	7	kusá, odstavná
7	180	6	kusá, odstavná
8	180	6	kusá, odstavná
9	265	9	kusá, odstavná
10	190	7	kusá, odstavná
11	180	9	kusá, šterková

Sklon je ve směru ke konci kusých kolejí.

Trolejové vedení v odstavných kolejích č. 4, 5, 10 končí v úrovni návěstidel pro zákaz jízdy – Červený kruhový terč. V koleji č. 6 končí 80m za návěstidlem pro zákaz jízdy – Červený kruhový terč.

**Základní poloha ručně stavěných výhybek:**

JV č. 101	do odbočky ve směru na výhybku č. 106
JV č. 102	do přímého směru na výhybku č. 104
JV č. 104	do přímého směru na kolej č. 1
JV č. 105	do přímého směru na kolej č. 6
JV č. 106	do přímého směru na výhybku č. 105
JV č. 107	do odbočky na kolej č. 7
JV č. 108	do přímého směru na výhybku č. 107
JV č. 110	do přímého směru na kolej č. 10

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno čtyřmi osvětlovacími věžemi. Zapínání a vypínání je ovládáno fotobuňkou na jednotlivých věžích. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

V kolejišti je umístěn MB telefon u JV č. 108, v prostoru bývalého stanoviště (buňky) ÚZB, mezi kolejemi č. 8 a 9 a u návěstidla Se8a. V kolejišti je drážní rozhlas z hradla Š2.

**1.11. Osvětlení výhybek**

Ručně stavěné výhybky nejsou osvětleny.

**1.12. Obsluha výhybek**

Uvedeno ve statí 2. Organizace práce.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádějí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek a výkolejek zámky**

JV č. 110 je uzamčena ve směru na kolej č. 10.

**1.15. Klíče od zámků výhybek**

Hlavní klíč od výhybky č. 110 je uložen na hradle Š2. Náhradní u revírníka KD.

**2. Organizace práce**

- Veškeré jízdy v obvodu manipulačního místa stavebního dvora TH-JŠ se provádějí formou posunu.
- Při zajištění do manipulačního místa je zodpovědný za postavení jízdní cesty na koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 vedoucí posunu, strojvedoucí sólo lokomotivy, řidič speciálního hnacího vozidla.
- Ukončení posunu a zajištění na určenou kolej oznámí vedoucí posunu, strojvedoucí, řidič hradlaři Š2 pomocí radiostanice.
- Výjezdy z jednotlivých kolejí od vyčkávacích návěstidel k návěstidlu Se8a povoluje hradlaři Š2 radiostanicí a další jízdy se řídí tímto návěstidlem.
- Za správné postavení ručně stavěných výhybek při výjezdu z manipulačního místa zodpovídá vedoucí posunu, strojvedoucí nebo řidič speciálního hnacího vozidla.
- Při odstavování souprav do odstavných kolejí je nutné, aby strojvedoucí elektrických lokomotiv věnovali zvýšenou pozornost koncům trakčního vedení.
- Pro zajištění 12 LH vozů nebo 10 Ta vozů v odstavných kolejích je nutné použít nejméně 2 zarážky od konce kusé koleje.
- Na koleji č. 11 je vybudováno koryto pro boční jednostranné klopení vozů. Kolej je určena k nakládce a vykládce šterku.

Strana 135 není obsazena.

**158. Místní ustanovení pro dopravu Š3****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 2b, 2M, 19 jsou traťové na výsypku.

Koleje č. 1b, 9 jsou traťové Š3 - Š39.

Koleje č. 11, 13 jsou traťové Š3 - Š38.

Koleje č. 10, 20 jsou traťové Š3 - Š2.

Koleje č. 12a, 14a, které přecházejí v koleje č. 512, 514 jsou traťové Š3 – Š26.

Koleje č. 3, 4 s kolejí č. 1a tvoří triangl pro otáčení souprav.

Výhybkou č. 21 odbočuje z koleje č. 2b kolej č. 8 na meziskládku podsypového materiálu.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1a	180	dopravní
2a	390	dopravní
3	188	dopravní
4	190	dopravní
5	155	vedlejší, odstavná, kusá
7	160	vedlejší, odstavná, kusá
16	425	dopravní
18	460	dopravní
8	700	dopravní, meziskládka ,kusá,

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno výbojkovými světly umístěnými na sloupech. Zapínání a vypínání světel je zajištěno fotobuňkou. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly Š2, Š26, Š38, Š39, dispečerem KD. Dále je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem, stabilním radiopojítkem, ligifonem na Š3 - do kolejiště.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením typu WSSB GS II Export Traťový úsek s dopravou Š2 je vybaven obousměrným traťovým souhlasovým zařízením na kolejích č. 10, 20. Hradlař je při obsluze povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k umístění návěstidel Op F, F u koleje č. 3 jsou jízdy sunutých Ta a LH vlaků do této koleje ve směru od dopravní Š2 povoleny pouze v případě, že návěsti na návěstidlech Op F, F dovolují další jízdu vlaku. Ve směru od dobývací strany jsou povoleny jízdy sunutých i tažených vlaků.



Vzhledem k umístění návěstidel Op B, B u koleje č. 4 jsou jízdy sunutých Ta a LH vlaků do této koleje ve směru od zakládací strany povoleny pouze v případě, že návěsti na návěsti-dlech Op B, B dovolují další jízdu vlaku. Ve směru od dopravního Š2 jsou povoleny jízdy sunutých i tažených vlaků.

Opakovací návěstidla „S a R“ u kolejí č. 16, 18 jsou nahrazena „Opakovacími lichoběžníkovými tabulkami“.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami Š3 - Š26, Š3 - Š38 se zajišťují telefonicky dle D-D2 čl. 182, (nabídkou, přijetím a odhláškou).

Jízdy vlaků mezi dopravami Š3 - Š2, Š3 - Š39 se zajišťují telefonicky dle D-D2 čl. 182, (nabídkou, přijetím a odhláškou) jednostranným provozem.

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravami nebo v obvodu dopravního zajišťují se jízdy vlaků dle Provozního řádu kapitoly X., čl. 241.

Na dvoukolejně trati mezi Š3 - Š2 je zabudováno souhlasové zařízení.

Pokud je provoz k některým rýpadlům z dopravního Š3 jednokolejný (koncové stanoviště není obsazeno), zajišťují se jízdy vlaků dle D-D2 čl. 240 - 243 jízda od posledního dopravního stanoviště.

#### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

#### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpisy předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor zápisu v deníku je uveden v kapitole XV PŘ.
- Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

#### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy zjišťuje volnost vlakové cesty hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

V obvodu Š3 smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí v případech uvedených v D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Kolej číslo	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů
5, 7	5	prázdné i ložené	LH	12

Vzhledem k lomu nivelity kolejí č. 5, 7 se odstavené vozy zajišťují dvěma zarážkami od konce koleje a jednou zarážkou směrem k výkolejce.

**1.26. Dopravní koleje určené k občasnému odstavování**

Kolej číslo	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů	Počet zarážek
1a	13	prázdné / ložené	LH	12	4/5 od Š3
2a	11	prázdné / ložené	LH	12	4/5 od Š3
3	7	prázdné / ložené	LH	12	3/3 od Š3
4	8	prázdné / ložené	LH	12	4/4 od Š3

Při dopravním klidu nebo při preventivních opravách lze odstavit vlaky na koleje směrem k zakladačům tak, aby vždy jedna kolej byla volná a byly uvolněny úrovněvé přejezdy. Je zakázáno odstavovat na kolej č. 8.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

Hradlaři Š3 zajišťují vypravování vlaků k zakladačům a k rýpadlům. V této činnosti spolupracují s dispečerem KD, který určuje případnou přednost některého zakladače. V obvodu dopravní je na koleji č. 8 zřízena meziskládka podsypového materiálu. Vlak k vysypání nebo nakládce na této koleji určuje dispečer KD. Strojvedoucí vlaku na skládce podsypového materiálu je povinen vždy ohlásit na hradlo Š3 vysypání nebo naložení soupravy a pohotovost k odjezdu.

Na meziskládce podsypového materiálu lze vypravit pouze jeden sunutý vlak.

## **2.1 Zajištění přejezdu P47 v obvodu dopravního šlépěje přes koleje 12a, 14a**

Přejezd je zabezpečený výstražným světelným zařízením (dále PZS) bez závor obsluhovaným samočinně jízdou vlaku nebo obsluhou hradla Š3. Z označení přejezdu byla odstraněna dopravní značka P6 - Stůj dej přednost v jízdě. V případě poruchy PZS musí revírník KD zajistit střežení přejezdu dle D-D1 čl. 160. Bude-li předpoklad dlouhodobějšího odstavení PZS z provozu zajistí vedoucí TH na požadavek vedoucího dopravy zakrytí světelných výstražníků a umístění dopravní značky P6 - Stůj dej přednost v jízdě z obou stran přejezdu.

Strana 140 není obsazena.

**159. Místní ustanovení pro dopravu Š4****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 4, 13, 62, 71 jsou traťové do lomu.

Koleje č. 1a, 2a jsou traťové do dopravní Š2.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
5	120	vedlejší, kusá, odstavná
7	120	vedlejší, kusá, odstavná

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno halogenovými světly, umístěnými na ocelových příhradových stožárech. Zapínání a vypínání je fotobuňkou.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradlem Š2 a dispečerem KD. Dále je vybaveno telefonem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravní Š4 je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením WSSB typ GS II-63. Hradlař je při obsluze povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Koleje č. 5, 7 jsou vyjmuty ze zabezpečovacího zařízení.

Uzamykané výhybky č. 2, 3, 4, 6, 7, 8 nemají indikovanou polohu na pultě obsluhy.

**1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravními Š4 - Š2 se zajišťují dle D-D2 čl. 182, telefonicky (nabídkou, přijetím, odhláškou).

Provoz k rýpadlu z dopravní Š4 je jednokolejný a jízdy vlaků se zajišťují dle D-D2 čl. 240 - 243 jízda od posledního dopravního stanoviště.

Vzhledem k umístění vjezdového návěstidla D2 musí být na kolej č. 13 vypravovány sunuté vlaky do řezu.

**1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpisy předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV. PŘ. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy zjistí hradlař volnost vlakové cesty pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou do kolejiště.

**1.11. Osvětlení výhybek**

Výhybky č. 1, 5 jsou osvětleny. Všechny ostatní výhybky se neosvětlují.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství.

**1.14. Zajištění výhybek zámků**

Výhybka č. 2 je vybavena dvěma výměnovými zámků a je v základní poloze uzamčena do koleje č. 71.

Výhybka č. 3 je uzamčena směrem na výhybku č. 1.

Výhybka č. 4 je uzamčena směrem na výhybku č. 2.

Výhybka č. 6 je vybavena dvěma výměnovými zámků a je v základní poloze uzamčena směrem na výhybku č. 7.

Výhybka č. 7 je uzamčena směrem na výhybku č. 8.

Výhybka č. 8 je uzamčena do koleje č. 13.

**1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíče od zámků výhybek jsou uloženy na stanovišti hradlaře Š4.

Náhradní klíče výhybek jsou uloženy u revírníka kolejové dopravy.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě**

V obvodu Š4 smí strojvedoucí opustit stanoviště na lokomotivě po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí v případech uvedených v D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.25. Koleje určené pro pravidelné odstavování**

Kolej číslo	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů	Počet zarážek
5	9	prázdné i ložené	LH/Ta	12/10	LH 4 Ta 3 od konce kol.
7	9	prázdné i ložené	LH/Ta	12/10	LH 4 Ta 3 od konce kol.

Na koleje č. 5, 7 lze odstavit 12 LH vozů nebo 10 Ta vozů .

Při odstavování souprav elektrickými lokomotivami na koleje č. 5, 7 je nutné sledovat ukončení trolejí.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

Pro uspořádání dopravní Š4 lze vždy těžít pouze na jednu kolej (č. 4, 13, 62, 71).

Uzamčení výhybek v dopravně provádí zaměstnanci KD dle platného DR.

Strojvedoucím těžebních vlaků na řezech se ukládá hlásit radiostanicí hradlaři Š4 ukončení nakládky u rýpadla a vyjíždění z řezu.

Strany 144 a 145 nejsou obsazeny.



## **163. Místní ustanovení pro dopravu Š26**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybky, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v buňce hradla.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 512, 514 jsou traťové do dopravy Š3.

Kolej č. 52 je traťová k rýpadlu.

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno jedním osvětlovacím tělesem upevněným na buňce hradla, které ovládá hradlař. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště je vybaveno MB telefonem pro spojení s hradlem Š3 a radiopojítkem.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením WSSB.

Návěstidla jsou závislá na postavení výměny a je zajištěna jejich vzájemná závislost.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Umístění návěstidel:

- Návěstidla B a D jsou ve vzdálenosti 180 m od námezničku výhybky č. 1.
- Návěstidlo C je ve vzdálenosti 180 m od hrotů výhybky č. 1.

Situování návěstidel umožňuje jízdy vlaků tažených i sunutých.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami Š26 – Š3 se zajišťují dle D-D2, čl. 182, telefonicky (nabídkou, přijetím a odhláškou). Jízdy vlaků od stanoviště k rýpadlu na jednokolejné trati se zajišťuje dle D-D2 čl. 240 - 243.

Při pochybnostech o tom, zda vlak stojí u návěstidla B, případně toto návěstidlo míjí koncem vlaku (snížená viditelnost a pod.), smí dát hradlař odhlášku až když konec vlaku projel okolo dopravního stanoviště.

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravami nebo v obvodu dopravy zajišťují se jízdy vlaků dle Provozního řádu kapitoly X., čl. 241.

#### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání rádiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ.

Zápisy v Dopravním deníku se provádějí propisovací tužkou.

### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou do kolejiště.

### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí hradlař při zastaveném provozu dle ustanovení D-A1 čl. 110.

## **2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

V případě, že návěstidlo C je z provozních důvodů demontováno, provedou o tom zaměstnanci zabezpečení KD zápis na dopravním stanovišti. Další postup při zajišťování jízd vlaků určí revírník dopravy.

## **167. Místní ustanovení pro dopravu Š38**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybky, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v buňce hradla.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 11 a 13 jsou traťové do dopravní Š3.  
Koleje č. 12, 12a jsou traťové na výsypku.

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno jedním osvětlovacím tělesem upevněným na buňce hradla, které ovládá hradlař. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště je vybaveno MB telefonem pro spojení s dopravnou Š3 a radiopojátkem.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením WSSB.

Návěstidla B, C, E, G jsou závislá na poloze výměny a je zajištěna jejich vzájemná závislost. Všechny závislosti a závěr vlakové cesty jsou zajišťovány elektricky. Rušení závěru vlakové cesty od návěstidel C, E, F není závislé na jízdě vlaku. Závěr při těchto vlakových cestách ruší hradlař. Oddílové návěstidlo AL má základní polohu "Volno" a je obsluhováno jízdou vlaku.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

##### Umístění návěstidel:

- Oddílové návěstidlo AL je umístěno 360 m od návěstidla B.
- Návěstidlo B je umístěno 180 m od námezničku JV č. 1.
- Návěstidlo E je umístěno 180 m od námezničku JV č. 1.
- Odjezdové návěstidlo F je umístěno 210 m od námezničku JV č. 1.
- Návěstidlo C je umístěno 30 m od námezničku JV č. 2.
- Návěstidlo G je umístěno 30 m od námezničku JV č. 2.

#### **1.7. Zajištění jízdy vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravnami Š38 - Š3 se zajišťují telefonicky dle D-D2, čl. 182 (nabídkou, přijetím a odhláškou.) Jízdy vlaků od stanoviště Š38 k zakladačům na jednokolejných tratích se zajišťují dle D-D2 čl. 240.

#### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

#### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpis předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí hradlař při zastaveném provozu dle ustanovení D-A1 čl. 110.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

Do kolejí č. 12, 12a smí být vypravovány pouze sunuté vlaky. Hnací vozidlo nesmí zajíždět na nezasypané koryto.

## **168. Místní ustanovení pro dopravu Š39**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybky, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v buňce hradla.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1b a 9 jsou traťové do dopravy Š3.

Kolej č. 3 je traťová na výsypku.

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno jedním osvětlovacím tělesem upevněným na buňce hradla, které ovládá hradlař. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště je vybaveno MB telefonem pro spojení s dopravou Š3 a radiopojítkem.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Doprava je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením WSSB.

Návěstidla B, C, E jsou závislá na poloze výměny a je zajištěna jejich vzájemná závislost. Všechny závislosti a závěr vlakové cesty jsou zajišťovány elektricky. Rušení závěru vlakové cesty od návěstidel C, E, F není závislé na jízdě vlaku. Závěr při těchto vlakových cestách ruší hradlař. Oddílové návěstidlo AL má základní polohu "Volno" a je obsluhováno jízdou vlaku.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

#### **Umístění návěstidel:**

- Oddílové návěstidlo AL je umístěno 360m od návěstidla B.
- Návěstidlo B je umístěno 180m od námezničku JV č. 1.
- Návěstidlo E je umístěno 180m od námezničku JV č. 1.
- Odjezdové návěstidlo F je umístěno 210m od námezničku výhybky č. 1.
- Návěstidlo C je umístěno 30 m od hrotů výhybky č. 1.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami Š39 - Š3 se zajišťují telefonicky dle D-D2, čl. 182 (nabídkou, přijetím a odhláškou) levostranným provozem.

Jízdy vlaků z dopravy Š39 k zakladači na jednokolejně trati se zajišťují dle D-D2 čl. 240.

#### **1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

#### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.

- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání rádiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ. Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

#### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

#### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí hradlař při zastaveném provozu dle ustanovení D-A1 čl. 110.

#### **2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

Do koleje č. 3 smí být vypravovány pouze sunuté vlaky. Hnací vozidlo nesmí zajíždět na nezasypané koryto.

**169. Místní ustanovení pro dopravu S71****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybky, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v buňce hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 3, 4 jsou traťové do dopravy S7.

Kolej č. 5 je traťová k rýpadlu.

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno jedním osvětlovacím tělesem upevněným na buňce hradla, které ovládá hradlař. Údržbu provádí elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stanoviště je vybaveno telefonem (č. 3038) a radiopojátkem s kanálem pro Hrabák a s kanálem pro řízení posunu souprav při nakládce u rýpadla v lokalitě Slatinice.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Dopravna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením WSSB.

Návěstidla B, C, D jsou závislá na poloze výměny a je zajištěna jejich vzájemná závislost. Všechny závislosti a závěr vlakové cesty jsou zajišťovány elektricky. Rušení závěru vlakové cesty od návěstidel není závislé na jízdě vlaku. Závěr při vlakových cestách ruší hradlař.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

**Umístění návěstidel:**

- Oddílové návěstidlo A je umístěno 360m od návěstidla B.
- Návěstidlo B je umístěno 180m od námezničku JV č. 1.
- Návěstidlo D je umístěno 180m od námezničku JV č. 1.
- Návěstidlo C je umístěno 180 m od hrotů výhybky č. 1.

Situování návěstidel umožňuje jízdy vlaků tažených i sunutých.

**1.7. Zajištění jízdy vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami S71 – S7 se zajišťují dle D-D2, čl. 182, telefonicky (nabídkou, přijetím a odhláškou). Jízdy vlaků od stanoviště k rýpadlu na jednokolejně trati se zajišťuje dle D-D2 čl. 240 - 243.

Při pochybnostech o tom, zda vlak stojí u návěstidla B, případně toto návěstidlo míjí koncem vlaku (snížená viditelnost a pod.), smí dát hradlař odhlášku až když konec vlaku projel okolo dopravního stanoviště.

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravami nebo v obvodu dopravy zajišťují se jízdy vlaků dle Provozního řádu kapitoly X., čl. 241.

**1.8. Obsazení hradla**

Hradlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání rádiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ.

Zápisy v Dopravním deníku se provádějí propisovací tužkou.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou do kolejíště.

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí hradlař při zastaveném provozu dle ustanovení D-A1 čl. 110.

**2. Organizace práce v kolejišti dopravní**

V případě, že návěstidlo C je z provozních důvodů demontováno, provedou o tom zaměstnanci zabezpečení KD zápis na dopravním stanovišti. Další postup při zajišťování jízd vlaků určí revírník dopravy.



**Strany 154 až 159 nejsou obsazeny.**

**171. Místní ustanovení pro dopravu S 7****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavených výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Koleje č. 1b a 2b jsou traťové S7 - Š1.

Koleje č. 3 a 4 jsou traťové S7 – S71.

Kolej č. 40b je traťová S7 - S8.

Kolej č. 31 je traťová do manipulačních míst Domes, s. r. o. a Vršany.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1	680	dopravní
2	680	dopravní
32	350	vedlejší, k dílnám
33	185	vedlejší, kusá
40	235	dopravní, nakládací
40a	530	dopravní
41	216	dopravní
42	235	dopravní
43	211	dopravní
45	180	dopravní
47	50	vedlejší, kusá
49	156	vedlejší, kusá

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno osvětlovacími věžemi a příhradovými stožáry. Zapínání a vypínání je ovládáno fotobuňkou. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly Š1, S8, nakládacím místem na koleji č. 40. MB telefony umožňují přímé spojení do kolejiště. Stavědlo je vybaveno telefonem umožňujícím spojení s ostatními dopravami, drážním rozhlasem a stabilním radiopojátkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Hradlař S7 je při obsluze povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení. Součástí zabezpeč. zařízení je i přejezdové zabezpečovací zařízení na koleji č. 40. Na koleji č. 33 je světelné návěstidlo pro uzávěru koleje Uz 33 umístěné na zkrácenou vzdálenost dle platné výjimky RD.

Zkrácená vzdálenost (20m) návěstidla Uz 47 od námezníku výhybky č. 12 a zkrácená vzdálenost (17m) návěstidla S31 od námezníku výhybky č. 8, jsou povoleny výjimkou č. j. ROTD/17/05.

Zkrácená vzdálenost (10m) návěstidla V1 a návěstidla S 45 (9,5m) od námezvníku výhybky č. 13, návěstidla L 45 od námezvníku výhybky č. 4, jsou povoleny výjimkou ROTD (RD) č.j. OBHP/80/2006.

#### 1.7. Zajištění jízd vlaků

Jízdy vlaků mezi dopravnami S7 - S8, S7 - Š1 a S7 – S71 se zajišťují telefonicky D-D2, čl. 182, (nabídkou, přijetím a odhláškou).

Pokud je provoz k rýpadlu, či do skrývkových kolejí z dopravní S7 jednokolejný (koncové stanoviště S71 není obsazeno), zajišťují se jízdy vlaků dle D-D2 čl. 240 - 243 jízda od posledního dopravního stanoviště.

Jízdy vlaků z dopravní S7 na vykládací rampu v manipulačním místě Vršany se zajišťují dle D-D2 čl. 240.

#### 1.8. Obsluha hradla

Stavědlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

#### 1.9. Vedení provozní dokumentace

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- Záznamník klíčů od výměnových zámků.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
  2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
  3. Mimořádnosti.
  4. Převzetí provozní dokumentace.
  5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
  6. Předání radiopojítka.
  7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
  8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
  9. Podpisy předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.
- Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV PŘ Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

#### 1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy činnosti kolejových obvodů pohledem do kolejiště nebo není-li přehled, obchůzkou.

#### 1.13. Čištění a mazání výhybek

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství KD.

#### 1.14. Zajištění výhybek zámků

- Výhybka č. 13 do přímého směru na kolej č. 45.

**1.15. Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Klíč od výhybky č. 13 a výkolejky Vk 1 je uložen dle čl. 2.3.

**1.16. Souhlas k posunu v dopravně**

Do prostoru manipulačního místa Domes, s. r. o. a na vykládací rampu smí hradlař vypravit pouze jeden posunující díl, nebo vlak. Před odjezdem vlaku nebo posunujícího dílu z vykládací rampy nebo manipulačního místa se strojvedoucí hlásí hradlaři S7 radiopojítkem.

Jízdy posunujících dílů a speciálních kolejových vozidel po spojovací koleji č. 32 do obvodu dílen povoluje nádražní S8.

**1.23. Opuštění stanoviště na lokomotivě.**

Strojvedoucí smí opustit stanoviště na lokomotivě v dopravně S7 po zajištění lokomotivy (vlaku) proti ujetí jen v případech uvedených v předpisu D-D2 čl. 268 odst. a) - d).

**1.25 Koleje určené k pravidelnému odstavování**

Číslo koleje	Sklon v ‰	Počet zarážek pro ložené i prázdné vozy	Umístnění zarážek
40, 41, 42, 43, 45, 47	0	1	z každé strany
49	-3	2	od konce koleje

Při odstavování platí pravidlo, že jedna z kolejí č. 41, 42, 43, 45 musí zůstat vždy volná.

**2. Organizace práce v kolejišti**

Dopravna je určena k řízení provozu při nakládce uhlí na nakládacím místě na koleji č. 40. Dále zajišťuje jízdy posun.dílů na manipulační místa a přepravu souprav na vykládací rampu.

Dříve, než hradlař dá souhlas k vjezdu vlaku nebo posunujícího dílu na kolej č.40, informuje o tom telefonem obsluhu nakládacího místa. Na koleji č. 40 se provádí nakládka vozů.

Řízení nakládky:

- a) strojvedoucí připraví lokomotivu k dálkovému ovládání dle PŘ čl.234 Pracovní postup pro dálkové ovládání el.lokomotivy. Pokud je dálkové ovládání v poruše nebo jím není lokomotiva vybavena, řídí se posun při nakládce světelnými návěstidly pro popojíždění, popř. radiopojítky.
- b) návěstní znaky na návěstidlech pro popojíždění:
 

1 světlo svítí	"Vzdálit"
2 světla svítí	" Přiblížit"
Zhasnutá světla	"Stůj"

Ukončení nakládky soupravy nahlásí obsluha nakládacího místa radiopojítkem hradlaři S7. Posunovací obvod pro nakládku je vymezen návěstidly L40 a S40. V případě, že je nutné při nakládce posunovat za tato návěstidla, musí si strojvedoucí vyžádat souhlas hradlaře. Na koleji č. 40 je kolejová váha. Je zakázáno projíždění motorovými a el. lokomotivami pod nakládacím místem po koleji č. 40.

### **2.1. Rychlosti v koleji č. 31 před manipulačním místem Vršany**

Pro snazší výjezd stoupáním je povolena nejvyšší dovolená rychlost vlaků v úseku traťové koleje č. 31 mezi S7 a manipulačním místem Vršany na 30km/h. Rychlostník je umístěn v úrovni vjezdového návěstidla S31 u koleje č. 31. Konec rychlosti 30km/h je na hrotech výhybky č. V6a manipulačního místa Vršany, odkud smí vlak pokračovat rychlostí maximálně 20km/h. V opačném směru, tzn. od výhybky č. V6a k vjezdovým návěstidlům Op S31, S31 dopravní S7, platí nejvyšší dovolená rychlost vlaků 20km/h.

Strojvedoucí ve výše zmíněných místech nastavuje tachograf lokomotivy manuálně, dle návodu k obsluze, který je součástí dokumentace lokomotivy.

### **2.2. Ochranný vůz pro nakládku popelovin v EPC**

Do LH souprav určených na převoz popelovin z EPC se zařazuje ochranný vůz. Ochranný vůz je vždy zařazován v dopravně S7 mezi vozy určené k nakládce popelovin a motorovou lokomotivu. Z dopravní S7 odváží lokomotiva na lokalitu JŠ pouze LH vozy ložené popelovinami, tzn. že ochranný vůz zůstává připojený k motorové lokomotivě.

V obvodu dopravní S8, je jízda sunutého vlaku složeného ze 13 LH vozů, do koleje č. 1a, směrem k výhybce č. V5 povolena pouze v případě, že návěst na návěstidle K bude dovolovat další jízdu.

Ochranný vůz nesmí být v EPC naložen.

### **2.3. Vjezd a výjezd na kolej č. 49**

#### Vjezd:

Posunující díl (vlak) zastaví čelem před výhybkou č. 13 a vedoucí posunu nebo strojvedoucí vyčká na udělení souhlasu k uvolnění klíče v EMZ od hradlaře, (rozsvícení kontrolního světla v EMZ).

Nyní může vedoucí posunu nebo strojvedoucí stlačit tlačítko a otočit klíč a vyjmout jej z EMZ. Klíčem odemkne vedoucí posunu nebo strojvedoucí výkolejku Vk1, která je vybavena kontrolním zámkem závislosti výměny č. 13 a tím se uvolní druhý klíč, který vyjme a **sklopí výkolejku**. S vyjmutým klíčem odemkne výměnu č.13 a přestaví ji do směru na kolej č. 49. Po zajetí posunujícího dílu (vlaku) za vyčkávací návěstidlo V1 přestaví vedoucí posunu nebo strojvedoucí výhybku č.13 do směru na kolej č.45 a uzamkne ji. Vloží klíč od výhybky č.13 do výkolejky Vk1, naklopí výkolejku na kolej a uzamkne ji. Výsledný klíč od výkolejky Vk1 vrátí do EMZ. Tím dojde k vrácení souhlasu hradlaři pro stavění jízdních cest.

#### Výjezd:

Vedoucí posunu nebo strojvedoucí vyrozumí hradlaře S7 o připravenosti posunujícího dílu (vlaku) k výjezdu z koleje č. 49 a vyčká na udělení souhlasu k uvolnění klíče v EMZ od hradlaře, (rozsvícení kontrolního světla v EMZ).

Při manipulaci postupuje jako u předchozího článku. Po postavení výhybky č. 13 směrem do koleje č. 49 zažádá radiostanicí hradlaře S7 o souhlas k vyjetí z koleje č. 49. Souhlas mu hradlař S7 rovněž udělí pomocí radiostanice, dle D–D2, čl. 285.

Po zajetí posunujícího dílu (vlaku) za výměnu č.13 přestaví vedoucí posunu nebo strojvedoucí výhybku č. 13 do směru na kolej č. 45 a uzamkne ji. Vloží klíč od výhybky č. 13 do výkolejky Vk1, naklopí výkolejku na kolej a uzamkne ji. Výsledný klíč od výkolejky Vk1 vrátí do EMZ. Tím dojde k vrácení souhlasu hradlaři pro stavění jízdních cest.

Pro obsluhu EMZ hradlařem jsou zpracovány pokyny.

## **171.M1 Místní ustanovení pro manipulační místo Domes, s. r. o.**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek manipulačního místa**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavěných výhybek umístění návěstidel a jejich označení.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č.31 je traťová z manipulačního místa Domes - S7

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
1	542	vedlejší, předávací
2	302	vedlejší, předávací
4	328	vedlejší, kusá, předávací
6	512	vedlejší, kusá
8	96	vedlejší, kusá
2a	55	vedlejší, kusá

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Předávací kolejiště musí být za snížené viditelnosti v době manipulace osvětleno. Za osvětlení zodpovídá vedoucí organizace užívající kolejiště.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

Telefon (23372,6100243)

#### **1.14. Zajištění výhybek**

V základní poloze je výhybka č.V 5a zajištěna výměnovým zámkem do přímého směru na výhybku č.V 6a.

#### **1.15. Klíče od zámků výhybek**

Hlavní klíč od výměnového zámku výhybky č. V 5a má hradlař S7.

V případě neobsazení hradla zajistí výdej náhradního klíče dozorce posunu S8. V jeho nepřítomnosti revírník dopravy.

#### **1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Kolejiště je vodorovné (0 ‰), odstavená vozidla se zajišťují jednou zarážkou z každé strany.

## **2..     Organizace práce v kolejišti**

### **Zajištění přístavby a odtahu vozů**

Přístavba vozů se provádí dle pravidelných obsluh formou posunu z hradla S7.

Vlakvedoucí si na hradle S7 vyzvedne klíč od odbočné výměny V5a. Před vjezdem posunujícího dílu do manipulačního místa za JV č. V 2 provede vlakvedoucí kontrolu volnosti předávacích kolejí č. 1, 2, nebo 4, dále zkontroluje nebo přestaví příslušné výhybky.

Komerční a technickou prohlídku provede vlakvedoucí se zástupcem odběratele, pokud odběratel nebude přítomen při předání vozových zásilek, zapíše vlakvedoucí do odevzdávkového listu VPS "Příjemce nepřítomen".

Vedoucí organizace užívající kolejiště manipulačního místa Domes, s. r. o. zodpovídá za bezpečný provoz v areálu skladu, technický stav kolejiště, volné schůdné prostory, čištění a mazání výměn a osvětlení. Každé poškození vozů nebo vykolejení je povinen hlásit vozové službě D9 (4739) a dispečerovi KD.

**171.M2 Místní ustanovení pro manipulační místo Vršany a vykládací rampu****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek manipulačního místa**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha místně stavěných výhybek umístění návěstidel a jejich označení.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 31 je traťová mezi manipulačním místem Vršany - S7.

Kolej č.	Užitná délka v m	Použití
2	558	vedlejší, pro vykládku a nakládku vozů
31a	130	vedlejší, jednostranná vykládací rampa, kusá
101	350	vedlejší, vykládací rampa, kusá

**1.3. Osvětlení kolejiště**

V prostoru manipulačního místa Vršany se osvětluje pouze vykládací rampa na koleji č. 101. Údržbu osvětlení provádí VUAS.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Telefon na manipulační místo - vykládací rampa (2768).

**1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství KD.

**1.14. Zajištění výhybek**

V základní poloze jsou zajištěny výměnovými zámky ručně stavěné výhybky:

- Výhybka č. V 6a do přímého směru na kolej č. 31.
- Výhybka č. V 5a do přímého směru na kolej č. 31.

**1.15. Klíče od zámků výhybek**

Hlavní klíče od zámků výhybek V5a, V6a jsou uloženy u hradlaře S7. Náhradní klíče jsou uloženy u nádražního S8.

**2. Organizace práce v kolejišti**

Obsluha manipulačních míst se zajišťuje z hradla S7. Do prostoru manipulačního místa může být vypraven vždy jen jeden vlak nebo posunující díl.



Před jízdou na vykládkovou kolej s boční vykládací rampou na koleji č. 31a si vlakvedoucí musí vyzvednout klíč od odbočné výměny V6a z hradla S7.

Při přistavbě na koleji č. 1 si vlakvedoucí vyzvedne klíč od výměny č. V 7a od hradla S7. Kolej č. 1 slouží jako všeobecná vykládková kolej.

Komerční a technickou prohlídku provede vlakvedoucí se zástupcem odběratele, pokud nebude odběratel přítomen při předání vozových zásilek, zapíše vlakvedoucí do odevzdávkového listu VPS "Příjemce nepřítomen".

Při jízdě na montážní místo je vlakvedoucí povinen střežit přejezd P63 na veřejné komunikaci Bylany - Komořany.

Vedoucí organizací, užívajících kolejiště jednotlivých vykládacích míst, odpovídají za bezpečnost provozu při ložných manipulacích, za volné schůdné prostory a řádné uložení materiálu. Každé poškození vozů nebo vykolejení jsou povinni hlásit vozové službě D9 (4739) a dispečerovi KD.

## **2.1. Obsluha vykládací rampy na koleji č. 101**

Při výměně lokomotiv (do 60 minut) v dopravě S7 se provádí pouze jednoduchá zkouška brzdy dle D-V2 čl. 122.

Vlaky jedoucí na vykládací rampu na kolej č. 101 musí být vypravovány z dopravní S7 tažené, při jízdě zpět sunuté.

Vlakvedoucí je povinen střežit přejezd P63 na veřejné komunikaci Bylany - Komořany.

Jízda na kolej č. 101 se provádí úvratí do koleje č. 2. Za správné postavení výhybky č. 8a je odpovědný vlakvedoucí.

Vykládací rampa je kryta vyčkávacím návěstidlem - "Lichoběžníková tabulka". Vjezd na vykládací oboustrannou rampu na koleji č. 101 povoluje předák výklopu ručními návěstmi.

Před odjezdem vlaku z koleje č. 101 se strojvedoucí hlásí hradlaři S7 radiopojítkem.

Ve vzdálenosti 180m od přejezdu P63 veřejné komunikace Bylany - Komořany je umístěno vyčkávací návěstidlo - "Lichoběžníková tabulka", u kterého při jízdě z vykládací rampy, strojvedoucí zastaví. Vlakvedoucí zahájí střežení přejezdu P63 dle D-D1 čl. 160 a ruční návěstí nebo radiopojítkem povolí jízdu vlaku přes tento přejezd.

**172. Místní ustanovení pro dopravu S8****1. Údaje o zařízení a obsluze****1.1. Náčrtek dopravy**

Viz náčrtek v kapitole XIV. Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, základní poloha ručně stavených výhybek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

**1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 40b je traťová S8 - S7.

Kolej č. 102 je traťová S8 - E2.

Kolej č.	Užitná délka v m.	Použití
1	900	dopravní
1a	180	dopravní
2	560	dopravní
3	590	dopravní
4	400	vedlejší, nakládka z NZ
5	760	dopravní
6	530	vedlejší, nakládka z NZ
7	530	dopravní
8	440	dopravní
9	320	dopravní
10	410	dopravní
11	400	vedlejší, odstavná
12	490	dopravní
13	370	vedlejší, odstavná, kusá
4a	290	vedlejší do „Waphaly“ a na mycí rampu-odpraš. místo
5a	250	vedlejší pro revize a opravy vozů a vykládku zásilek
6a	300	dopravní
7a	40	dopravní, kusá k boční a čelní rampě.
13a	110	vedlejší, kusá k čerpací stanici PHM
1b	200	vedlejší, kusá
2b	280	vedlejší, kusá
6b	220	vedlejší, kusá
32	550	vedlejší k Waphale
100a	229	dopravní
102a	229	dopravní

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno osvětlovacími věžemi a příhradovými stožáry. Zapínání a vypínání je ovládáno fotobuňkou. Údržbu provádí PÚ elektro KD.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Hradlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s hradly S7, E2 a nádražním. Dále je vybaveno telefonem, drážním rozhlasem, ligifony v kolejišti a stabilním radiopojítkem.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo S8 je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Hradlař S8 je při obsluze povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Všechny výhybky v jižním zhlaví jsou stavěny ústředně.

V severním zhlaví jsou stavěny ručně. Za správné postavení ručně stavěných výhybek zodpovídá nádražní.

**1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami S8 - S7 a S8 - E2 se zajišťují telefonicky D-D2, čl. 182, (nabídkou, přijetím a odhláškou).

Jízda sunutého vlaku do koleje č. 1a smí být povolena pouze v případě, že návěst na návěstidle K bude dovolovat další jízdu.

**1.8. Obsluha hradla**

Stavědlo je obsazeno jedním hradlařem ve službě.

**1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Kniha odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sděl. zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpisy předávajícího a přejímajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor v zápisu deníku je uveden v kapitole XV. PŘ.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

Nádražní vede Knihu odevzdávky služby a Záznamník klíčů výměnových zámků.

**1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště.

V případě poruchy činnosti kolejových obvodů pohledem do kolejiště, není-li přehled obchůzkou.

Rozdělení odpovědnostních obvodů:

Vlaky vyždějíci - hradlař zodpovídá za volnost vlakové cesty od vjezdového návěstidla "A" k odjezdovým návěstidlům S1, S2, S3, S5, S7, S8, S9, S10, S11, S12. Za volnost vlakové cesty na kolejích č. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 je odpovědný nádražní. Hradlař S8 smí povolit jízdu vlaků na tyto koleje po předchozím souhlasu

nádražního, který určí na kterou kolej bude vlak vjíždět.

Vlaková cesta tažených vlaků končí u návěstidel L1, L2, L3, L5, L7, L8, L9, L10, L11, L12, kde musí vlak zastavit. Návěstidla se neobsluhují, dále pokračuje vlaková osádka dle příkazu nádražního. Vlaková cesta sunutých vlaků končí u vyčkávacích návěstidel - lichoběžníková tabulka kde musí vlak zastavit.

Příkazy předává nádražní ústně nebo radiostanicí.

**Vlaky odjíždějící** - za volnost vlakové cesty pro odjíždějící vlaky zodpovídá hradlař od odjezdových návěstidel S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 a světelné uzávěry UZ1 až po vjezdové návěstidlo "A". Za přípravu vlakové cesty od uvedených návěstidel směrem k severnímu zhlaví zodpovídá nádražní. Nádražní ve svém odpovědnostním obvodu zjišťuje volnost vlakových cest pohledem, pokud to místní podmínky neumožňují, tak obchůzkou.

#### 1.11. **Osvětlení výhybek**

Výhybky č. V1, V1A a všechny výhybky na severním zhlaví a dílenském obvodu se neosvětlují.

#### 1.12. **Obsluha výhybek**

Obsluhu výhybek v prostoru severního zhlaví a prostoru dílenských kolejí provádí nádražní nebo jím určený oprávněný zaměstnanec.

#### 1.13. **Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství KD. Tito zaměstnanci oznamují zahájení a ukončení práce v obvodu severního zhlaví a Waphaly nádražnímu, který provede záznam v knize předávky služby.

#### 1.14. **Zajištění výhybek a výkolejek zámky**

Výhybka č. V21 bude uzamčena přímým směrem na výhybku č. V24.  
 Výhybka č. V26 bude uzamčena přímým směrem do koleje č. 1.  
 Výhybka č. V27 bude uzamčena přímým směrem na výhybku č. V22.  
 Výhybka č. V29 bude uzamčena přímým směrem na výhybku č. V26.  
 Výhybka č. V30 bude uzamčena přímým směrem do koleje č. 1b.  
 Výhybka č. V31 bude uzamčena přímým směrem na výhybku č. V27.  
 Výhybka č. V35 je nadále uzamčena do odbočky směrem na výhybku č. V32.

#### 1.15. **Klíče od zámků výhybek a výkolejek**

Hlavní klíče od všech zámků výhybek jsou uloženy u nádražního.  
 Náhradní u revírníka dopravy.

#### 1.16. **Souhlas k posunu v dopravně**

Souhlas k zahájení posunu na jižním zhlaví dává hradlař, na severním zhlaví a v kolejích č. 4a, 5a, 7a nádražní.

#### 1.24. **Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Celé kolejiště dopravní je vodorovné (0 ‰). Odstavená vozidla se zajistí proti ujetí jednou zarážkou z každé strany.

#### 1.25. **Koleje určené k pravidelnému odstavování**

Koleje č. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 5a, 7a.

**2. Organizace práce v kolejišti**

Kolejiště dopravní slouží k vykládce, nakládce, sestavování vlaků a posunu. Součástí dopravní je i kolejiště v prostoru Waphaly pro údržbu kolejových vozidel. V každé směně je nádražní, který je současně předákem směny. Jemu jsou podřízeni všichni zaměstnanci směny zúčastnění na dopravním provozu. Jeho přímý nadřízený je revírník KD a ve své činnosti úzce spolupracuje s dispečerem KD a technologickým dispečerem VUAS. Nádražní vede Knihu odevzdávky služby, ve které uvádí: obsazení kolejí, naložené a rozložené vlaky, evidenci vozů pro spoluúčastníky, funkční obsazení lokomotiv ve směně, datum, čas předání a podpis předávajícího a nastupujícího nádražního. Dále vede Knihu přístavby vozů pro spoluúčastníky.

Při organizaci pohybu kolejových vozidel a přípravě vlakových cest v jižním zhlaví dopravní S8, musí nádražní a jemu podřízení vedoucí posunu dbát, mmj., ustanovení předpisu D-D2 čl. 57 až 75, zejména čl. 59, 63, 64, 65, 75.

Souhlas k posunu do koleje č. 32 dává radiostanicí vždy nádražní a to i hradlaři S7.

Přes kolej č. 5a za objektem Waphaly je zřízeno havarijní úrovněvé křížení s pozemní komunikací, které je chráněno uzamčenou závorou. Klíče od závory jsou uloženy u nádražního.

**2.1. Přístavba vozů k revizi a pod vykl. jeřáb na koleji č. 5a a k vykládací rampě na kolej č. 7a**

Přístavba a odtah vozů na těchto kolejích se provádí po předchozím souhlasu nádražního, který je povinen předem vyrozumět své podřízené zaměstnance o posunu.

Po ukončení posunu na koleje č. 5a, 7a zajistí nádražní přestavení výhybky č. 35 do základní polohy a její uzamčení.

Je zakázáno provádět posun do kolejí č. 5a, 7a v době kdy je využívána mycí a odprašovací rampa pro údržbu kolejových vozidel.

Při vyjíždění z koleje č. 4a do koleje č. 32, dává souhlas k další jízdě za návěstidlo tabulka V (stůj vyčkejte rozkazu) nádražní radiostanicí.

**2.2. Čerpání nafty na koleji č. 13a**

Požadavek na čerpání nafty hlásí strojvedoucí nádražnímu, od něho obdrží klíč od nádrže.

Před zahájením čerpání zkontroluje místo výdeje a případné znečištění hlásí obsluze čerpací stanice. Po načerpání a vyjetí od stojanu klíče odevzdá nádražnímu.

Stav motorové nafty eviduje ve služební knize a potvrzuje při předání služby. Případné rozdíly nebo porušení plomb hlásí okamžitě nádražnímu.

**2.3. Zajíždění na mycí rampu – odprašovací místo a do Waphaly**

O využití odprašovacího místa případně mycí rampy nebo o nutnosti posunu do Waphaly, rozhoduje nádražní, který vydá strojvedoucímu určenému k údržbě lokomotivy vozidla klíč od výměnového zámku výhybky V35.

Po zajetí kolejového vozidla na kolej č. 4a, přestaví strojvedoucí výhybku V35 do odbočky směrem na výhybku č. V34 a uzamkne její výměnový zámek což pomocí radiostanice ohlásí nádražnímu.

Po celou dobu mytí případně odprašování kolejových vozidel na mycí - odprašovací rampě, musí mít strojvedoucí provádějící údržbu u sebe v úschově klíč od výměnového zámku výhybky V35.

Vlastní odprašování motorových lokomotiv se provádí pomocí stlačeného vzduchu dle platného pracovního postupu.

Při vyjíždění z koleje č. 4a do koleje č. 32, dává radiostanicí souhlas k další jízdě za návěstidlo tabulka V (stůj vyčkejte rozkazu) nádražní.

## **173. Místní ustanovení pro dopravu E1**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1. 1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

#### **1. 2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 100 je traťová E1 - žst. ČD Počeradý.

Kolej č. 101 je traťová E1 - E2.

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka</u>	<u>Použití</u>
1	500	dopravní
2	550	vedlejší, pro klopení vozů na HZ I
3	400	dopravní, kolej pro vyhybání a křížení
4	550	vedlejší, pro klopení vozů na HZ I
6	400	vedlejší, pro klopení vozů na HZ II
1a	40	vedlejší, kusá

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno stožárovými svítidly u kolejí č. 2, 4, 6, ostatní koleje se neosvětlují. Údržbu provádí zaměstnanci EPC.

#### **1. 4. Sdělovací zařízení**

Hradlo je vybaveno dispečerským zařízením, které umožňuje přímé spojení s výpravčím EPC, výpravčím žst. Počeradý, hradlem E2, vedoucím posunu a výklopním předákem na hlubinném zásobníku. Dále je vybaveno telefonem a stabilním radiopojítkem.

#### **1. 5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Jízdy vlaků do obvodu kolejiště EPC jsou zajišťovány reléovými souhlasy.

Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpis D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

Umístění světelného návěstidla pro uzávěru koleje Uz1a na koleji č. 1a na zkrácenou pojistnou vzdálenost je povoleno výjimkou RD.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravními E1 - E2 se zajišťují telefonicky dle D-D2, čl. 182, (nabídkou, přijetím a odhláškou).

Jízdy do kolejiště EPC jsou řešeny Přípojovým provozním řádem pro EPC.

Jízdy do žst. Počeradý jsou řešeny Přípojovým provozním řádem pro žst. Počeradý.

#### **1. 8. Obsazení dopravního stanoviště**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě. Střídání probíhá na hradle S8. Hradlař E1 na příkaz revírníka odjíždí posledním vlakem do dopravní S8.

Hradlo E1 musí být uzamčené a hradlař si při odchodu bere sebou Dopravní deník a Knihu odevzdávky služby. Nastupující hradlař po převzetí služby odjíždí prvním vlakem z S8 na E1.

### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem na reliéf zobrazující schéma kolejiště. V případě poruchy činnosti kolejových obvodů pohledem do kolejiště nebo není-li přehled, obchůzkou.

Vlaková cesta u vlaků vjíždějících na koleje č. 2, 4, 6 končí u světelných "Krycích návěstidel" před budovou hlubinných zásobníků. Další jízdu do prostoru vyklápěcích roštů povoluje výklopní předák (vedoucí jednoduchého posunu) návěstí na světelných "Krycích návěstidlech" nebo ruční návěstí. Za volnost posunové cesty zodpovídá výklopní předák. Vjezdy vlaků na koleje č. 2, 4, 6 předhlašuje hradlař telefonicky výklopnímu předákovi na hlubinných zásobnících, který určí kolej, na níž má hradlař postavit jízdní cestu.

### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s pravidly D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství KD.

### **1.16. Souhlas k posunu v dopravně**

Na kolejích č. 2, 4, 6 řídí a povoluje posun výklopní předák a to jak při klopení souprav, tak i při dočišťování souprav mechanickou škrabkou. Posunovací obvod je ohraničen odjezdovými návěstidly z uvedených kolejí. Maximální povolená rychlost při vjezdu na hlubinné zásobníky je 5 km/hod.



**1.26. Koleje určené k občasnému odstavování**

Kolej č. 3 slouží k občasnému odstavování a je vodorovná (0 ‰). Odstavená vozidla se zajišťují jednou zarážkou z každé strany.

**2. Organizace práce v kolejišti**

Dopravna E1 zajišťuje jízdy při přípojovém provozu s žst. Počerady, s EPC Počerady a jízdy souprav na hlubinné zásobníky EPC.

Z E1 na vlečku EPC jsou povoleny jen jízdy vlaků tažených.

Z EPC na E1 jsou povoleny jízdy sunutých vlaků jako jízdy doprovázených pos. dílů oprávněným zaměstnancem, který má za povinnost řídit posun až do okamžiku kdy lokomotiva obsadí výhybku č. 1 dopravny E1.

Z E1 na E2–S8–S7 jsou povoleny jízdy vlaků tažených i sunutých.

**2.1. Snížení rychlosti na 20km/h.**

Přejezd č. 59 (1 přejezd za JV 9 na trase E1 - žst.Počerady) je umístěn v oblouku a rozhledové poměry z této strany neodpovídají předpisu D-S2 pro rychlost 30km/h., která je zde stanovena pro tažené vlaky do žst. Počerady. U JV 9 je zabudováno návěstidlo pro omezení rychlosti (rychlostník) pro snížení rychlosti na 20km/h. Konec snížené rychlosti vlaku je po obsazení přejezdu č.59 prvním kolejovým vozidlem.

Ze směru žst. Počerady - E1 rozhledové poměry tohoto přejezdu odpovídají předpisu D-S2 a je povolena maximální rychlost 30km/h.

**2.2.1. Jízdy náležitostí KD na hlubinné zásobníky EPC do kolejí č. 2, 4**

1) Umístění světelných návěstidel a popis :

V dopravě E1 na kolejích č. 2, 4 jsou vpravo ve směru jízdy před začátkem hlubinného zásobníku (dále HZ) Elektrárny Počerady (dále EPC) z obou stran umístěna světelná "Krycí návěstidla" pro zákaz vjezdu do prostoru HZ. Návěstidla jsou dvousvětelná, osazená jedním červeným a jedním klidným bílým světlem. Tato návěstidla platí pro vlaky i posun.

Jízdy vlaků nebo posunujících dílů vleček EPC a KD končí vždy před tímto návěstidlem. Další jízda do prostoru HZ je vždy posunem, který končí na opačné straně (konci) HZ! Vlak ani posunující díl nemusí před "Krycím návěstidlem" HZ zastavit, pokud při jízdě strojvedoucí bezpečně určí na návěstidle povolující návěst. Jízda vlaku se tak změní na posun automaticky, když čelo vlaku mine "Krycí návěstidlo".

Návěstní znaky "Krycího návěstidla":

- Základní návěst „STŮJ“ - jedno červené světlo

Zákaz projetí návěstidla začátkem vlaku nebo čelem posunujícího dílu.

- Povolující návěst „POSUN DOVOLEN“ – jedno klidné bílé světlo

Vlak nebo posunující díl může pokračovat v jízdě do obvodu HZ. Jeho jízda končí na opačné straně HZ.

- Zhaslé návěstidlo – návěst „STŮJ“ ( při poruše zařízení).

Jízdu posunujícího dílu do prostoru HZ může povolit jen určený vedoucí posunu (viz bod č.3a, 3b část „Posun při vykládce“) ruční návěstí.

**2) Obsluha "Krycích návěstidel"**

Vykládku řídí výklopní předák, který zodpovídá za celý vnitřní prostor objektu HZ, mimo jiné i za volnost koleje a za zachování průjezdného průřezu kolejí č. 2, 4, 6. Tento zaměstnanec také zodpovídá za správnou obsluhu "Krycích návěstidel" HZ. Výklopní předák HZ má platnou zkoušku dle předpisu D-A2.

**3) Posun při vykládce uhelných souprav:**

a) Vlaky a posunující díly jsou při vykládce na HZ řízeny výklopním předákem HZ ručními návěstmi při posunu.

- b) Jízdy vlaků nebo posunujících dílů na koleje č. 2, 4 předhlašuje obsluha hradla E1 a obsluha hradla EPC telefonicky výklopnímu předákovi na HZ, který určí kolej, na níž má obsluha hradla postavit jízdní cestu.
- c) Technicky je znemožněno postavení "Krycích návěstidel" na návěst povolující jízdu současně z obou stran HZ na stejnou kolej. Návěstidla jsou nezávislá na zabezpečovacích zařízeních hradel E1 a EPC.
- d) Kontrolu funkčnosti a "Krycích návěstidel" zajišťují zaměstnanci pověřeni EPC.

### **2.2.2. Jízdy náležitostí KD na hlubinný zásobník EPC do koleje č. 6**

Kolej č. 6 nad hlubinným zásobníkem EPC náleží do obvodu vlečky EPC a jízdy na tuto kolej jsou řešeny Přípojovým provozním řádem pro EPC.

### **2.2.3. Jízdy náležitostí cizích organizací na hlubinné zásobníky EPC do kolejí č. 2, 4**

Jsou řešeny Přípojovým provozním řádem pro EPC.

### **2.3. Přeprava granulátu z elektrárny Počerady**

Jízdy vlaků určených k nakládce granulátu budou na E1 uskutečňovány po koleji č. 1b a dále po kolejích č. 1 a 3. Jízdy mezi E1 a EPC se zajišťují obsluhou RPB (reléový poloautomatický blok) doplněnou telefonicky (nabídkou, přijetím). V obvodu dopravní EPC budou jízdy vlaků tažených uskutečňovány jako jízdy nedoprovázených posunových dílů a jízdy vlaků sunutých jako jízdy doprovázených posunových dílů řízených oprávněným zaměstnancem firmy ESB s.r.o. – odborně způsobilou osobou s kvalifikací vedoucí posunu, který řídí posun také při nakládce granulátu.

Příjezd taženého vlaku s 13 LH vozy do dopravní EPC povolí řídící posunu vlečky EPC světelnou návěstí „Posun dovozen“ na návěstidlo Se47 (návěst zakazující jízdu - jedno klidné modré světlo a návěst povolující jízdu - jedno klidné bílé světlo). Strojvedoucí má za povinnost při jízdě od návěstidla Se47 dávat opakovaně návěst „Pozor“ do doby než obsadí přejezd. Strojvedoucí zastaví vlak na nakládací koleji č. 25 čelem prvního taženého vozu za lokomotivu u označníku. Zastavení vlaku u označníku nahlásí strojvedoucí řídícímu posunu vlečky EPC a hradlaři E1 radiostanicí. Volací znak radiostanice řídícího posunu vlečky EPC s frekvencí Hrabáku „PHD 501“. a volací znaky lokomotiv KD „PHD + příslušné závodové číslo lokomotivy“. Řídící posunu vlečky EPC bezprostředně po tomto hlášení přestaví výhybku č. E44 do přímého směru na kusou kolej č. 25a a povolí radiostanicí vedoucímu posunu f. ESB s.r.o. a strojvedoucímu lokomotivy KD zahájení nakládky a posun v celé délce kolejí č. 25 a 25a. V době nakládky na kolejích č. 25 a 25a se návěstidlo Se45 neobsluhuje. Posun při nakládce vlaku granulátem řídí vedoucí posunu f. ESB s.r.o. ručními návěstmi nebo radiostanicí s frekvencí EPC, kterou na lokomotivu KD dodá po příjezdu na kolej č. 25. Zahájení nakládky oznámí strojvedoucí hradlaři E1 radiostanicí. Po ukončení nakládky pokud další jízda vlaku nebrání žádné překážky dá zaměstnanec řídící posun při nakládce příkaz strojvedoucímu KD k vyjetí vlakem zpět k označníku, od kterého se nakládka zahájila a oznámí mu ukončení nakládky. Strojvedoucí KD oznámí radiostanicí hradlaři E1 ukončení nakládky a řídícímu posunu vlečky EPC připravenost vlaku k odjezdu. Řídící posunu vlečky EPC povolí jízdu sunutého vlaku zpět do dopravní E1 světelnou návěstí „Posun dovozen“ (jedno bílé klidné světlo) na návěstidlo Se45 doplněné souhlasem k zahájení posunu vedoucímu posunu radiostanicí. Strojvedoucí smí uvést vlak (který je posunujícím dílem) do pohybu, až na ruční návěst nebo návěst dávanou radiostanicí vedoucímu posunu, který má za povinnost řídit posun až do kolejiště dopravní E1.

Závazné slovní znění při řízení posunu pomocí radiostanice zní „**Závodové číslo lokomotivy (např. 268) posunujte směrem k E1.** Dále v intervalech asi 5 vteřin opakovaně po celou dobu posunu **268 pokračujte - 286 pokračujte**“. Posunující díl se zastaví „**286 Stůj**“. Vedoucí posunu řídí posun až do okamžiku kdy lokomotiva obsadí výhybku č. V1 dopravní E1. Maximální povolená rychlost sunutého vlaku je 5 km/hod.

Při vjezdu do dopravní E1 na kolej č. 1 nebo 3 zastaví strojvedoucí u opakovací lichoběžníkové tabulky. Další jízdu z koleje č. 1 nebo č. 3 do koleje č. 1b povolí hradlař radiostanicí „**Návěstidlo L1 (L3) se neobsluhuje pokračujte v jízdě**“. Návěstidla L1 a L3 nejsou uzpůsobena pro jízdy sunutých vlaků. Následné návěstidlo v dopravně E1 na koleji 1b „L1b“ je již návěstidlo sdružené jak pro jízdu vlaků tažených tak sunutých.

Bude-li mimořádně požadováno kontrolní vážení vlaku na kolejové váze EPC zajistí posun v celém rozsahu kontrolního vážení SD–Kolejová doprava, a.s. Kontrolní vážení je možné provádět na příkaz Dispečera KD i na kolejových vahách VUAS.

Nakládku granulátu řídí a zajišťuje EPC včetně úklidu spadaného materiálu pod sypacím místem tak, aby byl zajištěn průjezdný průřez a volný schůdný prostor.

Ochranný vůz (1. za lokomotivou) nesmí být naložen.

Operativní styk v jednotlivých směnách :

za KD operátor dopravy tel. 47620 4730

za EPC operátor velínu stabilizátu tel. 41575 2070 nebo 41575 2771

## **174. Místní ustanovení pro dopravu E 2**

### **1. Údaje o zařízení a obsluze**

#### **1.1. Náčrtek dopravní**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu. V náčrtku je uvedeno číslování kolejí, výhybek a výkolejek, umístění návěstidel a jejich označení, situování ovládacího stolu a obsluhy v budově hradla.

#### **1.2. Dopravní a vedlejší koleje**

Kolej č. 101 je traťová E2 - E1.

Kolej č. 102 je traťová E2 - S8.

<u>Kolej č.</u>	<u>Užitná délka v m</u>	<u>Použití</u>
201	427	dopravní
202	425	dopravní

Koleje mají spád 4 ‰ směrem k E1.

#### **1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno jedním osvětlovacím tělesem, umístěným na budově hradla. Zapínání a vypínání provádí hradlař. Kolejiště v obvodu dopravní se neosvětluje.

Údržbu osvětlení provádí PÚ elektro KD.

#### **1.4. Sdělovací zařízení**

MB telefony umožňují přímé spojení s hradly S8 a E1. Stavědlo je vybaveno telefonem a stabilním radiopojtkem.

#### **1.5. Zabezpečovací zařízení**

Stavědlo je vybaveno staničním zabezpečovacím zařízením typu ZZ 900. Hradlař je při obsluze zabezpečovacího zařízení povinen dodržovat předpisy D-Z2 a Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

#### **1.7. Zajištění jízd vlaků**

Jízdy vlaků mezi dopravami E2 - S8 a E2 - E1 se zajišťují telefonicky dle D-D2, čl. 182, ( nabídkou, přijetím a odhláškou).

Směrem z dopravní S8, dopravnou E2 a dále do dopravní E1 jsou povoleny jízdy vlaků jen tažených.

Směrem z dopravní E1, dopravnou E2 a dále do dopravní S8 jsou povoleny jízdy vlaků tažených i sunutých.

#### **1.8. Obsazení dopravního stanoviště**

Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě. Střídání probíhá na hradle S8. Hradlař E2 na příkaz revírníka odjíždí posledním vlakem do dopravní S8. Budova hradla E2 musí být uzamčená a hradlař si při odchodu bere sebou Dopravní deník a Knihu odevzdávky služby. Nastupující hradlař odjíždí prvním vlakem z S8 na E2.

### **1.9. Vedení provozní dokumentace**

Hradlař vede tuto provozní dokumentaci:

- Dopravní deník vzor I.
- Knihu odevzdávky služby.
- Záznamník poruch zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V knize odevzdávky služby hradlař uvádí:

1. Obsazení kolejí.
2. Vlaky na trati přijaté a bez odhlášky.
3. Mimořádnosti.
4. Převzetí provozní dokumentace.
5. Stav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
6. Předání radiopojítka.
7. Předání návěstních pomůcek a PŘ, DR, předpisů D-D1, D-D2, D-Z2, Pokynů pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
8. Předání inventárního vybavení hradla dle seznamu, prostředků první pomoci a požární ochrany.
9. Podpis předávajícího a převíjajícího s uvedením data a času odevzdávky služby.

Vzor zápisu v Dopravním deníku je uveden v kapitole XV PŘ.

Zápisy se v Dopravním deníku provádějí propisovací tužkou.

### **1.10. Zjišťování volnosti vlakové cesty**

Kolejiště v dopravně je vybaveno izolovanými kolejovými obvody. Přilehlé širé trati mezi dopravnami S8-E2, E2-E1 nejsou vybaveny izolovanými kolejovými obvody, volnost vlakové cesty zjišťuje hradlař pohledem nebo není-li přehled, obchůzkou.

### **1.13. Čištění a mazání výhybek**

Čištění a mazání výhybek provádí v souladu s D-A1 určení zaměstnanci traťového hospodářství KD. Pokud tuto činnost provádí hradlař, postupuje dle D-A1 čl. 110.

### **1.26. Dopravní koleje určené k občasnému odstavování**

Kolej č.	Sklon v ‰	Ložení	Vozy	Počet vozů	Počet zarážek
2	4	prázdné/ložené	Wap	11	2/2 od E1

## VIII. DOPRAVNÍ STYK S JINÝMI ZÁVODY

### 193. Vlečka UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.

#### 193.1. Platnost předpisů

Na vlečce UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. (dále jen UNIPETROL) platí vlastní předpisy. Přípojový provoz mezi důlní dráhou a UNIPETROL řeší Přípojový provozní řád Coal Services a.s. - UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. Posun železničními vozidly ve výklopníkových halách UNIPETROL se řídí *Pracovním postupem UNIPETROL PRP - 1*. Přístavba LH vozů na kolej č. 42 aditivovaný granulát se provádí dle *Pracovního postupu UNIPETROL PRP - 5*.

#### 193.2. Organizace práce pro přepravu uhlí

Na vlečku UNIPETROL se provádí přeprava uhlí pro zásobování místní elektrárny a teplárny v soupravách maximálně 10 vlastních vozů KD řady Wa, Wap, Ta. Obsluha se provádí jako jízda taženého vlaku s elektrickou lokomotivou na příkaz dispečera KD. V případě napětových výluk TV se přeprava provádí motorovými lokomotivami. Před odjezdem z HZ UNIPETROL zpět na KD musí být provedena jednoduchá zkouška brzdy vlaku.

Vlaky KD vypravené na vlečku UNIPETROL a zpět musí být jen tažené. Jízdy se uskutečňují jen po kolejích stanovené tzv. "uhelné trasy". Osádka vlaku je povinná předat na UNIPETROL příslušné průvodní listiny.

Na vlečce UNIPETROL se provádí vážení ložených i prázdných souprav na kolejové elektronické váze umístěné na koleji č. 18. Vážení probíhá automaticky při pomalé jízdě přes váhu. Maximální rychlost při vážení v obou směrech je 10km/hod. Při vážení musí být vážená souprava tažena plynule bez rázů, na váze se nesmí prudce brzdit. V případě mimořádnosti při vážení (např. nezvážení vozů) jsou zaměstnanci KD povinni dbát pokynů signalisty St 1.

Souprava maximálně 10 ložených vozů (Ta, Wa, Wap), tažených lokomotivou, zastaví před návěstidlem L18. Signalista St.1 provede volbu jízdní cesty na kolej č. 46, tj. směr do výklopníkové haly.

Po postavení jízdní cesty na kolej č. 46 se na skřínce souhlasu (umístěné na východní stěně vně objektu výklopníkové haly 1212) rozsvítí červené kmitavé světlo žádosti o souhlas k jízdě na kolej č. 46 a přerušovaným tónem se rozezná akustická návěst. Oba tyto signály jsou výzvou pro obsluhu výklopníkové haly k udělení souhlasu pro vjezd do haly na kolej č. 46.

Pokud jsou splněny všechny podmínky zajišťující bezpečnost práce při vjezdu do haly, udělí určený zaměstnanec výklopu souhlas k jízdě souhlasovým tlačítkem. Přestane kmitat červené světlo a utichne akustická návěst. Po udělení souhlasu se na návěstidle L18 rozsvítí návěst "Posun dovolen" a ložená souprava může pokračovat v jízdě do haly na kolej č. 46. V okamžiku, kdy souprava obsadí kolejový úsek výhybky č. 211, rozezná se po stanovenou dobu akustická návěst, která upozorňuje zaměstnance výklopu, že souprava vjíždí do haly. Vjezd do haly a posun řídí vedoucí posunu výklopu

Po vyklopení první části soupravy dá vedoucí posunu výklopu strojvedoucímu pokyn příslušnou návěstí, aby soupravu popotáhl.

Po vyklopení celé soupravy požádá vedoucí posunu výklopu signalistu St.1 o objetí lokomotivy po koleji č. 45.

Pro další činnost je rozhodující, zda je souprava doprovázena ze strany KD vedoucím posunu, vlakvedoucím, nebo doprovázena není.

V případě, že souprava je doprovázena vedoucím posunu (vlakvedoucím), dá vedoucí posunu výklopu, po obdržení souhlasu od signalisty St.1, ved. posunu (vlakvedoucím) příkaz k objetí lokomotivy po koleji č. 45.

Vedoucí posunu (vlakvedoucí) zajistí soupravu proti ujetí, odpojí lokomotivu a informuje vedoucího posunu výklopu o připravenosti lokomotivy k objetí soupravy. Po udělení souhlasu k jízdě navěští "Posun dovolen" na návěstidlo L46, dá vedoucí posunu výklopu strojvedoucímu příslušnou návěstí pokyn k jízdě za návěstidlo S45a, tj. návěstidlo pro opačný směr jízdy.

Po udělení souhlasu k jízdě "Posun dovolen" na návěstidlo S45a objede lokomotiva soupravu po koleji č. 45 na kolej č. 18 za návěstidlo L18, tj. návěstidlo pro opačný směr jízdy.

Po zajetí lokomotivy za návěstidlo L18 postaví signalista St.1 jízdní cestu na kolej č. 46 a po udělení příslušné návěsti najíždí lokomotiva na soupravu. Po obsazení kolejového úseku výhybky č. 211 lokomotivou se akustická návěst ve výklopníkové hale již nerozezná (prostor je obsazen prázdnou soupravou).

Po najetí lokomotivy na soupravu jí vedoucí posunu (vlakvedoucí) se soupravou svěší, odstraní zarážky a podložky zajišťující soupravu proti ujetí a ve spolupráci se strojvedoucím provedou jednoduchou zkoušku brzdy. Po ukončení informuje vedoucí posunu (vlakvedoucí) vedoucího posunu výklopu o připravenosti prázdné soupravy k odjezdu.

Vedoucí posunu výklopu sjedná se signalistou St.1 odjezd soupravy do obvodu obsluhovaným KD. Po udělení souhlasu k jízdě navěští "Posun dovolen" na návěstidlo S46, dá vedoucí posunu (vlakvedoucí) příslušnou návěstí strojvedoucímu pokyn k jízdě.

V případě, že souprava není doprovázena vedoucím posunu (vlakvedoucím) provádí tyto doprovodné činnosti vedoucí posunu výklopu.

Vzhledem k zabezpečovacímu zařízení založeném na systému počítačů náprav je nutné, aby při jízdách každý posunující díl opustil celý příslušný kolejový úsek ohraničený počítačem náprav. Jinak nelze stavět další jízdní cestu.

Při posunu v obvodu vlečky UNIPETROL nesmí být vozidla odrážena ani spouštěna.

Svěšovat a rozvěšovat vozidla se smějí pouze mimo výklopníkové haly. Svěšovat a rozvěšovat vozidla na rostech je zakázáno.

### 193.3 Organizace práce

#### **Přeprava aditivovaného granulátu z plnicí stanice UNIPETROL na VUAS.**

Požadavek na přistavení soupravy 12ti prázdných vozů LH na plnicí stanici aditivovaného granulátu na kolej č. 42 dává určený zaměstnanec plnicí stanice dispečerovi KD. Teprve na základě tohoto požadavku smí hradlař D3 nabídnout soupravu signalistovi stavědla St.1 CHP.

Jízdní cesta na St.1 je postavena tak, aby souprava přijela do obvodu plnicí stanice z koleje č. 18, ze které bude pokračovat po koleji č. 45 směrem na kolej č. 99b.

U návěstidla S42b (návěstidlo pro opačný směr jízdy za přejezdem ulice E) sestoupí vedoucí posunu z lokomotivy. Strojvedoucí pokračuje v jízdě na kolej č. 99b, kde zastaví čelem lokomotivy v úrovni tabule s nápisem "STOP LOKOMOTIVÁM COAL SERVICES".

Po udělení návěsti "Posun dovolen" na návěstidlech S 42b a S 42a, dá vedoucí posunu příslušnou návěstí strojvedoucímu pokyn k sunutí soupravy na kolej č. 42.

Vzhledem k tomu, že LH vozy nejsou přizpůsobeny pro jízdu posunovačů a vedoucí posunu nemůže jet v čele sunuté soupravy, musí v čele sunuté soupravy jít.

Strojvedoucí musí rychlost jízdy snížit tak, aby ji vedoucí posunu stačil a aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost. Zároveň je však třeba při jízdě počítat s tím, že úsek trolejového vedení v úseku přejezdu ulice E je bez napětí. V této době je v činnosti světelné zabezpečovací zařízení přejezdu ulice E a místní návěstidlo S42 G je zhasnuté.

Strojvedoucí zastaví sunutou soupravu na koleji č. 42 (po obdržení příslušné návěsti od vedoucího posunu) tak, aby šestý vůz od čela soupravy zastavil prvním dvojkolím na značce označené na mostu č. 2 severní kolejové brzdy.

Po zastavení vlaku požádá vedoucí posunu obsluhu plnicí stanice o zabrzdění soupravy vozů pomocí kolejové brzdy. Jako potvrzení, že souprava je kolejovou brzdou dostatečně bržděna, se na hlásce rozsvítí červená kontrolka. Teprve po rozsvícení kontrolky smí vedoucí posunu odpojit lokomotivu od soupravy.

Po odpojení lokomotivy nahlásí vedoucí posunu signalistovi St.1 požadavek na objetí lokomotivy po koleji č. 45. Na pokyn vedoucího posunu zajede strojvedoucí za návěstidlo S42b a po udělení souhlasu k jízdě návěští "Posun dovolen" objede soupravu po koleji č. 45 na kolej č. 18 za návěstidlo L18, odkud po udělení souhlasu k jízdě návěští "Posun dovolen" odjede zpět na kolej č. 42 z jihu, kde opatrně najede k soupravě LH vozů ložených granulátem.

V době, kdy lokomotiva objíždí soupravu, vedoucí posunu vypustí u všech přistavených vozů vzduch z brzdících válců tak, aby byla celá souprava odbržděna a připravena k posunu tahacím zařízením Vollert.

Po odbrždění všech vozů přistavené soupravy přejde vedoucí posunu k lokomotivě najeté k ložené soupravě z jihu a soupravu svěsí.

Po svěšení provede vedoucí posunu ve spolupráci se strojvedoucím úplnou zkoušku brzdy. Po jejím ukončení požádá vedoucí posunu obsluhu plnicí stanice o odbrzdění jižní kolejové brzdy (na hlásce zhasne červená kontrolka) a pak nahlásí signalistovi St.1 jízdu vlaku zpět na koleje obsluhované KD.

V případě, že na koleji č. 42 nebude při přistavbě prázdné soupravy ložená souprava, nahlásí vedoucí posunu signalistovi St.1 objetí lokomotivy po koleji č. 45 a dále přímou jízdou po koleji č. 18 zpět na koleje obsluhované KD. Před odjezdem na koleje obsluhované KD odbrzdí vedoucí posunu všechny vozy přistavené soupravy.

Při posunu lokomotivou v úseku plnicí stanice, nesmí být tahací zařízení Vollert uvedeno v činnost.

Během nakládky, nebo při manipulaci s nákládkou nesmí souprava přesahovat přes místní návěstidla L42G a S42G.

V případě mimořádných událostí, kdy nebude možno dodržet postup přistavby soupravy na kolej č. 42, postupovat operativně v souladu s dopravními předpisy.

Úseky trolejového vedení přes přejezdy ulic C a E jsou bez napětí, el.lokomotivy musí stahovat sběrače. Úsek koleje č. 42 v prostoru plnicí stanice je bez trolejového vedení, el.lokomotivy nesmí zajet za hranice označené příslušnými návěstmi.

#### **193.4. Zvláštní ustanovení**

Podmínky vstupu zaměstnanců KD, na území UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. jsou uvedeny v Přípojovém provozním řádu Coal Services a.s. - UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.



Zaměstnanci KD na území UNIPETROLu musí mít u sebe průkaz totožnosti (závodovou průkazku).

V celém obvodu vlečky UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. je přísně zakázáno kouření a používání otevřeného ohně. Kouřit je povoleno jen ve vyhrazených prostorách.

Osádce vlaku KD je dovoleno prodlévat pouze v bezprostřední blízkosti vlaku při plnění služebních povinností.

Strany 184 až 186 nejsou obsazeny

**195. Vlečka ČEZ, a. s. Elektrárna Počerady**

**1.1. Náčrtek kolejiště vlečky ČEZ, s. a. a EPC**

Viz náčrtek v kapitole XIV Provozního řádu.

**1.3. Osvětlení kolejiště**

Je zajištěno osvětlovacími stožáry. Údržbu provádí zaměstnanci EPC.

**1.4. Sdělovací zařízení**

Hradlo EPC je vybaveno dispečerským zařízením a drážním rozhlasem a umožňuje přímé spojení s hradlem E1, žst. Počerady a HZ EPC.

**1.5. Zabezpečovací zařízení**

Hradlo EPC je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Součástí zabezpečovacího zařízení je i přejezdové zabezpečovací zařízení na kolejích č. 6, 19 a 102 (tří kolejový přejezd). Obsluha výhybek č. V1 a č. V7 je zajištěna reléovým souhlasem mezi hradly E1 a EPC.

**1.7. Zajištění jízdy vlaků**

V přípojovém styku vlečky ČEZ, a. s. a KD se zabezpečují jízdy posunujících dílů. Jízdy posunujících dílů mezi hradly EPC a E1 se zajišťují telefonicky - nabídkou, přijetím, odhláškou.

**1.17. Řízení posunu**

Posun na HZ (hlubinný zásobník) EPC řídí vedoucí jednoduchého posunu (výklopní předák).

**1.19. Odrážení a spouštění vozů**

Odrážení a spouštění je v celém obvodu kolejiště EPC zakázáno.

**1.24. Potřebný počet zarážek k zajištění vozidel**

Odstavená vozidla se zajišťují jednou zarážkou z každé strany.

**2. Organizace práce**

Způsob organizace práce v kolejišti EPC je uveden v Přípojovém provozním řádu mezi vlečkami EPC a KD. Hranice styku mezi kolejištěm KD a EPC tvoří seřadovací návěstidla Se9 a Se47. Koleje č. 9, 11, 13, 17, 25 jsou elektrizovány včetně traťové koleje mezi vlečkou EPC a žst. Počerady. Trakční proudová soustava je 3 kV ss.

**Jednotlivé pracovní postupy:**

- Zauhlování HZ EPC.
- Dočišťování vozů pomocí mechanické škrabky na kolejích č. 2, 4, 6.
- Přistavba souprav do rozmrazovacího tunelu EPC.
- Nakládka a odtah stabilizovaného granulátu.
- Průjezd vlaků KD přes kolejiště EPC do žst. Počerady a opačně.

Jsou uvedeny v Přípojovém provozním řádu mezi EPC a KD.

Všichni zaměstnanci KD, zúčastnění na tomto provozu, musí být s PPR prokazatelně seznámeni.

**2.1. Platnost předpisů**

Na vlečce EPC platí Předpisy ČD, Provozní řád pro vlečku EPC a Přípojový provozní řád mezi vlečkami EPC a KD.

**196. Domes, s.r.o.**

**Viz Místní ustanovení 171.M1**

## IX. PŘÍPOJOVÝ STYK SE SŽDC

### 211. Náčrtky míst odevzdávky vozů

Náčrtky místa vzájemného odevzdávání vozů, tj. nádraží D8 - D9 a seřadovacího nádraží D10 - D11 (dále jen Washington) a předávací kolejiště žst. Počerady jsou uvedeny v příloze Provozního řádu. Místa vzájemné odevzdávky vozů jsou uvedena v čl. 5 PŘ. V mimořádných případech lze po dohodě s ČD Cargem (popř. jiným dopravcem) uskutečnit odevzdávku vozů i na jiném místě.

### 212. Platnost předpisů

Platnost předpisů pro dopravní provoz na vlečce provozované KD je uvedena v čl. 6 Provozního řádu. Odchyłky návěštních znaků SŽDC v přípojovém styku jsou uvedeny v čl. 226.

### 214. Změny zařízení a pracovních postupů

Se změnami zařízení a pracovních postupů v obvodu SŽDC budou zaměstnanci KD seznamováni formou dopravních rozkazů a dodatků TP (Technologické postupy ČD Carga, popř. jiného dopravce v žst. Třebušice a žst. Počerady). Změny na vlečce provozované KD budou řešeny v dopravních rozkazech a změnách Provozního řádu, které, budou předávány přípojovým stanicím a příslušným dopravcům.

### 215. Přípojový styk se SŽDC v žst. Třebušice

#### 215.1. Organizace komerční a technické práce vozové služby v přípojovém styku v žst. Třebušice

Vozová služba jsou zaměstnanci dopravního provozu a odborně jsou řízeni referentem komerce. Organizačně vozová služba podléhá revírníkovi KD.

Obsluha vlečky provozované KD je řešena Smlouvou o provozování drážní dopravy a přistavování vozů, Přípojovým provozním řádem a Technologickou dokumentací provozního pracoviště ČD Carga (popř. jiného dopravce) žst. Třebušice (dále jen TDPP). Doba obsluhy - každou hodinu.

Technická prohlídka při odevzdávce vozů vlečkaři a při přejímce vozů z vlečky provozované KD je prováděna zaměstnanci ČD Carga jednostranně.

Přepravní prohlídky se provádějí na místě odevzdávky. U odevzdávky vozů určených k nakládce uhlí jednostranně zaměstnanci ČD Carga. Při odevzdávce ostatních vozů vlečkaři při přejímce vozů z vlečky provozované KD oboustranně.

Vlastní přistavba vozů na vlečku provozovanou KD je uvedena v čl. 145.2.1. - 145.2.4. Sestavu odesílatelských vlaků na seřadovacím nádraží Washington provádí zaměstnanci KD, sestava se provádí dle platných směrnic a předpisů SŽDC včetně zařazení brzd.

V dalším textu je uveden výtah z přílohy ke Smlouvě o provozování drážní dopravy a přistavování vozů a zásilek na vlečku provozovanou KD.:

#### Přistavba vozů na vlečku:

- Vedoucí posunu ČD Carga odevzdá prvopis Odevzdávkového listu (vozy k nakládce - jednostranná přejímka) vozové manipulantce D9.

Při přistavbě "materiálu" vozová manipulantka D9 potvrdí na Odevzdávkovém listu podpisem a razítkem převzetí vozů. Při nepřítomnosti manipulantky provede vedoucí posunu zálohy ČD Carga do Odevzdávkového listu poznámku: "Odevzdáno bez přítomnosti vlečkaře".

- Vozy proti ujetí na místě odevzdávky zajistí posunová četa zálohy ČD Carga.

#### Odsun vozů z vlečky provozované KD - z kolejí č. 2-14 D9:

- Vozová manipulantka D9 oznámí tranzitérovi ČD Carga, že na vlečce jsou připraveny vozy k odsunu (vozy s technickou závadou, vozy po vykládce, vozy naložené jiným substrátem než uhlím apod.).
- Vedoucí posunu zálohy ČD Carga při převzetí vozů provede jednoduchou přejímku vozů a převezme Návratový list.

#### Odsun z předávacího nádraží Washington:

- Technickou prohlídku a přejímku vozů provádí vozmistr ČD Carga ve výtažných kolejích D11. Hradlař D11 vyrozumí vozmistra ČD Carga o jízdě posunového dílu tak včas, aby mohl vozmistr pohledem sledovat jízdu posunového dílu do výtažné koleje. Po zastavení posunového dílu hradlař D11 zajistí, že při technické prohlídce se nebude se soupravou pohybovat. Vozy, u kterých je zjištěna technická nebo komerční závada (musí být polepeny), jsou vráceny ČD Cargu přes D9. Vozy schopné k předání jsou náležitostmi KD předávány po skupinách dle určených relací na koleje č. 1-10 seřadovacího nádraží. Tam jsou přejímány tranzitérem - přípravářem ČD Carga.
- V případě neobsazení pracoviště vozmistra na hradle D11 se technická prohlídka provádí na kolejích seřadovacího nádraží Washington.
- Svěšování jednotlivých skupin vozů provádí zaměstnanci KD. Při technické prohlídce spolupracuje s vozmistrem ČD Carga vlakvedoucí KD, který odstraňuje drobné závady např. ve spojení, zavěšení brzdových spojek apod. Po ukončení sestavy vlaku provádí zaměstnanci ČD Carga stahování šroubovek.
- Při sestavování přímých odesílatelských vlaků jsou zaměstnanci KD povinni předat tyto vlaky v takovém stavu, aby po najetí hnacího vozidla ČD Carga (popř. jiného dopravce) byl vlak připraven k odjezdu. Zaměstnanci ČD Carga soupravu zkontrolují. Zjištěné závady odstraní a zapíší do příslušného zápisníku.
- Poté co hradlař D 11 oznámí vozovému disponentovi ČD Carga ukončení sestavy vlaku, nahlásí tuto skutečnost vozový disponent vedoucímu směny v Mostě novém nádraží a nařídí současně tranzitérci – přípravářce provedení soupisu vlaku a vozmistrovi označení vlaku koncovými návěstmi. Vozmistr ČD Cargo provede na soupravě nácestnou technickou prohlídku až současně při provádění úplné zkoušky brzdy.  
V případě zjištění vadných vozů vozový disponent ČD Carga toto ohlásí hradlaři D11, vozové službě D10 a tranzitérovi přípraváři ČD Carga. Vyřazení vozů provede KD svými náležitostmi. Pokud je vadný vůz v přední třetině vlaku od D10, provedou vyřazení vadného vozu náležitosti ČD Carga.
- Po ukončení úkolů, souvisejících se sestavením vlaku a přivěšení lokomotivy ČD Carga (popř. jiného dopravce) na vlak následuje provedení úplné zkoušky brzdy vlaku, předání vlakových dokumentů a výprava vlaku.

Na vlečce provozované KD se drobné opravy a utěšňování žel. vozů provádějí při prohlídkách vozů, před nakládkou na nakládacích kolejích ÚU nebo HMGD. Prohlídky před nakládkou a utěšňování vozů provádí zaměstnanci nakládacích úseků.

Nakládka na vlečce se provádí dle nakládacích dispozic vydávaných odbytovou

výpravnou. Vážné provádějí před podejem vozů soupis potřebných údajů z vozů a tyto údaje nahlašují odbytové výpravně. Po nasypání a zvážení vozů polepí vážné naložené vozy příslušnými nálepkami (kromě vozů na koleji č. 11 D8 ze strany opěrné zdi). Přepravení prohlídku, převzetí a odevzdávku jednotlivých vozů (tzv. materiál) provádí na kolejích D9 jih manipulantka vozové služby D9. Zahájení a ukončení prohlídky vozů je vozová manipulantka povinna nahlásit hradlaři D9. Po dobu provádění prohlídky nesmí hradlař povolit manipulaci s prohlíženými vozy. Zaměstnanci ČD Carga jsou povinni předávat při prováděné obsluze vlečky vozové službě D9 Odevzdávkové listy.

## **215.2. Manipulace s vozy pro spoluuživatele vlečky**

Hlavní spoluuživatelé vlečky ÚU jsou:

1. Krušnohorské strojírny, a. s. Komořany,
2. Domes, s. r. o.,
3. Explo, s. r. o.,
4. Chládek a Tintěra, a. s.,
5. Viamont, a. s.,
6. VS Metall, s. r. o.

Další firmy a organizace jsou uvedeny ve Smlouvě o provozování drážní dopravy a přistavování vozů na vlečku. Konkrétní podmínky a vztahy mezi vlečkařem a spoluuživatelem jsou uvedeny ve Smlouvách o spoluužívání vlečky.

Vozová služba D9 v předstihu telefonicky předhlašuje spoluuživatelům došlé vozy.

Přistavbu vozů pro jednotlivé spoluuživatele provádí lokomotiva KD na příkaz operátora dopravy. Za zajištění vozů proti ujetí zodpovídá vlakvedoucí, který odstavení vozů provedl.

Spoluuživatelé vlečky jsou povinni dodržovat ustanovení PŘ, zejména zodpovídají za správné nakládání, vykládání, provádění ložných manipulací, tj. úplnost a nasazení oddělitelných součástí vozu, nasazení a uzavření dveří, vyčištění vozu atd. Spoluuživatelé vlečky jsou povinni dodržovat ve svém kolejišti volné schůdné prostory podél manipulačních kolejí, jsou povinni nahlásit vozové službě D9 každé poškození nebo vykolejení vozů a neprodleně hlásit operátorovi dopravy všechny skutečnosti, které by mohly ohrozit bezpečnost drážní dopravy.

Spoluuživatelé vlečky odhlašují vozy po vykládce nebo nakládce vozové službě D9 tel. 4739. Při odhlašování vozů spoluuživatel nahlásí čísla vozů, čas nahlášení a jméno zaměstnance, který odhlášení provedl. Vozová D9 všechny potřebné údaje, tj. číslo vozu, hmotnost nákladu, druh nákladu, čas přistavby, odesílací stanici, příjemce (spoluuživatele), čas vrácení vozu ČD Cargu, zapisuje v Knize hlášení materiálu. Odtah vozů z předávacích míst spoluuživatelů na požadavek vozové D9 zajistí operátor dopravy.

## **215.3. Vozová služba D9**

Stanoviště vozové služby D9 je obsazeno dle potřeb provozu.

Odevzdávku služby provádí vozová služba osobně, ústně a písemně. Obecné povinnosti při provádění přepravní prohlídky jsou dány předpisy ČD Carga. Kromě úkolů uvedených v člancích č. 215. a 215.1. má vozová služba D9 tyto povinnosti:

- Přejímku vozů z žst. Třebušice prázdných k nakládce a jednotlivých ložených vozů k vykládce (materiál) - hradlař D9 telefonicky oznámí vozové příjezd vozů na ÚU.
- Sledovat přistavbu prázdných vozů k nakládce a závodovému dispečerovi ÚU nahlašuje řadu a počet vozů, což odsouhlasuje s disponentem ČD Carga žst. Třebušice, počty přistavených vozů do kolejí č. 13 a 14 nahlašuje hradlaři D9.

- Při přístavbě vozů na ÚU provádí kontrolu Odevzdávkových listů, sleduje zda jsou vozy v upotřebitelném stavu, zda nechybí na vozech oddělitelné vozové součásti. Případné závady zapíše do příslušného Odevzdávkového listu a nahlásí vozovému disponentovi ČD Carga žst. Třebušice.
- Součástí této komerční a přepravní prohlídky je i „vizuální technická prohlídka“, kterou se rozumí kontrola stavu vozu běžnou chůzí podél vozu - sleduje se zda na voze nejsou zjevné závady jako ohnuté nebo chybějící stupačky, závady na skříní vozu, utržené přestavovače, případně nápadné vady na podvozcích, volně visící součásti brzdy).  
Případné závady zapíše do odevzdávkového listu k příslušnému vozu a nahlásí je i vozové službě ČD Carga, aby toto rovněž poznamenala na originál OL.  
Dále vozová služba sleduje i zavěšení nepoužitých šroubovek a hadic brzdového a výklopního systému. Závady ve svěšení pak ohlásí tomuto vedoucímu posunu obslužné lokomotivy a ten odstraní tyto nedostatky. (Lokomotiva by neměla dostat od hradlaře D9 volno k odjezdu dřív, než vozová potvrdí, že je vše v pořádku.)  
V případě problémů s tímto, vozová zjištěné závady v zavěšení zapíše na odevzdávkový list k příslušnému vozu a toto nahlásí vozovému disponentu ve stanici (disponentka), tel.: 4795.  
V případě, že by nastala situace a pracovnice vozové služby D9 by nemohla tyto prohlídky stihnout, informuje o tomto revírníka, který zajistí odpovědného zaměstnance k jejich provedení.
- Provádí přepravní prohlídku a převzetí vozů ložených materiálem na kolejích nádraží D9 jih.
- Sepisuje Návrátové listy na vozy vrácené, vyložené od materiálu nebo naložené spoluuživateli, na vozy správkové polepené správkovými nálepkami, přetěže apod. Dále na vlaky sestavené mimo seřaďovací nádraží Washington včetně zátěže pod nakládacími místy v případě přeplnění vlečky.
- Provádí podej vozů na zatěžkávadlo, šterk, písek a jiných vozů, které odjíždí z vlečky (vypsání a podej Nákladních listů).
- Provádí evidenci a vyhledávání vozů k úpravě (kolej č. 28 příp. 64) nebo výklopu.
- Sleduje pobyt vozů cizích železnic.
- Sleduje přístavbu vozů k nakládce, nakládku i vykládku materiálu, spolupracuje se spoluuživateli vlečky (předhlašuje došlé vozy), požaduje u operátora dopravy obsluhu spoluuživatelů.
- Provádí kontrolu včasného vyložení vozů ÚU a spoluuživatelů; v případě prodlužování vykládky (pobytu) upozorní na tuto skutečnost referenta komerce (případně revírníka dopravy).
- Přeprava vozu se střelivem se řídí zvláštním opatřením - viz čl.231 Provozního řádu.
- Spolupracuje s vážnými na jednotlivých nakládacích místech, s odbytovou výpravnou D10, zaměstnanci zodpovědnými za úpravu vozů a operátorem dopravy.
- Nahlašuje hradlaři D9 a operátorovi dopravy vozy s překročenou ložnou mírou.
- Vede evidenci přístaveb vozů k nakládce, knihu materiálu, knihu střeliva, evidenci vozů na úpravu.
- Vede knihu hlášení a knihu příkazů.
- Vykonává další práce dle příkazů nadřízeného zaměstnance.



Dále provádí vozové manipulantky na D9 komerční práce související s číselnou evidencí vozů na vlečce výpočtem pobytové doby, a to zejména:

- Provádí denní hlášku objednávky na ÚU.
- Shromažďují Odevzdávkové a Návrátové listy za uplynulých 24 hodin.
- Denně provádí kontrolu Odevzdávkových listů s evidencí došlých prázdných vozů.
- Zjištěné nedostatky odsouhlasují s vozovou disponentkou ČD Carga v žst. Třebušice.
- Provádí spárování jednotlivých položek (příchod, odchod) na Návrátovém listu.
- Provádí výpočet skutečného pobytu vozů, včetně dohledání a zjištění nespárovaných vozů.
- Provádí sumarizaci součtu Návrátových listů a vypočítávají denní pobyt vozů v číselné evidenci.
- Propočítávají průměrný pobyt vozů v kumulaci od počátku kalendářního měsíce.
- Odsouhlasují údaje v počítačových sestavách ČD Carga a provádí reklamaci zjištěných nedostatků v průběhu měsíce, nevyřízené předávají referentu komerce.
- Vyhledávají požadované Odevzdávkové a Návrátové listy k reklamačním účelům a podání příslušných informací.
- Evidují vozy, které jsou určeny k úpravě nákladu.
- Sledují zavlečené vozy a pobyt vozů cizích železnic.
- Přípravují podklady pro fakturační vyúčtování plateb spoluúčastníků vlečky.

#### **215.5. Vozová služba D10**

Stanoviště vozové služby D10 je obsazeno dle požadavků provozu.

Zajišťují provádění přepravní prohlídky a předávání ložených vozů z vlečky v souladu s platnými předpisy ČD Carga a ČD a.s..

Provádí obsluhu tiskáren určených k zajištění tisku Nákladních listů pro tuzemskou i zahraniční přepravu. Spolupracují se zaměstnanci výpravny ÚU.

##### Organizace práce vozových manipulantek D10:

###### Vozová č.1:

- Provádí přepravní prohlídku vozů v souladu s platnými předpisy ČD Carga a SŽDC. Při zjištění závad (např. nepolepené vozy, chybně lepené vozy, nesejmuté nálepky "Prázdné", znečištěné schůdky a přechodové lávky a pod.). Zajišťuje okamžitou nápravu ve spolupráci s vozovou č. 2 na stanovišti D10 případně s hradlařem D11.
- Pomocí radiostanice provádí nahlašování vozů z relačních kolejí (stanice určení a čísla vozů).
- Dokončuje lepení vozů ložených na D8 koleji č. 11.
- Při své činnosti je řízena vozovou č. 2, která pomocí radiostanice informuje o přistavení skupin vozů na jednotlivé relační koleje. Svou činnost provádí v seřadovacím nádraží.
- Dále provádí práce, které v mimořádné situaci nařídí nadřízený zaměstnanec, např. sepisování vozů na jiném než pravidelném místě, vyčištění výhybky apod.

###### Vozová č.2:

- Spolupracuje s hradlařem D11, přebírá telefonické informace o ukončení posunu a skutečném přistavení skupin vozů na relační koleje.
- Řídí činnost vozové č.1, kterou pomocí radiostanice informuje o přistavení skupiny vozů na příslušnou relační kolej.
- dle hlášení vozové č.1 vypisuje Návrátové listy na předávané skupiny vozů,

- ke zpracovanému Návrátovému listu předávané skupiny vozů přiřazuje příslušné Nákladní listy a společně je předává tranzitérovi- přípraváři ČD Carga.
- Ve spolupráci s odbytovou výpravnou provádí rušení podeje zásilek a vyřizování váhových reklamací.
- Provádí přelepování vozů.
- Vede záznamy v Knize předaných vozů a evidence tvorby ucelených vlaků.
- Po ukončení směny zajišťuje doručení druhopisů Návrátových listů, včetně soupisu POV a ROV vlaků, na určené místo pro další zpracování evidence.
- Dále provádí práce, které může v mimořádné situaci nebo v případě potřeby nařídit nadřízený zaměstnanec.

Po nástupu na směnu se vozové manipulantky D10 seznámí s předávkou předcházející směny. Poté obsadí vozové manipulantky jednotlivé pozice. Předávka služby v průběhu směny se provádí osobně a ústně.

Předávka služby na konci směny se provádí osobně, ústně a písemně. Písemný zápis o předávce zapíše vozová č. 2 a vozová č. 1 zápis spolu podepíše.

Stanoviště č. 1 a 2 se po třech hodinách střídá.

V netěžebních směnách se stanoviště vozové služby D10 obsazuje pouze jednou zaměstnankyní nebo se stanoviště neobsazuje.

#### **215.6. Pracovní postup vozové služby D10 a dalších zaměstnanců zúčastněných na skupinovém předávání vozů**

Operátor dopravy nahlásí hradlaři D11 názvy vlaků, které se budou sestavovat s počtem vozů a písmenem označujícím relaci na vozové nálepce. Dále mu před odjezdem každé zátěže z D8 na D11 nahlásí složení zátěže (počty vozů velké/malé a písmeno relace) a zda je v zátěži začátek a konec vlaku. Vozy s účinkující brzdou pro začátek a konec vlaku určuje vozmistr ČD Carga při technické prohlídce ve výtažných kolejích D11.

Hradlař hradla D11 je povinen vyrozumět vozmistra ČDC o jízdě posunového dílu tak včas, aby vozmistr ČDC mohl pohledem sledovat jízdu vozů posunového dílu do výtažné koleje. Po zastavení provede vozmistr technickou prohlídku. V případě, že je v zátěži začátek nebo konec vlaku, vyzve hradlař D11 vozmistra ČD Carga k určení vozu s účinkující brzdou. Ukončení a výsledek prohlídky vozů oznámí vozmistr ČD Carga hradlaři D11 a vozovému disponentovi ČDC. Vadné vozy nahlásí hradlař D11 vozovým D9, D10 se všemi potřebnými údaji (datum, čas, číslo směny, číslo vozu, závadu a kam byl odstaven). Vozová D9 tyto vozy zapíše do Knihy vadných vozů a sleduje jejich další pohyb na ÚU. Vadné vozy jsou ze zátěže vyřazeny v obvodu hradla D11 a jsou odsunuty zpět na D8. Vozová D10 provede opravu Návrátového listu.

Ukončení posunu - přístavby skupin vozů na jednotlivé relační koleje oznámí hradlař D11 vozové č. 2 a ta pomocí radiostanice řídí činnost vozové č. 1 v kolejišti seřadovacího nádraží. Vozová č. 2 vyplní dle hlášení vozové č. 1 Návrátový list pro příslušnou relaci a skupinu vozů. Vozy se zapisují do Návrátového listu ve stejném pořadí, v jakém jsou sestaveny na relační koleji (výjimkou jsou dále uvedené případy přeražení vozů s brzdou). Vozová č. 2 vyhledá ve výpravně pro předávané vozy Nákladní listy, jež společně s Návrátovým listem odevzdá tranzitéru přípraváři ČD Carga. V případě, že se jedná o skupinu vozů, která je zařazena do POV vlaku, jehož průvodními listinami jsou společný Nákladní list a Výkaz vozových zásilek, předá vozová D10 zaměstnancům ČD Carga tranzitéru přípraváři pouze Návrátový list pro příslušnou skupinu, Nákladní list a Výkaz vozových zásilek předá současně až s Návrátovým

listem poslední skupiny zařazené do vlaku.

Jako hodina předání skupiny vozů se uvede v Návratovém listě nejbližší celá hodina. Čas předání musí odsouhlasit tranzitér - přípravář ČD Carga podpisem na Návratovém listě. Ten podepíše Návratový list po provedení přepravní prohlídky a vrátí kopii Návratového listu vozové č. 2. V případě, že tranzitér - přípravář ČD Carga zjistí při přepravní prohlídce závadu na vozech (nesprávně lepené apod.), Návratový list nepodepíše a vrátí jej spolu s Nákladními listy vozové č. 2. Do Návratového listu u příslušného vozu v poznámce uvede závadu a hodinu předání škrtně. Po odstranění závady vozová č. 2 zapíše do původního Návratového listu nový čas předání nad původní škrtnutý a opět jej s Nákladními listy předá tranzitéru - přípraváři ČD Carga.

V případě, že je na D11 přepravena první skupina vozů pro novou relaci, v níž není žádný vůz s účinkující brzdou pro začátek vlaku, budou vozy odstaveny na určenou kolej pro příslušnou relaci (je-li počet vozů menší než 10 mohou být odstaveny u D11) a vozová č. 2 je předá tranzitéru - přípraváři ČD Carga. Vyskytne-li se v další skupině vůz s účinkující brzdou, bude přistaven náležitostí KD na začátek vlaku (vytažením již předaných vozů na D11 a zařazením vozu s brzdou na začátek vlaku nebo pomocí mot. lokomotivy od D10). Hradlař D11 oznámí vozové č. 2 provedení opravného posunu (přeřazení vozů). Vůz s brzdou bude předán v příslušném dalším Návratovém listě, ale s poznámkou "brzda začátku vlaku".

Zůstanou-li předané skupiny vozů na relační koleji bez vozu s účinkující brzdou na začátku vlaku při střídání směn, provedou poznámku vozové v Knize odevzdávky služby D10 a v ústní předávce na tento stav upozorní nastupující vozovou manipulantku č. 2.

Není-li v poslední skupině pro relaci vůz s účinkující brzdou pro konec vlaku, ale je v některé již dříve odstavené a předané skupině vozů, provedou zaměstnanci posunu přeřazení vozu s účinkující brzdou, který určí vozmistr ČD Carga, a zařadí ho na konec vlaku. Provedení opravného posunu (přeřazení vozů) oznámí hradlař D11 vozové č. 2, ale vůz zůstane v Návratovém listě skupiny, se kterou byl předán. Vozová č. 2 do příslušného Návratového listu uvede dodatečně poznámku "brzda konce vlaku".

Není-li při zkoušce brzdy sestaveného vlaku ze strany ČD Carga uznána "brzda pro začátek nebo konec vlaku", označí zaměstnanci ČD Carga ve vlaku nový vůz s účinkující brzdou. Jeho číslo nahlásí vozové D10 (stanoviště č. 2), která zajistí přeřazení vozů ve vlaku u hradlaře D11. Přeřazení vozů provede posunující lokomotiva KD od D11.

Je-li určený vůz v první třetině vlaku od D10 a jedná se o "brzdu pro začátek vlaku", provedou přeřazení vozů zaměstnanci ČD Carga svými náležitostmi. Vozová č. 2 zapíše dodatečně do Návratového listu příslušné skupiny vozů, k tomuto vozu do poznámky "brzda začátku vlaku" nebo "brzda konce vlaku".

Je-li ze sestaveného vlaku nutno vyřadit vůz se závadou zjištěnou vozmistrem nebo tranzitérem - přípravářem ČD Carga, oznámí závadu vozový disponent D10 hradlaři D11 a vozové č. 2. Hradlař D11 zajistí nejpozději do 1 hodiny po oznámení závady vyřazení vadného vozu z vlaku, souhlas k posunu si musí hradlař vyžádat vždy u zátěžového výpravčího ČD. Vyškrtnutí vyřazeného vozu z Návratového listu provede tranzitér přípravář společně s vozovou č. 2. Opravenou kopii Návratového listu si vozová č. 2 vezme zpět. Doba předání ostatních vozů se nemění. Nákladní list tranzitér - přípravář ČD Carga předá do kalkule a do výpravny ÚU ke zrušení.

V případě, že koleje č. 1 - 10 seřaďovacího nádraží jsou obsazeny ukončenými nebo rozdělanými vlaky, oznámí hradlař D11 potřebu předání nové zátěže na koleji za sestaveným (ukončeným) vlakem výpravčímu ČD D10 a vozovému disponentovi ČD Carga. Vozový disponent ČD Carga určí kolej, na které se vozy za vlakem předají. Vozová č. 2 odstavenou skupinu vozů za vlakem předá Návrátovým listem a Nákladním listem tranzitérovi - přípraváři ČD Carga obvyklým způsobem. Po odtažení vlaku z relační koleje, na níž byla zátěž za vlakem odstavena, provede lokomotiva KD odsunutí vozů na příslušné koleji k D10. Pokud odjede vlak z jiné koleje, může požádat vozový disponent ČD Carga o přetažení zátěže za vlakem lokomotivou KD na uvolněnou relační kolej, kterou určí. Hodina předání vozů ČD Cargu se v obou případech nemění.

**Postup při přeplnění odevzdávkového místa na seřaďovacím nádraží Washington:**

Seřaďovací nádraží se považuje za přeplněné, je-li zde sestaveno 6 vlaků a 4 vlaky jsou rozloženy. Hradlař D11 oznámí tento stav v nádraží Washington závodovému dispečerovi ÚU. Závodový dispečer vyrozumí vozového disponenta ČD Carga D10, že je nádraží dle Smlouvy s ČD Cargem přeplněné a dá pokyn k sepisování a předávání zátěže na jiném než Odevzdávkovém místě. Závodový dispečer požádá o sepsání zátěže operátora dopravy, na jehož příkaz vozová služba D9 sepíše veškerou loženou zátěž na kolejích v obvodu ÚU. Vozová D9 se spojí s vozovou D10 č. 2 radiopojátkem a nahlásí jí všechny vozy v ložené zátěži.

Vozová služba D10 vypíše dle hlášení Návrátové listy, vybere Nákladní listy a předá je tranzitéru - přípraváři ČD Carga.

**215.9. Zaměstnanci ČD a ČD Cargo a.s.**

Pro zaměstnance platí vlastní předpisy. Při své práci v obvodu ÚU se řídí Provozním řádem KD.

**215.10. Manipulace s vozy ČD Cargo a.s., na kterých byla na vlečce zjištěna komerční nebo technická závada**

Při manipulaci s vozy ČD Carga, které byly pro technickou nebo komerční závadu odmítnuty k nakládce a vozy, které byly po nakládce vyřazeny při technické prohlídce na D11, případně i v obvodu D10, platí následující postup:

- 1) Vozy ČD Cargo, u nichž zaměstnanci ÚU prohlížeči a sypači zjistí, že jsou nezpůsobilé k nakládce pro komerční nebo technickou závadu (znečištěné, dřevá podlaha a pod.), polepí nálepkou ÚU. Na nálepku zapíše "Odmítnout k nakládce" a příčinu odmítnutí. Zjistí-li sypač ÚU při prohlídce vozů před jejich nakládkou na kolejích od NZ, TR nebo mourech, že tyto jsou znečištěny nálepem uhelného substrátu, který neodpovídá kvalitou místu nakládky, upozorní dispečera ÚU a ten rozhodne o jejich:
  - a) odmítnutí k nakládce a vrácení ČD Cargu,
  - b) přestavení na jiné nakládací místo odpovídající kvalitě znečištění.Odmítnuté vozy se vyřadí na D11 ze zátěže a předají ČD Cargu v dopravně D9. Za vozy nebude účtován pobyt na vlečce.
- 2) Vozy polepené vozmistrem nálepkou V 5325 Nezpůsobilý provozu pro závadu "V", nálepkou V 5325 v kombinaci s nálepkou V 5324 Nezpůsobilý provozu pro technickou závadu "X" se přistaví k úpravě nebo vyložení na kolej č. 28 v dopravně D8. Vozy, které určí vozmistr ČD Cargo k opravě, se předají ČD Cargu v dopravně D9.

Vozy musí být po vyložení, nebo úpravě na koleji č. 28 vždy odvezeny na D11 k opětné prohlídce ČD Cargu. Nálepky z předchozí prohlídky nesmí být z vozů odstraněny.

Vozová D9 tyto vozy uvede na zvláštním Návrátovém listě a tím je vyřadí z pobytu na vlečce.

- 3) Vozy, na kterých prohlížeči a sypači ÚU zjistili závadu, avšak vůz byl již částečně nebo úplně naložen, polepí nálepkou ÚU. Na nálepku napíše "Odmítnut k nakládce", příčinu odmítnutí a "Znečištěn na ÚU".

- Vozy znečištěné na ÚU polepí prohlížeči nálepkou ÚU a na ní napíše "Znečištěn na ÚU" a uvedou druh materiálu.
- Vozy přeložené polepí vážná nálepkou ÚU a na nálepku napíše "Přeložen" a hmotnost přesahující únosnost vozu.

Vozy budou předány ČD Cargu Návrátovým listem a celá doba pobytu je účtována ÚU.

- 4) Vozy ložené uhlím přistavené na ÚU D9 z žst. Třebušice:

- O vozech, které byly ČD Cargem vráceny pro technickou závadu v loženém stavu a po odstranění závady vrací na ÚU zpět k novému podeji vyrozumí vozová D9 dispečera ÚU. Oznámí mu druh uhlí, kterým je vůz naložen. Dispečer ÚU zajistí přistavení vozu na příslušnou kolej a jeho nový podej.

Celá doba pobytu bude účtována na ÚU. ČD Cargu se vrací Návrátovým listem.

- Vozy ložené, s technickou závadou, přistavené na ÚU k vykládce. Vozová D9 na ně vypíše Návrátový list a vozy nejsou vedeny v pobytu na vlečce.

Prostřednictvím operátora KD zajistí přepravu k vykládce.

- Vozy ložené, s komerční závadou, přistavené na ÚU k úpravě nákladu a k novému podeji. Vozová vyrozumí dispečera ÚU a jejich následné přistavení na kolej č. 28, kde se provede úprava nákladu. Celá doba pobytu vozu bude účtována na ÚU.

- 5) Nenaložené (tzv. "ujeté") vozy pod nakládacími místy polepí vážné nebo sypači nálepkou ÚU. Na nálepku napíše "Ujetý" a číslo příslušné koleje. Po vyřazení vozů ze zátěže na D11 se vrátí zpět na D8 a co nejdříve přistaví opět na příslušnou kolej k dosypání.

- 6) Všechny vozy řady Wa, Wap vyřazené ze zátěže na D11 budou ihned (nejpozději do konce směny) vyloženy na rostech ÚU. V případě, že nebude možné provést jejich vyložení, předají se vozy následující směně, která vykládku provede.

- 7) Vozmistr ČD Carga oznámí hradlaři D11 vozy, které budou ze zátěže vyřazeny. Do Knihy hlášení vadných vozů hradlař zapíše čísla vozů, příčiny vyřazení a čas (i vozy polepené nálepkami ÚU) a údaje o těchto vozech předá telefonicky vozové D9.

Operátor dopravy je zodpovědný za správné odstavení těchto vozů na koleje D8.

Vozová D9 provede v každé směně kontrolu kolejí s vyřazenými vozy a případné závady oznámí operátorovi dopravy.

## **216. Přípojový styk s SŽDC v žst. Počeradý**

V žst. Počeradý má VU, a. s. vlastní předávací kolejiště. Provoz na tomto kolejišti se řídí Přípojovým provozním řádem, který je přílohou staničního řádu pro žst. Počeradý. Pro vzájemné předání vozů jsou určeny koleje č. 11, 13, 15, 17, 19, 21 a 23.

### **216.1. Komerční a technická kontrola vozů**

Komerční a technická kontrola vozů se provádí na předávacím kolejišti. Společně ji provádí vozmistr ČD Carga a vlakvedoucí KD. Fyzická kontrola je zaměřena na stav vozů, vozovou výstroj, náklad v otevřených vozech, neporušenost plomb a čistotu nákladových prostorů. Zjištěné závady se zaznamenávají na předepsaných tiskopisech a potvrzují podpisy obou zúčastněných. V rámci komerční prohlídky se předávají Odevzdávkové a Návrátové listy, Nákladní listy, Výkazy vozidel pro nákladní vlaky a ostatní doklady, které souvisejí s vozovými zásilkami.

### **216.2. Doby obsluh**

Přistavba vozů na předávacím kolejišti se řídí pravidelnými dobami obsluh, které vycházejí z grafikonu pro nákladní vlaky. Doba obsluh pro vozy určené pro lokalitu Hrabák je každou celou hodinu.

### **216.3. Nakládka lepení a stanovení příjemce**

Nakládka vozů je prováděna na nakládacích místech. Každá vozová zásilka musí být zvážena na kolejových vahách. Určení příjemce pro vozy s uhlím je prováděno dle denních rozpisů obchodního odboru. Na základě určení příjemce zajišťuje předepsanou dokumentaci pro zásilky určení zaměstnanci včetně polepování vozů nálepkami ČD Carga.

### **216.4. Přistavba vozů**

ČD Cargo a.s. přistavuje na předávací kolejiště v žst. Počeradý vozy řazené ve skupinách dle potřeb nakládky. Odstavené vozy zajišťují proti ujetí pracovníci ČD Carga. Vlaky naložené dle plánu nakládky předává vlečkař v ucelených soupravách. Vozy předávané vlečkařem KD musí být zajištěny proti ujetí, brzdové spojky propojeny, nespojené zavěšeny na jalová hrdla, nepoužité šroubovky zavěšeny na uchycovacím háku.

### **216.5. Změny řízení a pracovní postupy**

Každá změna v pracovních postupech v žst. Počeradý musí být projednána mezi vedoucím směny ČD Carga v Mostě novém nádraží (tel. 972 425 438) a vedoucím dopravy KD a prokazatelně s ní seznámeni všichni zúčastnění pracovníci. Pracovníci vlečkaře, kteří provádějí pracovní činnost v obvodu žst. Počeradý, musí být minimálně 1x ročně proškoleni z Technologií ČD Carga pro žst. Počeradý.

## X. ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ

- 221. Opatření pro provoz v zimních podmínkách
- 222. Požární ochrana při provozu lokomotiv a ostatních kolejových vozidel
- 223. Odstavování hnacích vozidel
- 224. Zvláštní opatření pro provoz motorové lokomotivy T 669 (770)
- 225. Zvláštní opatření ve styku vlečky ÚU a ČD žst. Třebušice a předávacího kolejiště žst. Počerady
- 226. Návěstní znaky ČD na návěstidlech platných v Přípojovém styku
- 227. Závazná slovní znění rozkazů - radiotelefonní provoz
- 228. Náplň práce instruktora strojvedoucích
- 229. Popis funkce operátora dopravy
- 230. Spolujízda na lokomotivě
- 231. Přeprava střeliva z dopravní D9
- 232. Podmínky pro použití nezávislého oddílového návěstidla a dání odhlášky
- 233. Předávka služby na koncových dopravních stanovištích
- 234. Pracovní postup pro dálkové ovládání ellok
- 235. Kontrola správného uzavření Ta, Wa vozů před přistavením k nakládky
- 236. Nástup služby a převzetí hnacího vozidla
- 237. Provádění zkoušek brzd
- 238. Jízdy posunujících dílů mezi dopravami
- 239. Provoz a práce dvoucestných vozidel a nakladačů v kolejišti
- 240. Odevzdávka služby na dopravních stanovištích v průběhu směny
- 241. Jízdy vlaků je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravami nebo v obvodu dopravní
- 242. Závazná slovní znění Nabídky, Přijetí a Odhlášky samostatných hnacích vozidel, drobných vozidel a speciálních hnacích drážních vozidel s vlastním pohonem.
- 244. Přeprava montážních plošin MP1, MP2
- 245. Náplň bezpečnostní prohlídky lokomotivy dle pokynů výrobce
- 246. Čerpání přestávek na jídlo a oddech v dopravním provozu kolejové dopravy
- 247. Zásady pro nakolejování vykolejených kolejových vozidel
- 248. Nabídka vlaků při přepravě kolejových polí
- 249. Odborná způsobilost zaměstnanců cizích organizací kteří provádějí činnost na důlní dráze a vlečkách Komořany, Hrabák

## **221. Opatření pro provoz v zimních podmínkách**

V zimním období revírníci kolejí určují zaměstnance, kteří průběžně odstraňují sníh a led v dopravních, především na příchodových cestách a přejezdech a zajišťují posyp kluzkých míst. Dále se musí zvláště pečlivě čistit výhybky a žlábků na přejezdech.

Před zimním obdobím se musí provést revize a kontroly EOv, nádražního osvětlení, izolovaných úseků, směřování nádražního rozhlasu, zakrytí kabelových tras, nátěrů přestavníků a námezníků, regulace napívacího zařízení trolejového vedení. Pro zajištění provozuschopnosti lokomotivního a vozového parku se provede u vozidel výměna olejů, kontrola a vyčištění zařízení v tlakovzdušném rozvodu vč. obvodu brzd, vyčištění písečníků lokomotiv. Pro zajištění provozu v zimních podmínkách se zajistí dostatek podsypového materiálu a nářadí pro odklíz sněhu.

Před zimním obdobím vydává vedoucí dopravy v případě nutnosti "Opatření", kterým se řídí a zajišťuje činnost všech úseků dopravy před a v zimním období. Za plnění jednotlivých úkolů odpovídají příslušní vedoucí odborní zaměstnanci.

Povinnosti strojvedoucích při provozu a obsluze lokomotiv v zimních měsících jsou uvedeny v Příloze č. 8 předpisu D-V2.

Odstavené motorové lokomotivy (v záloze) v zimě mimo zateplené prostory je třeba několikrát za směnu nastartovat - podle venkovní teploty (dobití baterie, prohřátí spal. motoru). Klesne-li teplota chladicí vody ve spal. motoru pod +5°C, je možný start až po dosažení stanovené teploty. Revírník (strojvedoucí instruktor) určí strojvedoucího, který bude provádět pravidelné startování a prohřátí odstavených mot. lokomotiv.

Lokomotivy musí být pod stálým dozorem určeného strojvedoucího. Ten musí také provádět pravidelné odvodňování vzduchového systému. Před zatížením motoru se musí ohřát chladicí voda minimálně na 40°C. Před startem spal. motoru na lokomotivách T239 (709) se musí předehrát motor pomocí teplovodního agregátu.

V případě, kdy byla vypuštěna voda a mot. lokomotiva byla vystavena delší době mrazu, je nutné lokomotivu umístit do zatepleného prostoru, nejdříve lokomotivu rozmrazit a poté naplnit vodou. Je-li v motoru olej a jeho teplota klesla na 0°C, je nutno odpustit část náplně, tuto ohřát na 70-80°C a teplým olejem doplnit motor. Dále je třeba před startem motoru překontrolovat izolační stav el. zařízení a překontrolovat, příp. doplnit lihem rozprašovač alkoholu, je-li tento na mot. lokomotivě instalován.

## **222. Požární ochrana při provozu lokomotiv a ostatních kolejových vozidel**

Dle platných směrnic musí být každá lokomotiva bez rozdílu řady vybavena minimálně dvěma přenosnými hasícími přístroji (RHP), motorový vozík a kolejový nakladač minimálně jedním. Stav RHP se musí uvádět v záznamu ve služební knize hnacího vozidla. Dojde-li v průběhu směny k použití RHP, musí strojvedoucí provést záznam do služební knihy s uvedením důvodu použití a použití RHP neprodleně nahlásit revírníkovi (strojvedoucímu instruktorovi), který zajistí výměnu RHP.

Z hlediska protipožární prevence musí být zbytky olejů, mazadel a nafty na celé lokomotivě pravidelně odstraňovány. K mytí a čištění lokomotiv se nesmí používat hořlavé kapaliny. Čistící vlna se nesmí ponechávat na strojním zařízení. Elektrické stroje a přístroje se musí pravidelně čistit stlačeným vzduchem. Elektrická výzbroj se musí pravidelně kontrolovat a zjištěné závady okamžitě odstraňovat. U motorových lokomotiv a motorových vozíků musí být v řádném technickém stavu výfukové potrubí a zajištěna těsnost palivového a mazacího okruhu. V případě zhoršení technického stavu se motorová lokomotiva odstaví a provede odborná oprava.

Při odběru nafty a olejů musí strojvedoucí (řidič) po příjezdu do prostoru čerpací stanice



vypnout všechny tepelné spotřebiče. V tomto prostoru platí **zákaz** kouření a používání otevřeného ohně.

Před zahájením odběru PHM musí strojvedoucí zastavit motor, zajistit lokomotivu proti ujetí a nesmí se vzdalovat od lokomotivy, provádět seřizování nebo opravy motoru.

Svářečské práce na hnacích vozidlech se smí provádět jen na určených místech v dílně, které určí mistr dílny a jen při dodržení protipožárních opatření při svařování, včetně střežení po ukončení práce.

V zimním období, kdy se používá fakule k rozmrazení vzduchového systému vozidel, musí dbát zaměstnanci zvýšené opatrnosti, musí zabránit poškození pryžových hadic a spojek nebo zapálení mazadel. Použité fakule musí být před odložením řádně uhašeny a zkontrolovány.

Je zakázáno vyhazování nedopalků cigaret, zápalek a hořlavých látek nebo předmětů z lokomotiv, nakladačů, drobných vozidel i vozů.

Pro všechny zaměstnance dopravy platí **přísný zákaz** kouření a používání otevřeného ohně na zásobnících, pod nakládacími místy a v jejich bezprostřední blízkosti.

### 223. Odstavování hnacích vozidel

Zálohové lokomotivy se odstavují dle rozhodnutí revírníka, instruktora strojvedoucích, nebo operátora dopravy. Klíče od odstavených zálohových lokomotiv odevzdá strojvedoucí na nejbližší dopravní stanoviště nebo dle rozhodnutí revírníka.

### 224. Zvláštní opatření pro provoz motorové lokomotivy T 669 (770)

Motorové lokomotivy T 669 (770) nesmí zajíždět:

- na koleje s bočním trolejovým vedením, které je pod napětím,
- pod nakládací zásobník ÚU, pod budovu třídirny ÚU, nakládací místo v dopravně S7 kolej č. 40 a pod nakládacím zařízením NZ na kolejích č. 4 a 6 v dopravně S8.
- na kolej č. 26 D8 - D9 pod jeřábovou dráhu,
- na koleje bývalé třídičky Quida,
- na pohyblivé koleje lomových závodů.

### 225. Zvláštní opatření ve styku vlečky ÚU a ČD žst. Třebošice a předávacího kolejiště KD žst. Počeradý

- Všechny lokomotivní čtyři CPS musí mít seznámení tratí ÚUK v obvodu hradla D9, D8, D10, D11.
- Obsluhy CPS provádějící přístavbu prázdných vozů na koleje manipulačního nádraží ÚU jsou vždy jízdou na obsazenou kolej. Strojvedoucí musí upravit rychlost tak, aby mohl včas a bezpečně zastavit před kolejovými vozidly, popř. jinou překážkou, nebo na návěst „Stůj“.  
Přístavba prázdných vozů k nakládce se provádí zálohou CPS a je uvedena v čl. 145.2.1. Provozního řádu.
- Při jízdě mimo obvod dopravní D8, D9, D10, D11 musí mít doprovod zaměstnance KD - pilota, kterého si předem vyžádá výpravčí ČD.  
Lokomotivní čtyři CPS na předávacím kolejišti v žst. Počeradý smí zajíždět pouze do úrovně návěstidla Se28.
- Jízdy el. lokomotiv KD do žst. Třebošice, obvodu dopravní D10 a všude tam, kde je trolejová síť ČD o napětí 3 KV ss jsou zakázány.
- U světelných uzávěr kolejí s návěstním znakem dvě červená světla musí posunující lokomotiva CPS zůstat stát začátkem vlaku nebo čelem posunujícího dílu.

- Lokomotivy CPS smí zajet na kolejích č. 2-4 a 9-14 v dopravně D9 nejdále k místu označenému "Stůj pro loko ČD".
- Svěšování vozů Ta a LH bez nárazníků je zaměstnancům CPS zakázáno.
- Z důvodu lepšího využití kolejiště ÚU je dovoleno po vzájemné dohodě výpravčího ČD a dispečera ÚU použít koleje jinak než je určeno v Přípojovém provozním řádu.
- V celém obvodu žst. Třebušice platí návětní znak jedno červené světlo "Stůj" nebo jedno modré světlo "Posun zakázán" (zákaz projetí začátkem vlaku nebo čelem posunujícího dílu).

## **226. Návětní znaky ČD na návěstidlech platných v přípojovém styku**

### Přípojový styk D9 - žst. Třebušice:

žst. Třebušice je kryta z manipulačního nádraží D9 těmito návěstidly:

- Světelným seřadovacím návěstidlem Se25, platí pro jízdy ze spojky kolej č. 101.
- Světelným seřadovacím návěstidlem Se24, platí pro jízdy ze spojky kolej č. 102.
- Pro jízdy vlaků a pos. dílů z žst. Třebušice na vlečku Komořany slouží světelná seřadovací návěstidla ČD, umístěná před žel. přejezdem - u koleje č. 102 návěstidlo Se22, u koleje č. 101 návěstidlo Se23.
- Návětní znaky na návěstidlech ČD Se22, Se23, Se24, Se25:  
1 modré světlo - "Posun zakázán",  
1 bílé světlo - "Posun dovolen".
- Nátěry stožárů - střídavě modré a bílé pruhy stejné šířky. Návěstidla jsou obsluhována zaměstnanci žst. Třebušice.
- Protože světelná seřadovací návěstidla Se22 a Se23 nejsou závislá na světelných uzávěrách kolejí Uz102L a Uz101L, je hradlař D9 povinen dát souhlas k jízdě vlaků (pos. dílů) z žst. Třebušice na do dopravní D9 výpravčímu ČD až po postavení jízdní cesty a návěstidel Uz101L nebo Uz102L do polohy povolující jízdu.

### Přípojový styk D10 - ČD žst. Třebušice:

Odjezd z kolejí č. 1-10 seřadovacího nádraží D10 se dovolí světelnými návěstidly S9, S7, S5, S3, S1, S2, S4, S6, S8, S10. Tato návěstidla jsou umístěna vpravo koleje, pro kterou platí. Základním znakem návěstidel S1 - S10 je jedno červené světlo - návěst "Stůj".  
Nátěry stožárů - červené a bílé pruhy poloviční šíře červených.

### Přípojový styk E1 - ČD žst. Počeradý

Návětní znaky na návěstidlech ČD Se6, Se20, Se22, Se23, Se24, Se28:

- 1 modré světlo - "Posun zakázán",
- 1 bílé světlo - "Posun dovolen".

### Přípojový styk E1 - EPC

Návětní znaky na návěstidlech Se12, Se14, Se47:

- 1 modré světlo - "Posun zakázán",
- 1 bílé světlo - "Posun dovolen".

**227. Závazná slovní znění rozkazů - radiotelefonní provoz**

Při jízdě kolem návěstidla, které nelze obsluhovat, vyrozumí hradlař vlakovou osádku o dalším postupu udělením rozkazu:

př.: "Vlak 710, návěstidlo 141S se neobsluhuje, pokračujte v jízdě na hlubinný zásobník!"

"Vlak 710, návěstidlo 141S se neobsluhuje, pokračujte v jízdě z D8 na D9!"

Vjezd na obsazenou kolej:

př.: "Vlak 705, jedete na obsazenou kolej č. 6"

Vypravení vlaku z koleje, u níž není návěstidlo:

př.: "Vlak 710, z koleje č. 12, odjezd!"

Jízda po nesprávné koleji:

př.: "Vlak 710 z D9 na D3, jedete po nesprávné koleji číslo 122, odjezd!"

Vjezd vlaku z nesprávné koleje, není-li u ní návěstidlo:

př.: "Vlak 715, pokračujte v jízdě na D3!"

Nařízení jízdy podle rozhledu:

př.: "Vlak 710 z D3 na manipulační místo D2, jed'te opatrně podle rozhledu, odjezd!"

Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky:

př.: "Vlak 710, ihned stůj. Nebezpečí!"

Návěsti při posunu

Při posunu zajiždí posunující díly zásadně až za návěstidlo na příslušné koleji. Další posun se dovolí návěstí "Přivolávací návěst - posun dovolen". Dojde-li k situaci, že posunující díl nemůže zajet až za návěstidlo, hradlař dá rozkaz k dalšímu posunu rozkazem:

př.: "(Lokomotiva) 207, na kolej číslo 8 postaveno - posun dovolen"

"(Lokomotiva) 155, na kolej č. 13 postaveno - na D9 odjezd!"

Znění rozkazů hradlaře D11 k zahájení posunu v dopravně D11:

Hradlař dává rozkazy radiopojítkem, v případě jeho poruchy rozhlasem.

př.: "710, na 10. Volnou kolej postaveno - posun dovolen".

"715, na 10. Obsazenou kolej postaveno, u D10 je 20 vozů - posun dovolen".

"708, na 10. Obsazenou kolej postaveno, vozy v hranicích - posun dovolen".

Rozkaz k zahájení posunu může doplnit o další potřebné údaje k provedení posunu.

Rozkaz **platí pro vlakvedoucího** příslušné lokomotivy, strojvedoucí se řídí jen příkazy davanými vlakvedoucím. Před udělením rozkazu radiopojítkem (rozhlasem) musí být posun dovolen návěstí "Přivolávací návěst - posun dovolen" na návěstidle příslušné výtažné koleje (Uz11, Uz12, Uz10).

Nelze-li návěstidlo pro poruchu obsluhovat, rozkaz k zahájení posunu zní:

př.: "710, na 10. Obsazenou kolej postaveno, vozy v hranicích. Návěstidlo Uz11 se neobsluhuje - posun dovolen".

Znění rozkazů hradlaře D9 při sypaní na kolejích č. 16 - 19 pod NZ, je-li nutné vzhledem k počtu vozů, aby posunující díl popojížděl za návěstidlo příslušné koleje:

Na koleji č. 16:

př.: "706, návěstidlo S16 se neobsluhuje, pokračujte v posunu k námezníku s kolejí č. 53".

Na koleji č. 17:

př.: "706, návěstidlo S17 se neobsluhuje, pokračujte v posunu k námezníku s kolejí č. 16".

Současně nesmí být povolen posun za návěstidlo na koleji č. 18.

Na koleji č. 18:

př.: "708, návěstidlo S18 se neobsluhuje, pokračujte v posunu k námezníku s kolejí č. 16".

Současne nesmí být povolen posun za návěstidlo na koleji č. 17.

Na koleji č. 19:

př.: "715, návěstidlo S19 se neobsluhuje, pokračujte v posunu k námezníku s kolejí č.20".

"710, návěstidlo S19 se neobsluhuje, pokračujte v posunu k námezníku s kolejí č.18".

Znění rozkazů hradlaře D8 při sypání na kolejích č. 2 a 3 třídrny, je-li nutné vzhledem k počtu přistavených vozů, aby posunující díl popojížděl za návěstidlo příslušné koleje:

Na koleji č. 2:

př.: "706, návěstidlo Uz2L se neobsluhuje, pokračujte v posunu k tabuli".

Na koleji č. 3:

př.: "706, návěstidlo Uz3L se neobsluhuje, pokračujte v posunu k tabuli".

Návěsti při posunu davané radiopojítkem:

Příklady:

Vzdálit a Přiblížit:

"211, posunujte směrem na 10. kolej".

"208, posunujte směrem na 10. obsazenou kolej - 100 metrů - 50 metrů - 40 metrů - 20 metrů - pomalu - najíždíme".

Stlačit:

"208, na 5. koleji stlačit".

Popotáhnout:

"211, na 5. koleji popotáhnout".

Pomalů:

"211, suňte pomalu - pomalu - pomalu" (opakovaně v intervalech asi 5 vteřin).

Stůj:

"304, zastavte (stůj)!"

Odráz:

"211, budeme odrážet vozy - odraz" pak následuje návěst "Stůj, stůj" (opakuje se podle potřeby).

Při posunu na D11 doplní vlakvedoucí rozkaz "Přiblížit" při zahájení posunu z výtažné koleje:

př.: "710, posunujte směrem na 10. volnou kolej - 710 pokračujte - 710 pokračujte - 710 pokračujte (v intervalech asi pěti vteřin) - 710 - 100 metrů - 50 metrů - 40 metrů - 20 metrů - pomalu - stůj".

"711, posunujte směrem na 10. obsazenou kolej, u D10 je 15 vozů - 711 pokračujte - 711 pokračujte (v intervalu asi pěti vteřin) - 711 - 50 metrů - 40 metrů - 20 metrů - pomalu - najíždíme - stůj!"

"710, posunujte směrem na 10. obsazenou kolej, vozy v hranicích - 100 metrů - 50 metrů - 40 metrů - 20 metrů - pomalu - najíždíme - stůj!"

## **228. Náplň práce instruktora strojvedoucích**

- Provádět pravidelně kontrolu výkonu služby strojvedoucích dle ustanovení vyhlášky ČBÚ č. 26/89 Sb.a dle příslušných předpisů pro důlní dráhy na jednotlivých lokomotivách.
- Kontrolovat zda práce na lokomotivách jsou prováděny dle platných předpisů a technologických postupů.
- Kontrolovat dodržování stanovených jízdních rychlostí a techniku jízdy a brždění.
- Kontrolovat vedení záznamů ve služební knize lokomotiv, knize zkoušek brzd a v knize oprav lokomotiv.

- Kontrolovat vybavení lokomotiv ochrannými a pracovními pomůckami.
- Zajišťovat prostřednictvím mechanika lokomotiv mazací, čistící a ostatní prostředky pro provoz lokomotiv.
- Na dopravním školení rozebírat a poukazovat na nedostatky osádek a na praktických příkladech vysvětlovat správné pracovní postupy.
- Namátkově přebírat a kontrolovat lokomotivy po provedených PPO a opravách.
- Zajišťovat včasné odstavování lokomotiv do revizí a PPO.
- Organizovat a osobně se podílet na odstraňování následků vykolejení kolejových vozidel a jiných mimořádných událostí.
- Spolupracovat se směnovým revírníkem, mechanikem a vedoucím dopravního provozu při výběru a rozmístění strojvedoucích do jednotlivých osádek.
- Na vyžádání strojvedoucích zajišťovat provedení úplné zkoušky brzd.
- Vypisovat protokoly při použití ručních hasících přístrojů.
- V době nepřítomnosti mechanika lokomotiv rozhodovat o opravách lokomotiv.
- Informovat směnového revírníka o nedostacích ve výkonu služby strojvedoucích.
- Na konci směny provádět evidenci provozuschopných, poruchových a zálohových lokomotiv a souprav.
- Předat zálohové lokomotivy v případě vystavení do provozu s příslušenstvím a opačně.
- Přebírat dopravní rozkazy, změny a doplňky provozního řádu pro lokomotivy v dlouhodobých poruchách, v GO a záloze, zakládat je a zodpovídat za jejich předání při vystavení lokomotiv do provozu.
- Vést Knihu odevzdávky služby s těmito hlavními údaji:
  - a) provedené kontroly a zjištěné závady,
  - b) kontroly lokomotiv v záloze,
  - c) stav hasících přístrojů,
  - d) přehled poruch a změny ve stavu lokomotivního parku.
- Na přidělených lokomotivách provádět zařazování a zapisování změn PŘ
- U zálohových motorových lokomotiv kontroluje nutnost dotankování paliva a úplnost vybavení.
- Na základě výše uvedených povinností je organizační začlenění instruktora strojvedoucích stanoveno takto:
  1. Po organizační stránce je jeho přímým nadřízeným směnový revírník.
  2. Po odborné stránce je jeho metodickým nadřízeným mechanik lokomotiv.
  3. Instruktorovi strojvedoucích jsou podřízeni ostatní strojvedoucí a strojvedoucí ve výcviku.

## 229. **Popis funkce operátora dopravy**

Operátor dopravy je zaměstnanec s kvalifikací vedoucího posunu. Ve směně je podřízen dispečerovi KD a spolupracuje s dispečery ZV, ZÚ dle HP.

Organizuje vlakovou dopravu a posun v obvodu ÚÚ a další dále uvedené činnosti. Jeho rozkazů týkajících se operativního řízení vlakové dopravy a posunu musí uposlechnout všichni zaměstnanci zúčastnění na vlakové dopravě a posunu.

Operátorovi dopravy musí být hlášeny všechny nepravidelnosti a poruchy, které mají vliv na vlakovou dopravu a posun v obvodu ÚÚ.

Dle požadavků dispečera KD:

- Zajišťuje nakládku uhlí do souprav KD a jejich přepravu na UNIPETROLu.
- Spolupracuje s dispečerem KD při zajišťování přístavby a odtahů LH souprav s aditivovaným granulátem UNIPETROLu na VU a. s.

Dle požadavků dispečera ÚU zajišťuje:

- Obsazení nakládacích kolejí ÚU č. 2-4, 9-10, 11-12 a 16 - 19 sypacími lokomotivami.
- Přístavbu prázdných vozů ČD z kolejí č. 13-14 D9 - D8 k nakládce na koleje č. 16-19 NZ.
- Přístavbu prázdných vozů k nakládce na HMGD.
- Přejíždění (posun) na nakládacích kolejích č. 2-4, 9-10, 11-12, 16-19.
- Přístavbu Ta vlaků k nakládce na kolejích č. 2, 4, 9-10, 11-12, 16-19.
- Odtahy ložených vozů ČD z nakládacích kolejí, případně jiných kolejí ÚU na seřaďovací nádraží D11-D10 a spolupracuje s hradlařem D11 při sestavě vlaků ČD.
- Obsluhu (odtahy a přístavby) hlušiny, přístavbu vozů se zatěžkávadlem a další potřebný posun na ÚU.
- Organizuje posun a práce ve výpadových směnách.

Dle požadavků dispečera HMGD zajišťuje:

- Odtahy ložených vlaků sestavených z vozů ČD Cargo a.s. z HMGD do dopravní D8 a dále na seřaďovací nádraží D11-D10.
- Náležitosti pro posun v obvodu HMGD, včetně mechanizace, pro úklid kolejiště.

Dle požadavků odpovědného zaměstnance Humeco, a.s.:

- Zajišťuje obsluhu čističky důlních vod.

Dle požadavků odpovědného zaměstnance KSK:

- Zajišťuje obsluhu a posun v obvodu kolejiště KSK.

Dle požadavků vozové služby D9:

- Organizuje rozvoz materiálu pro KD a spoluuzivatele vlečky a odtah vozů zpět.

Další povinnosti:

- Zajišťuje náležitosti pro posun v opravně vozů a lokomotiv.
- Zajišťuje náležitosti pro posun dle potřeby traťového hospodářství, zabezpečení, trolejářů, elektro.
- Sleduje využívání relačních kolejí seřaďovacího nádraží D10-D11 a možnosti zkracování pobytu vozů na vlečce.
- Ve spolupráci s dispečerem KD zajišťuje mechanizaci a náležitosti pro čištění kolejí a výklop ložených vozů Dumpcar.
- Eviduje poruchy lokomotiv vystavených pro potřeby ÚU, organizuje jejich výměnu za provozuschopné a odstavování motorových lokomotiv do opravy.
- Uvolnit lokomotivu vystavenou do provozu pro potřeby ÚU z provozu je možné jen s jeho souhlasem.

- Spolupracuje s dispečerem KD při zajišťování předvídáných a nepředvídáných výluk a organizaci náhradního dopravního provozu.
- Vede evidenci míst a počtu odstavených vlastních vozů v obvodu ÚU.
- O poruchách v dopravně a mimořádných událostech informuje neprodleně dispečera KD.

### **230. Spolujízda na lokomotivě.**

Spolujízda na lokomotivě je povolena:

1. Dle Dopravního předpisu pro důlní dráhy D-D2 čl. 281- 284.
2. Bez povolení je spolujízda povolena těmto pracovníkům KD:

a) ředitel VP,

hlavní inženýr,  
hlavní energetik,  
hlavní mechanik,  
referent komerce,  
technolog elektro,  
mistr zabezpečení,  
mistr trolejí,  
mistr elektro,  
mechanik lokomotiv,  
mechanik vozů,  
vedoucí úseku strojní údržby,  
mistr opravny lokomotiv,  
mistr opravny vozů,  
vedoucí úseku správy tratí,  
mistr pomocné mechanizace,  
mistr traťového hospodářství,  
vedoucí dopravy,  
inspektor dopravy,  
dispečer,  
vedoucí úseku doprava,  
vedoucí dopravního provozu,  
směnoví revírníci dopravy,  
strojvedoucí - instruktor,

b) strojvedoucím, vlakvedoucím, dozorcům posunu a hradlařům při střídání směn,

c) mazačům výhybek při postupném mazání ve více dopravnách.

3) Ostatním zaměstnancům dopravy jen na příkaz vedoucích úseků dopravy nebo vedoucích dopravního provozu.

4) Kontrolním orgánům Drážního úřadu ( kontrola průkazů způsobilosti). Orgánům státní správy a dozoru vč. zaměstnanců OTD, LU a. s., VU a. s. v doprovodu vedoucích pracovníků dopravního provozu.

### **231. Přeprava střeliva z dopravní D9**

Přeprava střeliva na lokalitu J. Šverma (firma Explo s.r.o.):

Přepravu vozu se střelivem z dopravní D9 do skladu střeliva organizuje po vyrozumění vozovou službou D9 dispečer KD.

Po převzetí vozů od ČD, uzamčení vozu visacími zámky a provedení zápisu do „Knihy střeliva“ a „Knihy vagónových zásilek“ vozová služba vyrozumí pracovníky firmy Explo s.r.o. o příjezdu vozu a připravenosti vozu k odtahu do skladu střeliva na JŠ, poté vyrozumí i dispečera KD. Pracovníci firmy Explo s.r.o. neprodleně sdělí dispečerovi KD (č. tel.: 5720) čas, na který požadují přistavení vozu na vykládací kolej č. 12a v obvodu dopravní Š3. Čas přistavby smí být požadován nejdříve 1 hodinu po oznámení dispečerovi KD. Dispečer KD poté ve spolupráci s operátorem dopravy zajistí přistavení vozu na požadovaný čas na vykládací kolej.

Vlakvedoucí určené mot. lokomotivy KD převezme v dopravně D9 od vozové služby vůz, zkontroluje řádné uzamčení vozu z obou stran, neporušenost plomb, převzetí podepíše na stanovišti vozové služby do „Knihy střeliva“ a převezme „Knihu vagónových zásilek“. V Knize vagónových zásilek se uvádí čas předání vozu se střelivem správci skladu nebo jím pověřenému zaměstnanci, včetně podpisu vlakvedoucího KD a přejímacího zaměstnance firmy Explo s.r.o..

Po vyložení vozu uzamknou zaměstnanci firmy Explo s.r.o. opět dveře vozu visacími zámky a vůz odhlásí vozové službě D9 (č. tel.: 4739), která zajistí ve spolupráci s operátorem dopravy odtah vozu zpět na předávací místo v dopravně D9. Po příjezdu prázdného vozu na D9 vlakvedoucí vrátí vozové službě „Knihu vagónových zásilek“, vozová služba odebere z vozu visací zámky a uloží je ve služební místnosti. Provede zápis do „Knihy střeliva“ a oznámí dispečerovi KD ukončení obsluhy firmy Explo s.r.o.. Pak předá prázdný vůz na celostátní dráhu.

### **232. Podmínky pro použití nezávislého oddílového návěstidla a udělení odhlášky**

V případě, že je použito nezávislé oddílové návěstidlo k vytvoření traťového oddílu před koncovou dopravnou a uvedené návěstidlo obsluhuje hradlař koncové dopravní, smí dát odhlášku, teprve když:

- Vlak uvolnil přilehlý traťový oddíl, tzn. v době, kdy vlak zastavil u vjezdového návěstidla nebo vjezdové návěstidlo začátkem vlaku míjí a pokud bezpečně zjistil, že je vlak celý. V případech, kdy nemůže uvolnění traťového oddílu zjistit pohledem (snížená viditelnost), musí se přesvědčit pochůzkou nebo vyčkat průjezdu vlaku kolem dopravního stanoviště.
- U tažených vlaků s nebrzděným posledním vozem (např. pracovní vlak, vlak s náběžníky) dříve než dá odhlášku, musí vidět u vlaku projíždějícího dopravnou návěst „Konec vlaku“.
- Nezávislé oddílové návěstidlo za vlakem přestavil na návěst „Stůj“.

Podmínky pro použití nezávislého oddílového návěstidla:

- Nezávislá oddílová návěstidla je dovoleno zřizovat pouze na pohyblivých kolejích před koncovými dopravnami u rýpadel nebo zakladačů, příp. na tratích s jednoduchými dopravními poměry tam, kde je to z hlediska plynulosti provozu nutné.
- Před každou koncovou dopravnou je možno zřizovat pouze jedno nezávislé oddílové návěstidlo.



- Nezávislé oddílové návěstidlo musí být situováno tak, aby vzdálenost od vjezdového návěstidla byla minimálně součtem dvojnásobku největší stanovené délky vlaku a pojistné vzdálenosti (30 m).
- Základní návěstí nezávislého oddílového návěstidla musí být návěst „Stůj“.
- Dopravní stanoviště musí být situováno tak, aby hradlař mohl pohledem bezpečně určit, že vlak stojí u vjezdového návěstidla.

### 233. **Odevzdávka služby na koncových dopravních stanovištích**

Pouze písemná odevzdávka služby na koncových stanovištích dobývacích řezů a výsypek je dovolena při dodržení následujících podmínek:

- Jedná se o dopravní stanoviště Š26, Š38, Š39, S71.
- Hradlař smí opustit dopravní stanoviště až posledním vlakem jedoucím od rýpadla (zakladače) ve směně. Odchod oznámí hradlaři sousední dopravní a uvede postavení výhybek.
- První vlak v následující směně může být vypraven ke koncovému dopravnímu stanovišti v případě, že tímto vlakem jede službu nastupující hradlař. Strojvedoucí musí být vyrozuměn, že vjezdové návěstidlo do koncové dopravní se neobsluhuje a od tohoto návěstidla k dopravnímu stanovišti pojede se zvýšenou pozorností maximální rychlostí 5 km/hod.
- V případě, že rýpadlo těží mezi dvěma dopravními a prázdné vlaky jezdí na nakládkovou kolej, první vlak vezoucí hradlaře zastaví u rýpadla a teprve po naložení pokračuje v jízdě ke koncovému dopravnímu stanovišti.
- Pouze písemné odevzdání služby hradlařů koncových dopravní je zakázáno:
  - a) za nemožného dorozumění,
  - b) pokud bylo k rýpadlu vypraveno více vlaků a všechny vlaky neodjely,
  - c) pokud je na trati od sousední dopravní nebo na nakládkové (vykládkové) koleji pracovní nebo pomocný vlak.
- Postup při pouze písemné odevzdávce služby:
  - a) hradlař provede písemný zápis v „Knize odevzdávky“ dle ustanovení Provozního řádu a Dopravních předpisů D-D2,
  - b) zajistí pracoviště dle Pokynů pro zajištění požární bezpečnosti v mimopracovní době na KD.
  - c) uzamkne dopravní stanoviště a klíč odevzdá hradlaři sousední dopravní, popř. v kanceláři revírníků dopravní.
- Postup při pouze písemném převzetí služby:
  - a) službu nastupující hradlař si vyzvedne v dopravně, ze které odjíždí, popř. u revírníků dopravní, klíč od určeného dopravního stanoviště,
  - b) písemně potvrdí převzetí služby v dopravním deníku a v knize odevzdávky služby,
  - c) po zjištění dopravní situace (volnost vlakové cesty, obsazení kolejí) povolí odjezd vlaku k rýpadlu nebo zakladači,
  - d) po dojetí vlaku dá hradlař sousední dopravně odhlášku za tímto vlakem a zároveň si vyžádá a zapíše odhlášku za posledním vlakem předchozí směny (pokud vlak již dojel).

## 234. Pokyny pro obsluhu a údržbu dálkového ovládání elektrických lokomotiv

### NIROS – HOL

#### (Pracovní postup pro dálkové ovládání lokomotiv)

##### **A. Krátký popis dálkového ovládání el. lokomotivy**

Pro dálkové ovládání elektrických lokomotiv při sypání jsou používány tři rozdílné nosné frekvence s individuální kódovou modulací na jednotlivých sypacích místech.

Jedna nosná frekvence je využita na lokalitě HMGD, druhá na lokalitě ÚU, třetí na lokalitě HRABÁK. Každá má možnost ovládání na příslušných sypacích místech. Ovládací a kontrolní prvky jsou označeny štítky.

- a) vysílač ( budovy sypacích míst )
  - napájecí blok s vysílačem
  - ovladače v ovládacích skříních ( u sypacích míst )
- b) přijímače ( umístěné na el. lokomotivách )
  - napájecí blok , HOL 2051 s přijímačem
  - je umístěn na boční stěně vedle dveří
  - napájení z měniče napětí signalizované zelenou kontrolkou a s kontrolkou, která oznamuje, že přijímač na lokomotivě je v dosahu ovládacího vysílače dálkového ovládání
- c) řídící blok dálkového ovládání je umístěn na zadní stěně kabiny a obsahuje
  - přepínač dálkového ovládání
  - signalizaci kontroly sepnutí stykače pomalé jízdy na dálkové ovládání
  - zvukovou signalizaci a kontrolku pro dávání návěstí sypačem
- d) LCD display s tlačítkovou volbou „VOLBA MÍSTA“ a „VÝBĚR KOLEJE“ , umístěný na boční stěně lokomotivy, v blízkosti jistících prvků jednotlivých elektrických obvodů.

##### **B. Zvuková signalizace a návěsti**

Sypač pomocí zvukových návěstí řídí činnost strojvedoucího

Zvukové návěsti sypače:

- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| • jeden dlouhý zvuk                | - zvýšit rychlost o 1 stupeň |
| • jeden krátký zvuk                | - snížit rychlost o 1 stupeň |
| • dva dlouhé zvuky                 | - změnit směr jízdy          |
| • jeden dlouhý a jeden krátký zvuk | - souprava naložena          |

Strojvedoucí po obdržení návěsti provede patřičné úkony.

### **C.Činnost strojvedoucího**

Po zaježdění vlaku na určenou kolej strojvedoucí zastaví podle příslušného ustanovení Provozního řádu kolejové dopravy (dále jen PŘKD) prvním nebo posledním vozem pod násypkou a provede následující úkony:

#### Příprava lokomotivy k dálkovému ovládání

- zabrzdí lokomotivu přidavnou brzdou,
- ovládacími tlačítky nastaví příslušnou lokalitu a kolej
- reverzní válec přepne do polohy "PJ" a směru určeného PŘKD pro tuto kolej a nakládací místo, případně podle pokynů oprávněného zaměstnance dle PŘKD,
- na řídicím bloku dálkového ovládání přepne přepínač do polohy I - ZAPNUTO
- povelovým válcem navolí potřebný jízdní stupeň
- po splnění všech úkonů dá houkačkou lokomotivy návěst "Pozor" (D-D1 čl. 173). Tím je obsluha sypacího místa vyzooměna, že lokomotiva na dané koleji je připravena k dálkovému ovládání pro sypání.
- dále se řídí návěstmi sypače a kontroluje správnou činnost lokomotivy při dálkovém ovládání, zejména dodržení stanovené hranice pro nakládku.

#### Změna směru jízdy

Po obdržení návěsti sypače na změnu směru jízdy zvukovým zařízením dálkového ovládání, provede následující úkony:

- povelový válec přestaví do polohy "0",
- přepne přepínač na řídicím bloku do polohy "0",
- přestaví reverzní válec do polohy "PJ" v požadovaném směru,
- na řídicím bloku dálkového ovládání přepne přepínač do polohy I - ZAPNUTO,
- povelovým válcem navolí potřebný jízdní stupeň,
- po splnění všech úkonů dá houkačkou lokomotivy návěst "Pozor". Tím je obsluha sypacího místa vyzooměna, že lokomotiva na dané koleji je opět připravena k dálkovému ovládání,
- dále se řídí návěstmi sypače.

#### Ukončení dálkového ovládání

- Po obdržení návěsti "Souprava naložena" nebo na příkaz oprávněného zaměstnance dle PŘKD provede následující úkony:
- povelový válec přestaví do polohy "0",
- přepne přepínač řídicího bloku do polohy "0",
- reverzní válec přestaví do polohy "0",
- dále se řídí příkazy oprávněného zaměstnance dle PŘKD.

#### Zakázané činnosti

- strojvedoucí při zapnutém dálkovém ovládní NIROS - HOL nesmí opustit kabinu lokomotivy
- mimo sypací místo na příslušné koleji nesmí přestavit lokomotivu na dálkové ovládní s výjimkou opravy nebo kontroly zařízení.

#### **D.Činnost obsluhy sypacího místa:**

Obsluha sypacího zařízení po obdržení návěsti "Pozor" provede následující úkony:

##### Uvedení do provozu

- zapne vysílací stanici na ovládací skřínce pro kolej, na které se bude provádět nakládka.

##### Ovládní pojezdu lokomotivy

- tlačítkem POJEZD - STOP na ovládací skřínce ovládá sypač jízdu lokomotivy,
- Tlačítkem "Signál" řídí činnost strojvedoucího při nakládce

##### Ukončení ovládní pojezdu

- při ukončení nakládky dá obsluha zvukovou návěst strojvedoucímu "Souprava naložena", dle předpisu D-D1, čl. 167.
- přestaví ovládací prvky do polohy "0" - VYPNUTO.

#### **E.Údržba zařízení**

Údržbu a odstraňování poruch provádí zaměstnanci servisu radiostanic (poruchy lze hlásit prostřednictvím dispečera KD na telefon 5583 nepřetržitě).V rámci preventivní prohlídky lokomotivy jednou za 5 týdnů provedou zaměstnanci servisu kontrolu a údržbu. Za oznámení termínu PPO lokomotivy servisu radiostanic a řádné vedení evidence oprav a údržby dálkového ovládní na lokomotivách je zodpovědný mechanik elektrických lokomotiv případně jeho zástupce.

#### **F.Postup v případě poruchy dálkového ovládní**

V případě poruchy přebírá řízení lokomotivy při nakládce strojvedoucí. Posun při sypání se řídí světelnými návěstidly jejichž ovládní je z kabiny sypače.

##### Světelné návěsti sypače pro strojvedoucího na ÚU a NS III

Stůj	- 3 x bílé světlo
Vzdálit	- 1 x bílé světlo
Přiblížit	- 2 x bílé světlo
Souprava naložena	- návěstidlo zhasne

##### Světelné návěsti sypače pro strojvedoucího na S7 kolej č.40:

Stůj	- zhasnutá světla
Vzdálit	- 1 x bílé světlo
Přiblížit	- 2 x bílé světlo

Ukončení nakládky soupravy nahlásí obsluha nakládacího místa radiopojítkem hradlaři S7.

**235. Kontrola správného uzavření Ta, Wa vozů před přistavením k nakládce.**

Za správné uzavření vozů po výklopu je zodpovědný zaměstnanec, který provádí výklop vozů. Nesmí povolit odjezd vlaku z místa výklopu nejsou-li všechny vozy řádně uzavřeny. V případě, že nelze některý vůz v soupravě uzavřít pro technickou závadu nebo z jiného důvodu (v zimním období nálepy přimrzlého materiálu apod.) oznámí výklopní tuto skutečnost strojvedoucímu a mistrovi příslušného vykládacího místa, který zajistí vyčištění vozu a jeho uzavření. V případě technické závady na voze vyrozumí mistr vykládacího místa dispečera KD, který zajistí opravu vozu nebo jeho přepravu do opravny vozů.

Před přistavbou Ta, Wa souprav k nakládce musí být provedena kontrola správného uzavření vozů a jejich dobrého technického stavu k nakládce.

Strojvedoucí Ta vlaku provádí prohlídku vozů:

- U vlaků vracejících se k nakládce na JŠ v dopravně Š1 na kolejích č. 4 a 6.
- U vlaků vracejících se k nakládce na HMGD NS I, NS III v dopravně OM7 na koleji č. 4. Mimořádně může být souprava prohlédnuta na koleji č. 2.
- U vlaků vracejících se k nakládce na HMGD NS III přes manipulační místo OM15 v dopravně OM3 na nakládací kolej před přistavbou pod NS III.
- Na dole Centrum na kolejích č. 2 a 3 před jejich zasunutím pod nakládací zásobník.
- V dopravně S7 na koleji č. 40 před jejich zasunutím pod nakládací místo.

Prohlídka Ta vozů na ÚU:

- Na všech nakládacích místech úpravny uhlí provádí prohlídku vozů určení zaměstnanci úpravny uhlí na příslušné nakládací koleji.

Prohlídka Wa a Ta vozů v dopravně S8:

- Prohlídku provádí oprávněný zaměstnanec např. nádražní, vlakvedoucí.

Prohlídka Wa vozů v dopravně S7:

- Prohlídku provádí dozorce posunu nebo oprávněný zaměstnanec např. strojvedoucí, vlakvedoucí.

Při provádění prohlídky vozů smí být na téže koleji pouze jeden vlak.

Postup při zjištění nesprávně uzavřeného vozu:

- Zjistí-li zaměstnanec provádějící prohlídku vozů nesprávné uzavření vozu provede jeho uzavření sám na místě prohlídky.  
Na ÚU zajistí přes dispečera ÚU uzavření vozů zaměstnanci roštů ÚU.  
Pokud zaměstnanec provádějící prohlídku vozů nebude moci vůz uzavřít sám vyrozumí dispečera KD, který uzavření vozů zajistí.

## 236. Nástup služby v dopravním provozu a převzetí hnacího vozidla.

Nástup služby a převzetí hnacího vozidla se provádí dle ustanovení předpisu D-D2 čl. 41 - 43 a předpisu D-V2 čl. 19-23.

Strojvedoucí Ta vlaků v dopravnách D4 a OM7 provádějí odevzdávku služby takto:

Lokomotivy v dopravně D4:

- Osobně, ústně a písemně s provedením jednoduché zkoušky brzdy.
- Strojvedoucí přichází na el. lokomotivu ze šaten OM8. Nástup a odchod ze směny ohlásí revírníkovi směny.

Lokomotivy v dopravně OM7:

- Pro převoz strojvedoucích z dopravní OM8 do dopravní OM7 bude zajištěna el. lokomotiva. Revírník zajistí el. lokomotivu pro přepravu střídajících strojvedoucích nebo po domluvě s dispečerem KD rozhodne, která el. lokomotiva v obvodu dopravní OM7 bude odvěšena od soupravy Ta a strojvedoucí na směně s ní zajede do dopravní D4. Zde nastoupí strojvedoucí nastupující na směnu, kteří mají el. lokomotivu se soupravou v obvodu dopravní OM7. Před nástupem na el. lokomotivu, která je odveze na střídání ohlásí příchod na směnu revírníkovi směny.
- Po příjezdu do dopravní OM7 provedou strojvedoucí převzetí hnacího vozidla a odevzdávku služby osobně a písemně.
- Při převzetí služby se neprovádí jednoduchá zkouška brzdy, aby vystřídaní strojvedoucích proběhlo v co nejkratší době. Po vystřídaní odveze sólo el. lokomotiva odstupující strojvedoucí do obvodu dopravní D4. Strojvedoucí oznámí odchod z pracoviště revírníkovi směny.
- Jednoduchou zkoušku brzdy na vlacích v dopravně OM7 po vystřídaní směn provede dle dispozic hradlaře OM7 vedoucí posunu OM7 nebo jiný oprávněný zaměstnanec ihned po nástupu na směnu tak, aby rozjezd směny byl plynulý. Zápis o provedení jednoduché zkoušky brzdy zapíše strojvedoucí do „Služební knihy hnacího vozidla“ a tento **zápis podepíše zaměstnanec, který zkoušku provedl**. Záznam musí obsahovat datum a čas provedení zkoušky brzdy.
- Do doby provedení jednoduché zkoušky brzdy nesmí být vlak uveden do pohybu.
- Strojvedoucí, kteří nevyužívají šatnu na OM8 a mají el. lokomotivu se soupravou při střídání v dopravně OM7 musí před nástupem na směnu ohlásit příchod revírníkovi směny. Mohou nastoupit na el. lokomotivu v dopravně OM7 a provést převzetí služby osobně, ústně a písemně se zkouškou brzdy tak, aby odstupující strojvedoucí mohl odjet s el. lokomotivou zajišťující střídání na D4.

Strojvedoucí el. a motor. lokomotiv v dopravnách D8 a D9 provádějí odevzdávku služby takto:

Na el. lokomotivách a motor. lokomotivách, které budou následující směnu v provozu :

- Osobně, ústně, písemně a v případě přivěšení lokomotivy k soupravě se provede jednoduchá zkouška brzdy. Nástup a odchod ze směny ohlásí revírníkovi směny.

Na el. a motor. lokomotivách, které nebudou následující směnu v provozu, provede strojvedoucí po určení místa odstavení a po souhlasu operátora dopravy odstavení lokomotivy a předání služby jen písemně.

Strojvedoucí vlaků v dopravně Š1 provádějí odevzdávku služby takto:

- Strojvedoucí ohlásí nástup na směnu revírníkovi směny.  
Převoz strojvedoucích od kanceláře revírníků zajistí vozidlo KD k hradlu Š1.
- Po příjezdu do dopravně Š1 provedou strojvedoucí převzetí hnacího vozidla a odevzdávku služby osobně a písemně.
- Při převzetí služby se neprovádí jednoduchá zkouška brzdy, aby vystřídání strojvedoucích proběhlo v co nejkratší době.
- Po vystřídání odveze vozidlo KD odstupující strojvedoucí ke kanceláři revírníků.  
Strojvedoucí oznámí odchod z pracoviště revírníkovi směny.
- Jednoduchou zkoušku brzdy na vlcích v dopravně Š1 po vystřídání směn provede dle dispozic hradlaře Š1 vedoucí posunu Š1, případně jiný oprávněný zaměstnanec, ihned po nástupu na směnu tak, aby rozjezd směny byl plynulý. Zápis o provedení jednoduché zkoušky brzdy zapíše strojvedoucí do „Služební knihy hnacího vozidla“ a tento **zápis podepíše zaměstnanec, který zkoušku provedl**. Záznam musí obsahovat datum a čas provedení zkoušky brzdy.
- Do doby provedení jednoduché zkoušky brzdy nesmí být vlak uveden do pohybu.

Strojvedoucí LH vlaků v dopravně Š3 provádějí odevzdávku služby takto:

- Strojvedoucí ohlásí nástup na směnu revírníkovi směny.  
Převoz strojvedoucích od kanceláře revírníků zajistí vozidlo KD k hradlu Š3.
- Po příjezdu do dopravně Š3 provedou strojvedoucí převzetí hnacího vozidla a odevzdávku služby osobně a písemně.
- Při převzetí služby se neprovádí jednoduchá zkouška brzdy, aby vystřídání strojvedoucích proběhlo v co nejkratší době.
- Po vystřídání odveze vozidlo KD odstupující strojvedoucí ke kanceláři revírníků.  
Strojvedoucí oznámí odchod z pracoviště revírníkovi směny.
- Jednoduchou zkoušku brzdy na vlcích v dopravně Š3 po vystřídání směn si provedou strojvedoucí střídajících vlaků navzájem, případně s jiným oprávněným zaměstnancem. Zápis o provedení jednoduché zkoušky brzdy zapíše strojvedoucí do „Služební knihy hnacího vozidla“ a tento zápis podepíše zaměstnanec, který zkoušku provedl. Záznam musí obsahovat datum a čas provedení zkoušky brzdy.  
Z tohoto důvodu musí být při střídání v dopravně Š3 nejméně dva vlaky.
- Do doby provedení jednoduché zkoušky brzdy nesmí být vlak uveden do pohybu.

Ostatní dopravní zaměstnanci :

- Provádí střídání na pracovišti dle ustanovení předpisu D-D2 čl. 41 - 43.
- Nástup a odchod ze směny ohlásí revírníkovi KD na směně.

## 237. Provádění zkoušek brzd

Při nástupu služby a převzetí hnacího vozidla mezi odstupujícím a nastupujícím strojvedoucím

Dle výjimky OOTD (revírního dozoru) ze dne 19.1.2000 z ustanovení předpisu D-V2.

Při nástupu na lokomotivu, která je odstavena z provozu a je přivěšena k soupravě

Provede se jednoduchá zkouška brzdy, kterou na žádost strojvedoucího provede vedoucí posunu, strojvedoucí z vlaku stojícího v blízkosti nebo jiný oprávněný zaměstnanec.

Při každém přivěšení lokomotivy na soupravu vozů

Musí být vykonána úplná zkouška brzdy vlaku. V případě, kdy bude lokomotiva objíždět vlastní soupravu se provede jednoduchá zkouška brzdy. Za provedení zkoušky brzdy vlaku je odpovědný strojvedoucí. Zkoušku brzdy provede na jeho žádost zaměstnanec, který lokomotivu k soupravě vozů přivěsil nebo jiný oprávněný zaměstnanec.

Provádění jednoduché zkoušky brzdy posunujícího dílu

Provede ji po přivěšení lokomotivy k posunujícímu dílu vedoucí posunu (vlakvedoucí), který je odpovědný za její provedení.

Při posunu na nakládacích kolejích při vlastní nakládce se nemusí JZB provádět

Před odjezdem z nakládacích kolejí musí být JZB provedena.

Zkouška brzdy hnacího vozidla

Za její provedení odpovídá strojvedoucí a sám ji dle D-V2 čl. 127-130 provede.

Zápisy zkoušek brzd

Na každé lokomotivě musí být jako příloha „Služební knihy hnacího vozidla“, „Kniha zkoušek brzd“, která obsahuje potřebné údaje pro stanovení výsledku zkoušky nebo výpočtu skutečné brzdící váhy vlaku či skutečného brzdícího procenta. Dále se zde uvádí zápisy o provedené úplné zkoušce brzdy.

Do „Knihy zkoušek brzd“ se provádí pouze zápisy o provedených úplných zkouškách brzd. Do služební knihy lokomotivy se neuvádějí. V kolonce „Skutečné brzdící procento“ se uvedou skutečná brzdící procenta ve zlomku tak, že v čitateli bude hodnota pro ložený vlak a ve jmenovateli pro prázdný vlak. Příklad: 50/60.

Strojvedoucí při nástupu na lokomotivu zjistí v „Knize zkoušek brzd“, kdy byla naposledy na soupravě, která je k lokomotivě přivěšena provedena úplná zkouška brzdy. Jezdí-li lokomotiva se soupravou sedmý den zajistí strojvedoucí provedení úplné zkoušky brzdy vlaku během dne dozorcem posunu nebo jiným oprávněným zaměstnancem.

Zjistí-li se při zkoušce brzdy nesprávná funkce brzdy nebo závada na brzdovém ústrojí vyrozumí strojvedoucí revírníka a dispečera KD. Dispečer KD zajistí přistavení soupravy k opravě brzdy do dílen OM8, nebo na stavební dvůr Š2 kolej č. 8, 9, nebo na správkovou kolej č. 2a dopravní OM3.

Jednoduché zkoušky brzdy

Jednoduché zkoušky brzdy vlaku a posunujícího dílu se zapisují do „Služební knihy lokomotivy“ v řádku pro zápis zkoušky brzdy. V tomto řádku se uvádí pouze časy provedení jednoduchých zkoušek brzd. Datum musí být uveden na příslušné stránce pro příslušnou směnu na předtištěném místě ihned při odevzdávce služby.



**238. Jízdy posunujících dílů mezi dopravkami**

Jízdou posunujícího dílu mezi dopravkami se rozumí každá úmyslně prováděná jízda vozidel po širé trati, nejde-li o jízdu vlaku.

**I. Zajištění jízd posunujících dílů mezi dopravkami**

- Jízdy posunujících dílů mezi dopravkami se zajišťují dle D-D2 čl. 182 telefonickým dorozumíváním jako jízdy vlaků a to nabídkou, přijetím a odhláškou.
- Při telefonické nabídce, přijetí a odhlášce se místo výrazu „vlak“ použije výraz „posunující díl“.
- Zápis o přijetí, odmítnutí nabídky a odhláška se v Dopravním deníku doplní v kolonce poznámka symbolem „PMD“.
- Odhlášku smí dát hradlař teprve tehdy, když posunující díl mine vjezdové návěstidlo nebo oddílové návěstidlo, když je nepochybně zjištěno, že posunující díl je celý a když je návěstidlo za posunujícím dílem přestaveno na návěst zakazující jízdu. Hradlař zjistí, že posunující díl je celý hlášením vedoucího posunu.
- Traťové úseky, po kterých jsou povoleny jízdy posunujících dílů včetně jejich sestavení, jsou uvedeny v PŘ čl. 71. 72.
- Mimořádné jízdy posunujících dílů mezi dopravkami může povolit revírník dopravy.

**II. Sestavení posunujícího dílu**

- Před odjezdem posunujícího dílu z dopravní musí být provedena jednoduchá zkouška brzdy se zápisem ve služební knize lokomotivy. Poslední vůz taženého a první vůz sunutého posunujícího dílu musí být bržděn.
- Maximální povolená rychlost posunujícího dílu je 15 km/hod. Vedoucí posunu je zodpovědný za to, že posunující díl je dostatečně bržděn pro tuto rychlost.
- Posun mezi dopravkami může být prováděn pouze za použití hnacího vozidla.
- Není-li u sunutých posunujících dílů první vozidlo opatřeno výstražným zařízením, které se při sunutí uvede v činnost, musí být toto vozidlo obsazeno vedoucím posunu, který zaujme takové stanoviště, aby mohl přehlédnout kolej a v případě nutnosti dávat návěsti.
- Maximální délka posunujícího dílu nesmí přesáhnout maximální délku vlaku nebo posunujícího dílu stanovenou Provozním řádem pro danou trať.
- V případě překročení maximální délky posunujícího dílu se postupuje podle ustanovení D-D2 čl. 172 odst. b).

**III. Návěsti při jízdě posunujícího dílu mezi dopravkami**

- Při jízdách posunujících dílů mezi dopravkami platí návěsti pro vedoucího posunu, který dává příkazy strojvedoucímu ústně nebo pomocí radiopojítka.

**239. Provoz a práce dvoucestných vozidel a nakladačů v kolejišti****Zásady provozu dvoucestných vozidel na vlečce a důlní dráze KD:**

Dvoucestné vozidlo je vozidlo s vlastním pohonem schopné jízdy jak po silnici tak po železnici.

Ve smyslu předpisů je dvoucestné vozidlo klasifikováno jako speciální drážní vozidlo. Řídit dvoucestné vozidlo může pouze oprávněný zaměstnanec, který má odbornou způsobilost k řízení příslušného typu vozidla. Řidič dvoucestného vozidla odpovídá za bezpečnost jízdy a je povinen se řídit ustanoveními dopravních a návěstních předpisů.

### Jízdy mezi dopravkami

Jízdy dvoucestných vozidel mezi dopravkami se zajišťují jako jízdy vlaků tzn. telefonickým způsobem dorozumívání tj. nabídkou, přijetím a odhláškou. Hradlař zapisuje v kolonce číslo vlaku v dopravním deníku závodové číslo dvoucestného vozidla.

### Nakolejení a vykolejení v dopravě

V případě potřeby nakolejit dvoucestné vozidlo v obvodu dopravní vyrozumí řidič dvoucestného vozidla příslušného hradlaře pomocí radiostanice. Po obdržení souhlasu od hradlaře může řidič provést nakolejení na dohodnutou kolej. Po nakolejení ohlásí radiostanicí hradlaři připravenost k jízdě a dále se řídí jeho pokyny. Hradlař provede zápis do dopravního deníku, kde v kolonce číslo vlaku uvede závodové číslo dvoucestného vozidla a dále zapíše „nakolejen na kolej číslo .... v .... hod.“. Před opuštěním (sjetím z) koleje dohodne řidič dvoucestného vozidla s hradlařem místo a čas a po opuštění koleje pomocí radiostanice oznámí hradlaři uvolnění příslušné koleje a uvolnění průjezdného průřezu. Hradlař provede zápis do dopravního deníku, kde v kolonce číslo vlaku uvede závodové číslo dvoucestného vozidla a dále zapíše „vykolejen z koleje číslo .... v .... hod.“

### Nakolejení a vykolejení na širé trati

Jestliže bude nutné nakolejit dvoucestné vozidlo na širé trati oznámí tuto skutečnost řidič drážního vozidla pomocí radiostanice jednomu z hradlařů dopravní na této trati. Hradlař vyrozumí hradlaře sousední dopravní o požadovaném nakolejení dvoucestného vozidla na trati mezi těmito dopravkami. Pokud bude širá trať volná povolí hradlař pomocí radiostanice řidiči nakolejení na příslušnou kolej a hradlaři sousední dopravní oznámí závodové číslo dvoucestného vozidla a čas, kdy došlo k nakolejení vozidla. Oba hradlaři provedou zápis do dopravního deníku, kde v kolonce číslo vlaku uvedou závodové číslo dvoucestného vozidla a dále zapíší „nakolejen na kolej číslo .... v .... hod.“. V případě, že dvoucestné vozidlo bude provádět práci pouze na širé trati a po ukončení práce se opět z širé trati vykolejí oznámí řidič dvoucestného vozidla hradlaři se kterým projednal předchozí nakolejení, čas kdy příslušnou kolej opustil a uvolnil průjezdný průřez. Hradlař o tom informuje hradlaře sousední dopravní a oba provedou v dopravním deníku zápis tak, že v kolonce číslo vlaku uvedou závodové číslo dvoucestného vozidla a dále zapíší „vykolejen z koleje číslo .... v .... hod.“

### Jízdy ze širé trati do dopravní

Pokud dvoucestné vozidlo po nakolejení na širou trať bude potřebovat jet do jedné z dopravní na trati, pak řidič dvoucestného vozidla požádá hradlaře pomocí radiostanice o souhlas k jízdě do jeho dopravní. Když hradlař může nakolejené dvoucestné vozidlo do své dopravní přijmout povolí pomocí radiostanice řidiči dvoucestného vozidla tuto jízdu. Do dopravního deníku provede následující zápis : závodové číslo vozidla, čas přijetí (shodný s časem povolení jízdy) a odhlášku (čas kdy vozidlo vjede do dopravní). Příjezd dvoucestného vozidla oznámí hradlaři sousední dopravní a ten do dopravního deníku zapíše: závodové číslo vozidla, dojel do dopravní .... v .... hod.

Řidič dvoucestného nakladače se při provozu a práci v kolejišti řídí návodem výrobce a následujícími ustanoveními:

1. Obecné instrukce pro provoz nakladače

- před uvedením nakladače do pohybu musí být uvedeno v činnost výstražné točivé blikací zařízení (maják)
- řidič nakladače se řídí ustanovením Vyhlášky č. 26/89. Práci s nakladačem v kolejišti musí provádět jen za stálého dozoru určeného předáka
- předáka určí mistr nebo revírník PÚ, kde bude nakladač vykonávat práci
- nakladač může pracovat v součinnosti s kolejovým pasovým transportérem, výklopným žel. vozem dumpcar a lokomotivou, nebo samostatně.

Předák :                na roštích - předák výklopu,  
                              pod nakládacími zásobníky – předák NZ,  
                              v kolejišti mimo rošty a NZ: předák TH a vlakvedoucí KD

2. Povinnosti předáka

- zajišťuje výluky kolejí a trolejí, na kterých bude nakladač pracovat, dle místních podmínek a rozsahu práce i výluky sousedních kolejí
- dále se řídí ustanovením předpisu D – A1 čl. 38 – 64
- při odklizu materiálu na kolejích ve sklonu zajistí bezpečnost nakladače proti ujetí tak, že v soupravě zařízení pro odkliz bude lokomotiva zařazena na nejnižším místě (první ve směru sklonu)
- před zahájením provozu se přesvědčí, že v místě pracoviště nejsou žádné překážky které by bránily bezpečnému a volnému otočení nakladače při práci.. Dále zajišťuje před poškozením kabeláž a další zařízení instalované v kolejišti. Z těchto důvodů si ještě před zahájením práce vyžádá u příslušného vedoucího pracoviště vyznačení prostoru, v němž je možno nakladačem bezpečně pracovat
- podle potřeby zajistí výluku trolejového vedení na příslušných kolejích. V případě, že je předákem určen vlakvedoucí, zajistí výluku trolejového vedení řidič nakladače

3. Povinnosti řidiče nakladače

- řidič smí zahájit provoz nakladače jen na pokyn předáka
- před uvedením nakladače do činnosti musí dát výstražné znamení houkačkou, uvést do činnosti výstražné točivé zařízení (maják) a přesvědčit se, že všichni pracovníci opustili pracovní okruh nakladače
- sleduje příkazy předáka a řídí se podle nich
- pracuje –li nakladač v blízkosti staveb, sloupů trolejového vedení nebo v blízkosti jiných zařízení, je řidič nakladače se ještě před zahájením práce za účasti předáka přesvědčit pomalým otáčením nakladače kolem osy zda průjezdný průřez nebrání práci nakladače. Brání –li průjezdný průřez práci nakladače, musí předák vymezit řidiči nakladače prostor možného natáčení
- při přestávkách v provozu musí být nakladač odstaven tak, aby žádná jeho část nezasahovala do průjezdného průřezu sousedních kolejí a musí být zajištěn proti možnému zneužití nepovolanými osobami

Řidič nakladače vede tuto dokumentaci : Knihu oprav  
Knihu odevzdávky služby, kde se uvádí: datum zápisu o předání a převzetí stroje  
moto hodiny  
spotřeba PHM,  
výměna všech druhů oleje  
předávka nářadí a ostatního inventáře  
podpis řidiče

#### 4. Činnost nakladače na roštích ÚU

- řidič nakladače nahlásí příjezd na rošty předákoví výklopu
- nasazení nakladače na jednotlivé koleje č. 24. 25, a kolej č 15 HZ zajišťuje předák výklopu s hradlařem D 9
- práci nakladače na základě stavu HZ a MHZ určuje předák výklopu, který je zodpovědný za bezpečnost při čištění roštů
- řidič nakladače provádí čištění roštů za stálého dozoru předáka výklopu,
- pro zajištění plynulého výklopu souprav a HZ je povoleno na jedné koleji současně provádět výklop a čištění nakladačem
- předák výklopu určí řidiči nakladače úsek koleje, na kterém bude provádět čištění, vždy nejméně v celém úseku roštů Kp, Pb nebo Pc ohraničeném betonovými přechody mezi Kp, Pc Pb . S tímto opatřením seznámí předák výklopu všechny zúčastněné pracovníky roštů a nesmí do této části koleje povolit vjezd žádnému vlaku
- při čištění roštů MHZ kolej č. 15 je dovoleno provádět současně výklop a čištění koleje nakladačem. Na žádost předáka výklopu povolí hradlař D9 jízdu nakladače na kolej č. 15, na které je již přistaven vlak určený k výklopu. Řidič nakladače zastaví u hradla D9a a další jízda (posun) nakladače a vlaku na výklopu řídí předák výklopu. Dle čl. 247 Dopravních předpisů D – D2 je předák výklopu odpovědným vedoucím posunu
- nutná napěťová výluka trakčního vedení koleje č. 15 se provádí dle platného TP

#### 5. Činnost nakladače na roštích HMGD

- práce nakladače na roštích HMGD je povolena pouze na vyloučené koleji. Výluku koleje č.28 zajistí předák výklopu na hradle D4. Výluka koleje se provede v souladu čl. 338 – 341 předpisu D – D2
- nutná napěťová výluka trakčního vedení koleje č. 28 se provede na příkaz „B“
- řidič nakladače provádí čištění roštů za stálého dozoru předáka výklopu
- kolej na roštích musí být vždy předem očištěna, zejména na betonových hřebenech, aby při činnosti nakladače nedošlo k vykolejení

### **240. Odevzdávka služby na dopravních stanovištích v průběhu směny**

#### 1. Dopravní stanoviště je obsazeno jedním hradlařem ve službě

Bude-li hradlař vystřídán dočasně v průběhu směny postupuje se takto:

Nastupující hradlař musí být ústně seznámen o situaci v dopravním provozu, zejména o jízdách vlaků, pracích v kolejišti, mimořádných událostech, nepravidelnostech, o stavu vozidel, zabezpečovacích a sdělovacích zařízeních a obsazení kolejí a musí mu být předány písemné záznamy související s dopravním provozem.

Písemně se při odevzdávce služby uvádí v Dopravním deníku čas, jména a podpisy předávajícího a přijímajícího.

V knize odevzdávky služby se provede zkrácený zápis, který musí obsahovat datum, čas, jména a podpisy předávajícího a přijímajícího, a případně:

- změny v obsazení kolej
- změny mimořádností
- změny v přijaté provozní dokumentaci
- změny stavů počítadel nouzových úkonů.

2. Dopravní stanoviště trvale obsazované jedním hradlařem ve službě je obsazeno z rozhodnutí revírníka dopravy dvěma hradlaři ve službě

Bude-li dopravní stanoviště z rozhodnutí revírníka dopravy obsazeno dvěma hradlaři, budou se po 3 hodinách střídat v řízení dopravy a obsluze zabezpečovacího zařízení. První hradlař je zodpovědný za řízení dopravy v dopravně a přilehlých tratích. Obsluhuje sdělovací zařízení a vede Dopravní deník.

Druhý hradlař obsluhuje zabezpečovací zařízení pro jízdy vlaků a posunujících dílů podle příkazů prvního hradlaře.

Stanoviště prvního hradlaře se po třech hodinách předává písemně odevzdávkou služby v Dopravním deníku kde se uvede čas, jména a podpisy předávajícího a přijímajícího.

**241. Jízdy vlaků je-li pracovní místo rýpadla mezi dopravnami nebo v obvodu dopravní**

**a) Zajištění jízd vlaků podle rozhledu mezi dvěma dopravnami**

Je-li pracovní místo rýpadla mezi dvěma dopravnami na koleji, po které jezdí vlaky jednosměrně, zajišťuje se jízda následných vlaků podle rozhledu dle D–D2, čl. 244. Při jízdě podle rozhledu se musí rychlost jízdy vlaku upravovat podle rozhledových poměrů tak, aby strojvedoucí mohl vlak za všech okolností bezpečně a včas zastavit před kolejovým vozidly.

O zajištění jízd vlaků podle rozhledu rozhodne hradlař koncové dopravní. Jízdu podle rozhledu smí nařídít, když místo nakládky vlaku je na traťové koleji, která je ohraničena vjezdovými návěstidly sousedních dopravní.

Dříve než dá hradlař koncové dopravní návěst povolující jízdu vlaku, musí strojvedoucího vyzkoušet radiopojítkem o jízdě podle rozhledu. př.: „PHD 690 z Š30 jedete k rýpadlu a dále na Š4 podle rozhledu – odjezd.“

Vlak pojedje podle rozhledu v celé délce traťové koleje, tj. k rýpadlu a dále od rýpadla k vjezdovému návěstidlu následné dopravní.

Za snížené viditelnosti (mlha, sněhová vánice, hustý déšť, apod.) nesmí být vlak podle rozhledu vypraven. Jízdy těchto vlaků musí být zajištěny dle D–D2 čl. 182 telefonicky (nabídka, přijetí, odhláška).

**b) Zajištění jízd vlaků, když je místo nakládky v obvodu dopravní**

(tj. mezi vjezdovými návěstidly příslušné dopravní)

Je-li nakládací místo rýpadla v obvodu dopravní, smí hradlař k rýpadlu vypravit pouze jeden vlak. Dříve než povolí hradlař jízdu vlaku k rýpadlu, nařídí strojvedoucímu radiopojítkem: „PHD 690 po ukončení nakládky pokračujte v jízdě na Š4 podle rozhledu.“

Zadní dopravná předhlašuje přední dopravně čísla vlaků podle pořadí. Odhlášky se za vlaky nedávají.

Za snížené viditelnosti (mlha, sněhová vánice, hustý déšť, apod.) nesmí být vlak podle rozhledu vypraven. Jízdy těchto vlaků musí být zajištěny dle D-D2 čl. 182 telefonicky (nabídka, přijetí, odhláška).

**242. Závazná slovní znění Nabídky, Přijetí a Odhlášky samostatných hnacích vozidel, drobných vozidel a speciálních hnacích drážních vozidel s vlastním pohonem.**

Na základě kladného vyjádření OOTD (RD) je povoleno používat při telefonickém dorozumívání k zajištění jízd samostatných hnacích vozidel, drobných vozidel a speciálních hnacích drážních vozidel s vlastním pohonem v předepsaném slovním znění dle předpisu D-D2 čl. 187 – 197 místo výrazu „Vlak“ následující výrazy:

- „Sólo lokomotiva“ - při jízdě samostatné (sólo) lokomotivy
- „Drezina“ - při jízdě dreziny (MUV) traťového hospodářství, zabezpečení, trolejářů.
- „Překladač“ - při jízdě překladače kolejí
- „Vyhrnovačka“ - při jízdě vyhrnovačky mezipražcových prostorů (FR 312)
- „Pušl“ - při jízdě kolejového pluhu na úpravu šterkového lože
- „Čistička“ - při jízdě čističky šterkového lože ( SČH 312)
- „Podbíječka“ - při jízdě automatické strojní podbíječky (ASP 08)
- „Mamut“ - při jízdě motorového zvedáku kolejí (MZK 1)
- „Ago“ - při jízdě dvoucestného vozidla pro údržbu kolejového svršku
- „Orenstein“ - při jízdě dvoucestného nakladače
- „Liebherr“ - při jízdě dvoucestného nakladače
- „Krab“ - při jízdě měřicího ručního vozíku

Příklad „Nabídky“ dreziny trolejářů:

D9 – Přijmete drezinu 932?

Nabídku je možné doplnit o informaci, že se jedná o trolejáře jedoucí na OM7.

Do kolonky č. 1 dopravního deníku se zapíše pouze závodové číslo stroje. Do kolonky č. 10 se může v případě potřeby zapsat „Trolejáři na OM7“

**244. Přeprava montážních plošin MP1, MP2.**

S ohledem na provedenou konstrukci montážních plošin jsou stanoveny následující podmínky pro jejich přepravu.

Montážní plošiny (dále jen MP) nesmí být přepravovány v dopravních D8 a D9 po kolejích č. 13 a 14.

Při jízdě MP po kolejích, na kterých je příchytkové boční trolejové vedení, musí být předem provedena napěťová výluka trakčního vedení. Hradlař dopravní smí povolit jízdu MP na kolej s boční trolejí až po obdržení zprávy od vedoucího práce o provedení napěťové výluky příslušné koleje. Hradlař zapíše do Dopravního deníku čas zahájení napěťové výluky, číslo koleje a jméno vedoucího práce. Stejným způsobem zapíše hradlař do Dopravního deníku ukončení napěťové výluky.

Vzhledem k zmenšenému průjezdnému průřezu na kolejích s příchytkovou boční trolejí se smí přepravovat MP jen se zvýšenou opatrností, za stálého dozoru vlakvedoucího a nejvyšší rychlostí 5 km/hod.

**245. Náplň bezpečnostní prohlídky lokomotivy dle pokynů výrobce.**

**Pro elektrické lokomotivy :**

- |     |                              |                                                            |
|-----|------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1)  | Vyrovňovací spojky           | kontrola mazání                                            |
| 2)  | Tažná vidlice                | kontrola mazání spojovacího čepu                           |
| 3)  | Nápravová ložiska            | kontrola těsnosti a teploty                                |
| 4)  | Brzda                        | vizuální kontrola zdrží, brzdových btek a táhel            |
| 5)  | Rozprašovač alkoholu         | v zimě doplnit líh                                         |
| 6)  | Vzduchojemy, odkapnice       | odvodnění                                                  |
| 7)  | Písečníky                    | kontrola množství písku a funkce písečníků                 |
| 8)  | Sběrače                      | stav - pohledem                                            |
| 9)  | Kryty, schůdky               | úplnost, poškození                                         |
| 10) | Uzavření bočních dvířek      | dotažení křídlových matek                                  |
| 11) | Nápisy                       | čitelnost a úplnost bezp. tabulek a nápisů                 |
| 12) | Zkouška řízení               | měníče, hlavní kontroléry                                  |
| 13) | Vzduchová soustava           | těsnost poslechem                                          |
| 14) | Výstražná zařízení           | zvon, houkačka, píšťala                                    |
| 15) | Osvětlení                    | poziční světla                                             |
| 16) | Měřicí přístroje a kontrolky | zkouška funkčnosti                                         |
| 17) | Kompresory                   | chod poslechem                                             |
| 18) | Ventilátory a nabíjení       | chod motorů poslechem, dobíjení                            |
| 19) | Po zapnutí akumulátoru       | kontrola krátkodobého rozsvícení nápisu TEST na tachografu |

**Pro motorové lokomotivy :**

- |     |                              |                                                  |
|-----|------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1)  | Olejové náplně               | kontrola oleje v motoru, převodovce a kompresoru |
| 2)  | Chladicí kapalina            | kontrola na stavoznaku                           |
| 3)  | Únik ropných látek           | vizuální kontrola těsnosti částí s náplněmi      |
| 4)  | Vypružení                    | vizuální kontrola                                |
| 5)  | Narážecí a tažné ústrojí     | vizuální kontrola                                |
| 6)  | Návěstní světla a světlomety | kontrola funkčnosti                              |
| 7)  | Houkačky                     | kontrola funkčnosti                              |
| 8)  | Vzduchová soustava           | kontrola těsnosti poslechem                      |
| 9)  | Brzda                        | vizuální kontrola zdrží, brzdových btek a táhel  |
| 10) | Písečníky                    | kontrola množství písku a funkce písečníků       |
| 11) | Nápisy                       | čitelnost a úplnost bezp. tabulek a nápisů       |
| 12) | Dvířka el. rozvaděčů         | kontrola funkčnosti                              |
| 13) | Kryty pohonů                 | kontrola funkčnosti                              |
| 14) | Ochozy a zábradlí            | vizuální kontrola celkového stavu                |

O provedené kontrole se do Služební knihy lokomotivy napíše tento zápis :

„Bezpečnostní prohlídka - v době prohlídky v 17,50 bez závad.“ nebo např. :

„Bezpečnostní prohlídka - v době prohlídky v 17,50 závada viz. Kniha oprav.“

**246. Čerpání přestávek na jídlo a oddech v dopravním provozu KD**

- Závazné a jednotné časy čerpání přestávek :  
10:00 – 10:30 hodin  
14:00 – 14:30 hodin  
22:00 – 22:30 hodin  
2:00 – 2:30 hodin

Při výpadové směně se na příslušné lokalitě přesouvá přestávka z 14:00 – 14:30 na 13:30 – 14:00 hodin.

- Činnost hradlařů v čase přestávek :  
Na všech lokalitách přerušení práce.
- Činnost strojvedoucích v čase přestávek :  
Přerušení práce u nejbližší návěsti „Stůj“ na návěstidle.  
Strojvedoucí ELLOK po zastavení k čerpání přestávky zajistí střední díl lokomotivy ruční brzdou a může stáhnout sběrače. V případě stání ve svahu musí strojvedoucí utáhnout ruční brzdy na všech třech dílech lokomotivy. Strojvedoucí MLOK po zastavení k čerpání přestávky utáhne ruční brzdou na lokomotivě. V případě stopnutí motoru musí před tím provést zajištění vlaku (posunujícího dílu) proti ujetí dle ustanovení PŘ čl. 135. Stažení sběračů nebo stopnutí motoru je možností není povinností pro strojvedoucího s tím, že nestažení sběračů a chod motoru není důvodem nečerpání přestávky.

Lokomotivy vystavené do provozu pro ÚUK budou mít přestávky organizovány a vyhlášovány operátorem dopravy ÚUK.

Vlaky, které jsou v čase začátku přestávky na NS1 HMGD, NS S7 Hrabák, u těžebních rýpadel a zakladačů nakládány a vykládány tuto činnost dokončí a budou čerpat přestávku následovně :

NS1 HMGD vlak po naložení zajede k návěstidlu příslušné koleje. Hradlař D4 po ukončení své přestávky vypraví vlak do dopravní OM7 s upozorněním hradlaře OM7, že strojvedoucí neměl přestávku. Vlak bude na OM7 odstaven k čerpání přestávky.

NS S7 na Hrabáku vlak po naložení bude čerpat přestávku v dopravně S7.

U rýpadel a zakladačů zajistí hradlař koncového hradla postavení jízdní cesty od těžebního stroje do traťové koleje k sousednímu hradlu. Vlak po naložení nebo vyložení odjede od těžebního stroje projede dopravnou koncového hradla a zastaví u vjezdového návěstidla následné dopravní kde zastaví a bude čerpat přestávku.

U stroje, který zakládá aglomerát a kde je jednokolejná trať z dopravní Š3 odjede vlak po vyložení k vjezdovému návěstidlu dopravní Š3. Hradlař Š3 po ukončení své přestávky vezme vlak do dopravní Š3, kde ho odstaví k čerpání přestávky.

Na lokalitě Hrabák bude v čase přestávky přerušena nakládka i vykládka a strojvedoucí bude čerpat přestávku.

- Činnost vlakvedoucích v čase přestávek :  
Na lokalitě Komořany vzájemné zastoupení organizované operátorem dopravy na ÚUK.  
Na lokalitě Hrabák přerušení práce.
- Činnost dozorců posunu v čase přestávek :  
Na všech lokalitách přerušení práce.
- Zrušení čerpání přestávky na jídlo a oddech v dopravním provozu KD  
V souladu s platným Havarijním plánem pro pracoviště Coal Services a.s., může dispečer KD při vzniklé mimořádné události zrušit přestávku na jídlo a oddech konkrétním zaměstnancům - například při nepříznivých klimatických podmínkách (zaváté výhybky), krádeže, úrazy, požár apod. Týká se to hlavně zaměstnanců zajišťujících jízdy vlaků a speciálních vozidel. Zaměstnanci KD budou dispečerem KD (nebo zprostředkovaně hradlařem) vyrozuměni o zrušení přestávky prostřednictvím radiostanice. Proto je nutné, aby radiostanici vždy ponechali v zapnutém stavu.



**247. Zásady pro nakolejování vykolejených kolejových vozidel**

Nakolejování vykolejených hnacích vozidel a vozů na kolejích, které spravuje KD, zajišťují zaměstnanci KD. Vedoucí práce je revírník nebo strojvedoucí-instruktor.

**Zásady pro nakolejování vykolejených kolejových vozidel na pohyblivých kolejích**

Nakolejování vozů od 6<sup>00</sup> hodin do 18<sup>00</sup> hodin (R12 sm.) provádí zaměstnanci příslušné lokality.

- Revírník lokality nahlásí na dispečink KD bez prodlení vykolejení a jeho příčinu.
- Dispečer KD provede zápis do „Provozního hlášení dispečera KD“.
- Vedoucím práce je revírník lokality.
- Dispečer KD o vykolejení vyrozumí revírníka KD, který dále postupuje dle D-D2 čl.158, 159 a 160.
- V případě, že zaměstnanci příslušné lokality pro závadu na voze nebude moci provést nakolejení vozu, vyžádá si prostřednictvím dispečera KD spolupráci revírníka KD. Bude-li revírník KD další práce řídit převezme funkci vedoucího práce.

Nakolejování vozů od 18<sup>00</sup> hodin do 6<sup>00</sup> hodin (N12sm.) nepřetržitě provádí zaměstnanci KD.

- Revírník KD nahlásí vykolejení na dispečink KD, provede vyšetření příčiny vykolejení a sepiše protokol.
- Dispečer KD provede zápis do „Provozního hlášení dispečera KD“.
- Vedoucím práce je revírník KD.
- Revírník příslušné lokality poskytne na požádání revírníka KD pomoc mechanizace, případně zaměstnanců příslušné lokality pro nakolejování.
- Revírník KD dále postupuje dle D-D2 čl.158, 159 a 160.

**Nakolejování lokomotiv na pohyblivých kolejích nepřetržitě provádí zaměstnanci KD.**

- Revírník KD nahlásí vykolejení na dispečink KD, provede vyšetření příčiny vykolejení a sepiše protokol.
- Dispečer KD provede zápis do „Provozního hlášení dispečera KD“.
- Vedoucím práce je revírník KD.
- Revírník příslušné lokality poskytne na požádání revírníka KD potřebnou mechanizaci, případně výpomoc zaměstnanců při nakolejování.
- Revírník KD dále postupuje dle D-D2 čl. 160.

**Vykolejení vozidel v subprocesu úpravy uhlí pod nakládacími místy**

Dojde-li k vykolejení vozidel předák ÚUK zjistí rozsah vykolejení a zpraví o tom svého mistra.

Mistr o vykolejení informuje dispečera ÚÚ a ten následně dispečera KD.

Dispečer KD vyšle revírníka dopravy na místo vykolejení který zjistí příčinu vykolejení, sepiše protokol o vykolejení. Protokol podepíše i mistr ÚÚ.

Vedoucím likvidace vykolejení je revírník KD.

V případě potřeby mistr příslušného pracoviště poskytne potřebný počet pracovníků a materiálového vybavení včetně mechanizace.

Při nakolejování vozidel v prostoru roštů HZ zajistí mistr ÚÚ potřebné množství přechodových lávek a prken k zakrytí roštů, aby nedošlo k propadnutí osob do roštů.

Nakolejování v obvodu vlečky Unipetrol, a. s. se zajišťuje ve spolupráci KD a Unipetrol Doprava, a. s., která má k dispozici nakolejovací prostředky.

Bylo-li nepochybně zjištěno, že příčinou vykolejení byla závada na koleji, postupuje se podle ustanovení čl. 158 Dopravních předpisů D-D2. Zjistí-li se, že k vykolejení došlo závadou na vozidle, musí být kolejové vozidlo vždy vyřazeno z provozu a přistaveno k odborné prohlídce. Lokomotiva musí být po vykolejení vždy přistavena k prohlídce a přeměření.

Při vykolejení vozu ČD nebo vozu jiného majitele se postupuje podle ustanovení čl. 162 a 163 Dopravních předpisů D-D2.

V případě potřeby (těžké vykolejení, převrácení...) objedná a uhradí náklady spojené s nasazením nehodového vlaku ČD ta organizace (závod), která bude šetřením zjištěna jako viník mimořádné události.

#### **248. Nabídka vlaků při přepravě kolejových polí**

Při přepravě kolejových polí na speciálních podvozcích k tomu určených je vždy nutné, aby řidič kolejového vozidla při nahlašování jízdy hradlaři uvedl, že jde o přepravu na těchto speciálních podvozcích. Hradlař pak musí dodržovat ustanovení předpisu D-D2 čl. 190, tzn. že vždy v nabídce uvede druh vlaku.

**Př.: D8 – Přijmete vlak 301? Veze kolejová pole.**

Rovněž je nutné, aby hradlař u vlaků přepravujících kolejová pole zjišťoval uvolnění prostorových oddílů nebo výhybky **přímo**, tzn. pohledem do kolejiště nebo není-li přehled obchůzkou. Ověřit uvolnění prostorového oddílu nebo výhybky lze také radiostanicí – dohodou s řidičem kolejového vozidla.

Při přepravě kolejových polí se nelze spolehnout na technické zařízení – kolejové obvody, autoblok...

**249. Odborná způsobilost zaměstnanců cizích organizací, kteří provádějí činnost na důlní dráze a vlečkách Komořany, Hrabák**

**Pro organizování a řízení drážní dopravy do a z dopravny D9 (Úpravna uhlí)**

Výpravčí žst. Třebušice

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu: **Provozní řád kolejové dopravy** – úplná znalost článku 72., znalost části článků 16. (přejezd č. P5, P7, P67); 17. (dopravny D8 – D9); 87. (dopravna D9); 145. (bod 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.7, 1.8, 1.20, 1.21, 1.24, 2.1, 2.2, 2.3, 2.10, 2.12)

Signalista Pst 2 žst. Třebušice

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-03, ZZD-05a**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu: **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků 16. (přejezd č. P5 a P67); 87. (dopravna D9); 145. (bod 1.1, 1.7)

Posunová četa žst. Třebušice

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-04**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků 15. (dopravna D9); 16. (přejezd č. P5, P7 a P67); 17. (dopravny D8 – D9); 87. (dopravna D9); 145. (bod 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.17, 1.20, 1.24, 2.1, 2.2, 2.3);
- D-D1** – úplná znalost článků 5., 21.-52., 113.-123.

Strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla žst. Třebušice :

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků 15. (dopravna D9); 16. (přejezd č. P5, P7 a P67); 17. (dopravny D8 – D9); 19. (dopravna D9); 87. (dopravna D9); 145. (bod 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.17, 1.20, 1.23, 1.24, 2.1, 2.2, 2.3);
- D-D1** – úplná znalost článků 5., 21.-52., 113.-123.;
- D-D2** – úplná znalost článku 251., 268.

**Pro organizování a řízení drážní dopravy do a z dopravny D10 (Washington)**

Výpravčí žst. Třebušice

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky

Zátěžový výpravčí Washington

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu: **Provozní řád kolejové dopravy** – úplná znalost článků 72., 146., 147., 211., 215.
- znalost části článku 87. (dopravny D10 - D11);
- **Pokyny pro obsluhu zabezpečovacího zařízení AŽD 71 hradlo D10** – úplná znalost

Posunová četa žst. Třebušice

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-04**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků 15. (seřaďovací nádraží D10-D11); 87. (dopravna D8-D11); 146. (bod 1., 1.1, 1.2, 1.3, 1.7, 1.8, 1.12, 1.16, 1.18, 1.22, 1.24, 2.); 147. (bod 1., 1.1, 1.2, 1.17, 1.21, 1.24, 2., 2.1)
- D-D1** - úplná znalost článků 5., 21.-52., 113.-123.

Strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla žst. Třebušice :

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Komořany v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků 15. (seřaďovací nádraží D10-D11); 87. (dopravna D8-D11); 146. (bod 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.7, 1.8, 1.12, 1.16, 1.18, 1.22, 1.23, 1.24, 2); 147.(bod 1, 1.1, 1.2, 1.17, 1.21, 1.23, 1.24, 2, 2.1)
- D-D1** - úplná znalost článků 5., 21.-52., 113.-123.
- D-D2** - úplná znalost článku 268.

Strojvedoucí vlakového hnacího vozidla

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky

**Pro organizování a řízení drážní dopravy do a z dopravny D3**

Výpravčí žst. Most nové nádraží St 5

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků: 141. (bod 1.1, 1.2, 1.4, 1.7, 1.8, 2.)

Signalista St 7 žst. Most nové nádraží

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-03**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy

Posunová četa žst. Most nové nádraží

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-04**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy

Strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla žst. Most nové nádraží

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy

**Pro organizování a řízení drážní dopravy do a z dopravny E1**

Výpravčí žst. Počerady

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Hrabák v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků: 173. (bod 1.1, 1.4, 1.7, 1.16, 2.), 216, 238.

Posunová četa žst. Počerady

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-04**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky

Strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla žst. Počerady :

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- nevyžaduje se vykonání zkoušky způsobilosti z interních předpisů

Hradlař vlečky EPC:

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-07**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Hrabák v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků: 173. (bod 1.1, 1.4, 1.7, 1.16, 2.), 216, 238.

Posunová četa vlečky EPC:

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **D-04**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Hrabák v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků: 173., 216., 238.

Strojvedoucí posunujícího hnacího vozidla vlečky EPC:

- složení odborné zkoušky ČD, a.s. **V-08**
- složení zkoušky způsobilosti z interních předpisů provozovatele dráhy vlečky Hrabák v rozsahu : **Provozní řád kolejové dopravy** – znalost části článků: 173., 216., 238.

**Zaměstnanci, kteří odbornou způsobilost nemají, provádějí činnost pod dozorem odborně způsobilého zaměstnance KD.**

## XI. TECHNOLOGICKÉ POSTUPY

- |       |                                                                         |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|
| TP 23 | - Nakolejování vyšinutých kolejových vozidel.                           |
| TP 24 | - Zajištění jízd vlaků při těžbě kol. rýpadel na dvě koleje (tykadla).  |
| TP 25 | - Otevírání a zavírání vozů používaných v kolejové dopravě.             |
| TP 26 | - Uspořádání místa výklopu a vyklápění LH vozů.                         |
| TP 27 | - Odstraňování kusů z LH a Ta vozů zasahujících do průjezdného průřezu. |
| TP 28 | - Výklop vozů řady Ta, Wap, LH a Dumpcar na roštech.                    |
| TP 29 | - Čištění LH vozů pomocí lopatových rýpadel E 7, E 2,5.                 |
| TP 46 | - Nakládka uhlí do železničních vozů na lokalitách ÚU, HMGD a Hrabák.   |
| TP 51 | - Postup při posunu elektrickými lokomotivami v prostoru dílny ŽKV.     |
| ..... |                                                                         |
| TP 54 | - Čistící stanice Ta, Wap vozů.                                         |
| TP 63 | - Provoz MP1 a MP2.                                                     |
| TP 83 | - Provoz a údržba pomocné a doplňkové mechanizace.                      |

## XII. ZMĚNY PROVOZNÍHO ŘÁDU A DOPRAVNÍ ROZKAZY

### 301. Seznámení s provozním řádem a jeho změnami

Provozní řád je závazný pro všechny pracovníky, kteří se přímo i nepřímo podílejí na dopravním provozu. Tito pracovníci se musí seznámit s těmi ustanoveními provozního řádu a jejich změnami, která platí pro jejich práci a musí tato ustanovení dodržovat. Každý pracovník potvrdí podpisem na zvláštním seznamu, že byl seznámen s provozním řádem.

Pracovníci, kteří jsou povinni potvrdit seznámení s provozním řádem a jeho změnami:

- a) všichni THZ KD a pracovníci profesí hradlař, strojvedoucí, strojvedoucí - instruktor vedoucím posunu, vlakvedoucí, zámečnick kolejevoých konstrukcí, zámečnick kolejevoých vozidel, kolejář, traťový dělník, obchůzkář, čistič a mazač výhybek, řidič speciálního hnacího vozidla a řidiči překladačů kolejí, traťový strojník, trolejář, pracovník zabezpečení a sdělování, přední dělníci v dílnách pro opravu lokomotiv a v dílnách pro opravu vozů.
- b) Pro LU a.s. a VU a.s.  
Závodní lomů, pracovníci OBHP, vedoucí přípravy výroby, pracovníci OTD, dispečeri, hlavní inženýři, vedoucí výrob, vedoucí směn, vedoucí úseků, zástupci vedoucích úseků, směnoví revírníci, revírníci kolejí, řidiči speciálních hnacích vozidel, sypači, výklopni, kolejáři a pracovníci zajišťující čištění vozů.

### 302. Seznam pracovišť a útvarů, kterým se přiděluje provozní řád

#### a) pracoviště KD

Všem THZ dle organizačního členění KD

vozové manipulantky  
všechny speciální hnací vozidla  
vedoucím posunu  
všechny překladače kolejí  
strojvedoucí - instruktor  
všechny dopravní  
všechny lokomotivy  
dispečink  
operátor

#### b) ostatní pracoviště ve styku s kolejovou dopravou

- závodní lomů
- hlavní inženýři
- dispečeri
- vedoucí výrob
- vedoucí směn
- vedoucí úseků
- odbor bezpečnosti a hygieny práce

**303. Změny provozního řádu**

Změny provozního řádu (opravy, doplňky nebo rušení některých ustanovení) se vydávají pro všechna pracoviště a útvary, které mají Provozní řád přidělen. Označují se od počátku platnosti provozního řádu pořadovým číslem v průběhu roku v čitateli a dvojčíslím roku ve jmenovateli, např. 1/00, 1/01, 2/01. Nově vložené stránky mají písemný index např. 20a, 33b, atd.

Pro pracoviště a útvary uvedené v čl.302c), převezmou změny a doplňky PŘ vedoucí výroby, kteří zajistí předání svým podřízeným a Hlavním inženýrům.

Každý pracovník, na kterého se vztahuje ustanovení čl. 301, je povinen při nástupu služby se přesvědčit z písemné dokumentace, zda od jeho poslední směny nedošlo ke změně provozního řádu.

Nové změny provozního řádu se uvádí zvlášť při odevzdávce služby. Pracovník, který obdržel změnu jako první, potvrdí její příjem, opraví provozní řád nebo založí doplněk a provedení zaznamená v „Seznamu změn provozního řádu“. V tomto seznamu potvrdí všichni členové pracoviště, že vzali změnu na vědomí. U pracovníků profese kolejář, trolejář, zabezpečovací a sdělovací mechanik bude potvrzení o seznámení založeno u příslušného mistra nebo mechanika.

**304. Dopravní rozkazy**

Dopravní rozkazy vydává vedoucí dopravy podle potřeby. Řeší se jimi otázky operativního řízení a bezpečnosti provozu. Jejich platnost je v textu časově omezena a po skončení platnosti pozbývá významu (např. opatření při výlukách zabezpečovacího zařízení, při opravách a rekonstrukcích kolejí atd.). V nutných případech se dopravními rozkazy řeší i změny provozního řádu do doby, než bude změna schválena a vydána.

Dopravní rozkazy se vydávají podle povahy buď pro všechna pracoviště nebo jen pro některá, příp. i pro jiná pracoviště, která provozní řád přidělen nemají. Označují se průběžně pořadovým číslem v čitateli a dvojčíslím roku ve jmenovateli, např. 1/00, 2/00, atd.

Na pracovištích, která mají přidělen Provozní řád, jsou dopravní rozkazy jeho přílohou. Každý pracovník je povinen při nástupu služby se s písemné dokumentace přesvědčit, zda od jeho poslední směny nebyl vydán dopravní rozkaz. Nové dopravní rozkazy se uvádí zvlášť při odevzdávce služby. Pracovník který dopravní rozkaz obdržel první, potvrdí jeho příjem a zapíše jej do seznamu dopravních rozkazů. V tomto seznamu potvrdí všichni členové pracoviště, že vzali rozkaz na vědomí.

Dopravní rozkazy jsou vydávány v potřebném časovém předstihu před termínem platnosti. Evidence předání na jednotlivá pracoviště (zejména na dopravní stanoviště a el. lokomotivy) je vedená na zvláštních tiskopisech.



### XIII. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

**305. Zrušovací ustanovení**

Ke dni účinnosti tohoto Provozního řádu se ruší Provozní řád závodu kolejové dopravy MUS a.s. jehož platnost byla do 31.12.2010, se všemi změnami a doplňky.

**306. Účinnost**

Tento Provozní řád kolejová dopravy nabývá účinnosti dnem 1. 1. 2011.

#### XIV. SCHEMATICKE NÁČRTKY DOPRAVEN A MANIPULAČNÍCH MÍST

Viz. Příloha PŘ.

## XV. VZOR ZÁPISU V DOPRAVNÍM DENÍKU

## **Vysvětlivky k vedení dopravního deníku**

1. Vlak, který v dopravně zastavil a z dopravní odjíždí po jiné traťové koleji, než po které přijel
2. Vlak který dopravnou projíždí bez zastavení a z dopravní odjíždí po jiné traťové koleji než po které přijel
3. Vlak vjíždějící do dopravní ( zůstává v dopravně )
4. Vlak odjíždějící z dopravní
5. Jízda posunujícího dílu mezi dopravnami - posun mezi dopravnami
6. Posun za krajní výhybku ( nesprávná kolej nebo jednokolejka ) - zahájení
7. Jízda dreziny (MUV)- uvádí se závodové číslo
8. Posun za krajní výhybku (nesprávná kolej nebo jednokolejka) - ukončení
9. Jízda vlaku od posledního dopravního stanoviště ( k rýpadlu, zakladači,...)
10. Odmítnutí nabídky
11. Jízda vlaku z posledního dopravního stanoviště do další dopravní ( od rýpadla)
12. Záznam o použití ovládacích tlačítek při nouzové obsluze zařízení
13. Zápis hradlaře dopravního stanoviště, který je o posunu za krajní výhybku informován hradlařem sousední dopravní
14. Předávka služby v průběhu směny při obsazení dopravní dvěma hradlaři ve službě ( D8, D9 )
15. Předávka služby v průběhu směny při obsazení dopravní dvěma hradlaři ve službě ( Š1)