



**ČESKÉ DRÁHY**

**ČD  
D41**

**PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ  
A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY  
NA ÚZKOROZCHODNÉ TRATI  
OSOBLAHA – TŘEMEŠNÁ VE SLEZSKU**

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah  
dne 31. října 1997  
č.j.: 58232/97-O18

Účinnost od 28. 12. 1997



## OBSAH

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH .....	5
ROZSAH ZNALOSTÍ .....	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK .....	8
<b>ČÁST PRVNÍ</b>	
<b>ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....</b>	<b>9</b>
Kapitola I – Úvodní ustanovení .....	9
Kapitola II – Základní pojmy .....	10
Kapitola III – Obecná ustanovení o dopravní službě .....	10
Kapitola IV – Rozchod kolejí a průjezdný průřez .....	11
<b>ČÁST DRUHÁ</b>	
<b>ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>12</b>
Kapitola I – Posun .....	12
A. POSUN V DOPRAVNÁCH A POSUN MEZI DOPRAVNAMI .....	12
B. POSUN V PODVALNÍKOVÉ JÁMĚ .....	13
Kapitola II – Podvalníky .....	14
A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ .....	14
B. NAKLÁDÁNÍ NORMÁLNĚROZCHODNÝCH VOZŮ NA PODVALNÍKY .....	15
Kapitola III – Vykládání a nakládání vozů na podvalnicích .....	16
<b>ČÁST TŘETÍ</b>	
<b>PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>17</b>
Kapitola I – Sestavení a délka vlaků osobní a nákladní dopravy .....	17
Kapitola II – Brzdění vlaků a rychlost .....	19
Kapitola III – Doprava prázdných podvalníků .....	20
Kapitola IV – Povinnosti zaměstnanců doprovodu vlaku .....	21
Kapitola V – Vlaková dokumentace .....	22
Kapitola VI – Prohlídky vozů a podvalníků .....	22
<b>ČÁST ČTVRTÁ</b>	
<b>ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....</b>	<b>24</b>
Kapitola I – Povolování výjimek .....	24
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY .....	25

## PŘÍLOHY

Příloha 1	Úzkorozchodná hnací vozidla .....	28
Příloha 2	Úzkorozchodné vozy .....	29
Příloha 3	Podvalníky .....	31
Příloha 4	Směrnice pro provoz úzkorozchodných speciálních vozidel: .....	33
I.	Směrnice pro provoz motorového vozíku MUV 69/760 a přívěsných vozíků PV 760 .....	34
II.	Směrnice pro provoz stroje na výměnu pražců SPV 74/760 .....	35
III.	Směrnice pro provoz automatické strojní podbíječky Plasser O8-75-GS .....	37
IV.	Směrnice pro provoz strojní podbíječky SP 62 NU ...	38
V.	Směrnice pro přepravu kolejových polí na podvozcích Vz 53u na tratích s rozchodem 760 mm .	40
VI.	Směrnice pro provoz stroje Pušl 71u .....	42
VII.	Směrnice pro přepravu výsyprných vozů Sau .....	42

**ZÁZNAM O ZMĚNÁCH x)**

Změna		Předpis		
číslo	účinnost od	opravil	dne	podpis
č. j.				
1	1. 8. 2003			zpracována
56732/2003-O11				

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

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka:	Pracovní zařazení:	Znalost:
skupina 1: <b>GŘ ČD, DOP, DDC, OPŘ</b>	–zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	úplná
	–ostatní zaměstnanci, kteří pro výkon své funkce musí mít zkoušku dopravního minima	1-9, 11-14
skupina 2: <b>železniční stanice</b>	–přednosta –výpravčí –posunová četa	úplná
	–signalista	1-9, 11-14, 17-23, 26, 28, 29, 38, 45, 48, 51, 63, 64, příloha 3
	–vlaková četa	1-9, 11-14, 70
	–zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	podle rozsahu příslušné skupiny
skupina 3: <b>depa kolejových vozidel</b>	–zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	podle rozsahu příslušné skupiny
	–strojvedoucí –vozmistr	úplná
	–ostatní zaměstnanci DKV, kteří pro výkon své funkce musí mít zkoušku dopravního minima	1-9, 11-14

Organizační složka:	Pracovní zařazení:	Znalost:
skupina 4: <b>správa dopravní cesty</b>	–zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	podle rozsahu příslušné skupiny
	–strojvedoucí SDC –řidič speciálního kolejového vozidla –posunová četa SDC	úplná
	–ostatní zaměstnanci SDC, kteří pro výkon své funkce musí mít zkoušku dopravního minima	1-9, 11-14
skupina 5: <b>středisko podnikové- ho vzdělá- vání</b>	–zaměstnanci pro dopravní školení –zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují zaměstnance pro školení	úplná
	–zaměstnanci pro přepravní školení	1-14, 25-27, 32, 33, 35, 36, 52, 68-73

## SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	=	České dráhy, akciová společnost
DDC	=	Divize dopravní cesty
DKV	=	Depo kolejových vozidel
DOP	=	Divize obchodně provozní
GR	=	Generální ředitelství Českých drah
OPŘ	=	Obchodně provozní ředitelství
PJ	=	Provozní jednotka
PMD	=	posun mezi dopravami
PND3	=	Prováděcí nařízení k předpisu ČD D3
SDC	=	Správa dopravní cesty
SPP	=	Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní nákladní dopravu Českých drah
SPV	=	Středisko podnikového vzdělávání
STP	=	stanice technických prohlídek
TSS	=	Traťová strojní stanice
VZŘ	=	Výcvikový a zkušební řád



# ČÁST PRVNÍ

## ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### Kapitola I

#### Úvodní ustanovení

**1.** Tento předpis obsahuje zvláštní ustanovení pro provozování dráhy a drážní dopravy na úzkorozchodné trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku.

V předpise jsou rozpracována, popř. doplněna upřesňující ustanovení vztahných vnitřních předpisů ČD vzhledem k místním poměrům.

**2.** Předpis ČD D41 platí jen v návaznosti na příslušná ustanovení ostatních vnitřních předpisů ČD.

Odchylná ustanovení od vnitřních předpisů ČD (předpisů ČD D1, ČD D2, ČD D3, ČD D17, ČD S8 a předpisů přidružených, ČD KN1/I, ČD KN4/1, ČD Op16) jsou součástí tohoto předpisu.

**3.** Předpis ČD D41 je závazný pro:

- všechny zaměstnance Českých drah, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování, řízení nebo provozování drážní dopravy,
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami využívají jimi provozovanou dopravní cestu a tímto smluvním vztahem jsou k tomuto vázány,
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami vykonávají pro České dráhy práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy nebo drážní dopravy, kterou zajišťují ČD a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

**4.** Výjimky z tohoto předpisu povoluje generální ředitel ČD, není-li u příslušných ustanovení uvedeno jinak, kromě ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů.

**5.** Dnem začátku účinnosti tohoto předpisu se ruší předpis ČD D41 – „Předpis pro provoz na úzkorozchodné trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku“, vydaný Správou Střední dráhy v Olomouci s platností od 29. 12. 1987 a schválený náměstkem ministra dopravy dne 10. července 1987 pod č.j.: 11 808/87-11.

## **Kapitola II**

### **Základní pojmy**

**6. Podvalník** je úzkorozchodný dvounápravový podvozek, který slouží jako zařízení pro dopravu normálněrozchodných vozů na úzkorozchodné trati.

**Podvalníková jáma** je místo v koleji, kde se na dvojkolí normálněrozchodného vozu uchycují podvalníky. Tato jáma má úzkorozchodnou kolej, která je položena níže uvnitř normálněrozchodné koleje. Na konci podvalníkové jámy, kde je kolej normálního rozchodu mírně skosená (má krátký a mírný sklon), dosedne normálněrozchodný vůz svými okolky (koly) na opleň podvalníku.

## **Kapitola III**

### **Obecná ustanovení o dopravní službě**

**7.** Na úzkorozchodné trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku se vykonává dopravní služba podle předpisu ČD D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy a Prováděcího nařízení k předpisu ČD D3, vydaného pro tuto trať. Dirigující stanicí je železniční stanice Třemešná ve Slezsku.

Odchylně od ustanovení předpisů ČD D2 a ČD D3 může být zavedena výluka dopravní služby dirigujícího dispečera i v době, kdy na trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku pojedou vlaky; strojvedoucí tohoto vlaku ale nesmí mít během výluky služby dirigujícího dispečera nařízenou ohlašovací povinnost. Podmínkou však je možnost spojení strojvedoucího telekomunikačním zařízením s výpravčími stanicemi, určenými PND3.

**8.** Všichni zaměstnanci, zúčastnění na provozu nebo pověření dozorem na trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku, dále všichni zaměstnanci pověřeni jejich kontrolou a školením, musí být předem vyzkoušeni ze znalosti tohoto předpisu v rozsahu odpovídajícím jejich pracovním činnostem podle předpisu ČD Ok2/1. Zmocnění k výkonu služby na této trati podle předpisu ČD D3 jim smí být vydáno až po úspěšném složení zkoušky z předpisu ČD D41.

## Kapitola IV

### Rozchod kolejí a průjezdný průřez

**9.** Trať Osoblaha – Třemešná ve Slezsku má rozchod 760 mm. Vlaky se dopravují jen úzkorozchodnými hnacími vozidly uvedeného rozchodu. Vlaky se sestavují buď jen z úzkorozchodných vozidel, nebo z úzkorozchodných i normálněrozchodných vozidel, dopravovaných na podvalnicích za podmínek stanovených tímto předpisem.

**10.** Pro dopravu zásilek ložených v normálněrozchodných vozech s použitím podvalníků platí ložná míra dle tabulky 1<sub>1</sub> ze svazku 1 Přílohy II RIV (viz též doplňky k přípustným rozměrům nákladu, číslici 4.1 v přípojku IV českého vydání svazku 1 Přílohy II RIV).

**11.** Úprava traťových poměrů se řídí předpisem ČD S3 – Železniční svršek. Současně musí být dodržován průjezdný průřez podle stávajících norem pro provoz na těchto tratích, jakož i zvláštních nařízení.

**12.** Odchylně od ustanovení článku 65 předpisu ČD D2 musí být volný schůdný a manipulační prostor dodržen do výšky 2 800 mm a šířky 2 300 mm. Na širé trati, kde se nepředpokládá manipulace, je přípustná šířka volného schůdného a manipulačního prostoru 1 900 mm. Tato šířka může být též kdekoli na dráze, pokud délka překážky podél koleje je nejvýše 3 000 mm; na druhé straně však musí být zachován volný schůdný a manipulační prostor podle předchozí věty nebo osa další koleje musí být vzdálena nejméně 3 800 mm. V tomto prostoru nesmí být kolejová spojka nebo výhybka.

Odchylně od ustanovení článku 66 předpisu ČD D2 musí být hromady štěrku, uhlí, písku a jiného sypkého materiálu vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 1,2 m. Vnitřní prostor mezi kolejnicemi musí být celý volný. Jiné předměty uložené vně koleje musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice co nejdále, nejméně však 1,7 m.

**13.** Zvláštní podmínky pro přepravu zboží na této trati jsou uvedeny v SPP, Kapitola VIII, část třetí, není-li uvedeno v tomto předpise jinak.

**14.** Při jízdě vlaku i při posunu za silného větru je třeba věnovat zvláštní pozornost normálněrozchodným vozům umístěným na podvalnicích. Zaměstnanci jsou povinni vlak nebo posunový díl ihned zastavit, zjistí-li, že hrozí převrácení vozů.

**15., 16.** Neobsazeno

## ČÁST DRUHÁ

### ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

#### Kapitola I

#### Posun

##### A. POSUN V DOPRAVNÁCH A POSUN MEZI DOPRAVNAMI

**17.** Posun s úzkorozchodnými vozy a vozy naloženými na podvalnicích musí být prováděn zvlášť opatrně, rychlost 10 km/h nesmí být překročena. Posunovat zvlášť opatrně je nutné zejména při svěšování vozidel. Na stojící úzkorozchodná vozidla a vozidla naložená na podvalnicích se smí najíždět jen zvlášť opatrně, rychlost 1,1 m/s (4 km/h), t.j. rychlost pomalé chůze nesmí být překročena.

**18.** Na vozech naložených na podvalnicích se při posunu nesmí zdržovat žádné osoby.

**19.** S vozy na podvalnicích se musí posunovat tak, aby se zabránilo nárazům. Odrážení, spouštění a posun trhnutím s úzkorozchodnými vozy a vozy naloženými na podvalnicích je zakázáno.

**20.** Při svěšování úzkorozchodných vozidel nelze plně dodržet ustanovení předpisu ČD Op16 o bezpečném svěšování vozidel. Hnací vozidla, úzkorozchodné vozy ani podvalníky nejsou vybaveny madly pro bezpečný vstup mezi vozidla.

**21.** Svěšování úzkorozchodných vozidel se středním nárazníkem s ohledem na ustanovení předpisu ČD Op16 se provádí takto:

Posunový díl musí zastavit asi 0,25 m před středním nárazníkem stojícího vozu. Tato mezera je nutná k zasunutí zvláštní spojky do otvoru v náraznicích. Po zastavení posunového dílu na uvedenou vzdálenost může vstoupit mezi vozy člen posunové čety a vložit spojku do otvoru středního nárazníku stojícího vozidla a zajistí ji svorníkem. Potom svorku nasměruje tak, aby byla proti otvoru středního nárazníku najíždějícího vozu. Teprve pak smí dát zaměstnanec řídící posun návěst **Stlačit**. Po stlačení vozidel zajistí člen posunové čety spojku obdobným způsobem jako u stojícího vozidla.

Při svěšování vozidel pomocí šroubovky normálněrozchodných vozů musí být bezpodmínečně dodrženo ustanovení o svěšování vozidel uvedené v předpise ČD Op16.

## B. POSUN V PODVALNÍKOVÉ JÁMĚ

**22.** Najíždět do podvalníkové jámy nebo z ní odjíždět a posunovat na manipulační koleji se smí největší rychlostí 1,1 m/s (4 km/h), to je rychlostí pomalé chůze.

**23.** K zajištění ochrany zdraví a bezpečnosti při práci zaměstnanců při posunu na podvalníkové jámě je třeba dodržovat následující zásady:

a) vedoucí posunové čety zpraví všechny zaměstnance zúčastněné na posunu o přesném postupu prací, zejména upozorní strojvedoucího na zásady uvedené v odstavci h);

b) jsou-li při práci na podvalníkové jámě zúčastněny současně dvě posunové čety (posunová četa vykonávající posun na úzkorozchodné trati a posunová četa vykonávající posun na normálním rozchodu) řídí posun vedoucí posunové čety vykonávající posun na úzkorozchodné trati;

c) vedoucí posunové čety zaujme při manipulaci na podvalníkové jámě takové stanoviště, aby se mohl po celou dobu posunu spolehlivě dorozumívat se zaměstnanci provádějícími montáž normálněrozchodných vozů na podvalníky, popř. jejich demontáž, a mít nepřetržitý návěštní styk se strojvedoucími;

d) rozkaz nebo návěst pro uvedení posunového dílu do pohybu smí dát jen příslušný vedoucí posunové čety, a to teprve tehdy, když se přesvědčil, že všichni zaměstnanci opustili podvalníkovou jámu. Ukončení práce a výstup z podvalníkové jámy ohlásí zaměstnanec určený pro manipulaci s podvalníky vedoucímu posunové čety osobně.

Stejný způsob musí být zachován i tehdy, pracuje-li tento zaměstnanec v manipulační úzkorozchodné koleji;

e) vedoucí posunové čety dá zaměstnanci, který má provádět práce v podvalníkové jámě, souhlas ke vstupu do jámy teprve tehdy, až podvalníky a vozy na jámu najely a jsou zajištěny proti náhodným pohybům zabrzděním hnacího vozidla,

f) za posun na podvalníkové jámě odpovídá vždy osobně vedoucí posunové čety – viz též odstavec b) tohoto článku;

g) před každým posunem s vozidly na podvalníkové jámě (na manipulační koleji, která je pokračováním úzkorozchodné koleje vyústující z podvalníkové jámy) musí strojvedoucí dávat návěst **Pozor**. Stejně

- povinnosti má strojvedoucí i na manipulační koleji, na které zaměstnanci provádějí montáž vozů na podvalníky;
- h) při manipulaci podle předchozího odstavce smí uvést strojvedoucí hnací vozidlo do pohybu jen na pokyn daný vedoucím posunové čety. Ostatním zaměstnancům je při posunu v těchto případech přísně zakázáno dávat návěsti pro posun, kromě návěsti **Stůj a Stůj, zastavte všemi prostředky**. Strojvedoucí kromě návěsti **Stůj a Stůj, zastavte všemi prostředky** nesmí uposlechnout návěsti dávaných jiným zaměstnancem než vedoucím posunové čety;
  - i) zvláštní opatrnosti je třeba při posunu s prázdnými podvalníky, aby nedošlo k jejich vykolejení;
  - j) zaměstnanec provádějící práce v podvalníkové jámě musí nosit výstražnou halenu oranžové barvy.

24. Neobsazeno.

## Kapitola II Podvalníky

### A. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

25. Podvalník je úzkorozchodný podvozek, který slouží jako zařízení pro dopravu normálněrozchodných vozů. Náprava normálněrozchodného vozu se musí připevnit k podvalníku a zajistit pojistnými upínacími háky a sklopnými unášecími vidlicemi způsobem popsaným ve stati B této kapitoly.

26. Na podvalníky se smějí nakládat jen dvounápravové normálněrozchodné vozy s rozvorem nejvýše 10,5 m mimo vozů řady E1 a E0. Pro každé dvojkolí se použije jeden podvalník.

27. Únosnost napsaná na každém podvalníku nesmí být překročena. Při použití podvalníků s různou únosností se počítá vždy s únosností nižší.

28. Náklad normálněrozchodných vozů určených k dopravě na úzkorozchodné trati musí být rozložen a zajištěn podle Přílohy II RIV. Přeprava normálněrozchodných vozů s překročením ložné míry je zakázána. Těžiště nákladu se musí nacházet v podélné rovině souměrnosti vozu.

Před nakládkou normálněrozchodných vozů na podvalníky musí být provedena bezpečnostní prohlídka normálněrozchodného vozu s ověřením rovnoměrného rozložení nákladu. Nerovnoměrně rozložený náklad musí být před nakládkou normálněrozchodného vozu na podvalníky upraven.

**29.** Dveře prázdných krytých vozů základní řady G a H musí být uzavřeny a řádně zajištěny proti otevření během přepravy.

## B. NAKLÁDÁNÍ NORMÁLNĚROZCHODNÝCH VOZŮ NA PODVALNÍKY

**30.** Pro přechod na úzkorozchodnou trať se nakládají normálněrozchodné vozy na podvalníky na tzv. „podvalníkové jámě“.

**31.** Postup při montáži a upevňování vozů na podvalníkové jámě:

- a) podvalníky pro montáž se připraví na úzkorozchodné koleji;
- b) vozy normálního rozchodu se přisunou na podvalníkovou jámu a podvalníky se nastaví pod jejich nápravy. Pak se zvednou unášecí vidlice podvalníku, aby objaly nápravu normálněrozchodného vozu a spojí se pevně svorníky (konstrukčně jsou vidlice opatřeny 4 svorníky, k bezpečnému zajištění pomocí těchto vidlic však dostačují 2 svorníky);
- c) háky (srpky) se zachytí za nápravu vozu tak, že bíle označený hák (srpek) je umístěn vně a neoznačený hák (srpek) uvnitř vzhledem k podélné ose vozu. Aby se znemožnilo uvolňování háků (srpků) od nápravy, je nutné dbát na to, aby háky (srpky) byly mezi oplemem podvalníku a nápravou uchyceny pokud možno kolmo k nápravě. Háky (srpky) nesmí být nikdy zachyceny za sedlo náboje nápravy vozu;
- d) další způsob připevnění těchto vidlic je spojení třmeny, které se do nich zasunou a zajistí k nápravě srpky, dotaženými dvěma maticemi. Když jsou vozy spojeny s podvalníky, odtáhnou se z podvalníkové jámy na úzkorozchodnou kolej do místa, kde kola normálněrozchodného vozu dosednou na oplem podvalníku, tím vozy opustí normálněrozchodnou kolej. Pak se provede zajištění vozu k podvalníkům pojistnými upínacími háky od nosičů podvalníků k nápravám vozů.

**32.** Postup při demontáži vozů z úzkorozchodné tratě na normálněrozchodnou trať:

- a) vozy přecházející na normálněrozchodnou trať se přisunou k podvalníkové jámě, kde se uvolní pojistné upínací háky a takto připravené

vozy se velmi opatrně zasunou na podvalníkovou jámu. Na podvalníkové jámě se nápravy vozů zcela uvolní opačným způsobem, než je popsáno při přechodu vozů na úzkorozchodnou trať – viz čl. 31 tohoto předpisu;

- b) potom se opatrně a pod přímým dozorem vedoucího posunové čety odtáhnou normálněrozchodné vozy na kolejiště normálního rozchodu.

### **33. Neobsazeno**

## **Kapitola III**

### **Vykládání a nakládání vozů na podvalnicích**

**34.** Vykládání a nakládání normálněrozchodných vozů na podvalnicích se musí provádět s náležitou opatrností, aby nedošlo ani krátkodobě k jednostrannému zatížení vozů, popř. k jeho převrácení.

Přepравce musí zajistit, aby při nakládání a při vykládání bylo docíleno rovnoměrného zatěžování všech čtyř pružnic vozu zejména vůči podélné ose vozu.

V nákladišti, kde nejsou přepravní zaměstnanci, sjedná postup zajišťující bezpečnost provozu při nakládce nebo vykládce přednosta dirigující stanice.

**35.** Nelze-li vzhledem k povaze nákladu podmínku podle předchozího článku zajistit, musí přepравce podepřít vůz pevnými podpěrami na všech čtyřech rozích. Dřevěné sloupky mají délku 1,2 m a jejich průměr musí být minimálně 200 mm. Potřebné sloupky dodává přepравce, výjimečně přednosta dirigující stanice.

**36.** Zajištění vozu proti případnému převrácení musí být provedeno vždy, jde-li také o manipulaci v oblouku o poloměru 100 m a menším.

**37.** Přednosta dirigující stanice (určený přepravní zaměstnanec) je povinen kontrolovat dodržování uvedených opatření.

### **38. Neobsazeno.**



## **ČÁST TŘETÍ**

### **PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY**

#### **Kapitola I**

#### **Sestavení a délka vlaků osobní a nákladní dopravy**

**39.** Na trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku je povolena délka nákladního vlaku nejvíce 220 m, pokud v některých dopravních není omezena Tabulkou dopravních údajů.

Osobní vlak sestavený ze čtyřnápravových úzkorozchodných osobních vozů smí mít nejvíce 12 náprav.

**40.** Pro délku vlaku nákladní dopravy je rozhodující délka úzkorozchodného hnacího vozidla, délka brzdících vozů, délka normálněrozchodných vozů naložených na podvalnicích a případně délka úzkorozchodných vozů.

**41.** Vlaky osobní dopravy se sestavují z úzkorozchodných vozů řady 005 (Balm/ú) bez služebního vozu.

Nákladní vlaky se sestavují tak, že za vedoucí hnací vozidlo se zařadí úzkorozchodný brzdící vůz řady D/ú, vozy naložené na podvalnicích a brzdící vůz řady D/ú, popř. další brzdící vůz pro dosažení potřebného brzdícího procenta.

Brzdící vozy se u nákladních vlaků řadí vzhledem k tomu, že podvalníky nejsou samy o sobě bržděny (nemají tedy ani ruční, ani tlakovou brzdu).

**42.** Je-li vlak sestaven z vozů úzkorozchodných a z vozů normálněrozchodných naložených na podvalnicích, platí pro část vlaku na podvalnicích ještě podmínky uvedené v člancích 43 – 52 tohoto předpisu.

**43.** Normálněrozchodné vozy naložené na podvalnicích se řadí vždy mezi úzkorozchodné brzdící vozy řady D/ú, opatřené průběžnou tlakovou brzdou a ruční brzdou.

**44.** Úzkorozchodné brzdící vozy jsou opatřeny na obou čelech zesílenými čelníky a jsou na skříni vozu označeny písmeny D/ú. Tyto vozy

jsou naloženy zátěží o stanovené hmotnosti za účelem zvětšení brzdící váhy a dále jsou vybaveny:

- a) nárazníky připevněnými na horním čelníku v úrovni nárazníků normálněrozchodných vozů naložených na podvalnicích;
- b) normálním spřáhlem pro spojení se sousedním vozem normálního rozchodu naloženého na podvalnicích;
- c) brzdovými spojkami pro spojení s vedoucím hnacím vozidlem a s normálněrozchodnými vozy naloženými na podvalnicích;
- d) na spodním čelníku jedním středním spřáhlem typu pro úzkorozchodné vozy v příslušné výšce pro spojení s úzkorozchodným hnacím vozidlem, popř. s úzkorozchodnými osobními vozy.

**45.** Úzkorozchodné osobní vozy jsou navzájem spojeny samočinným středním spřáhlem. Pro spojení úzkorozchodného hnacího vozidla přímo s úzkorozchodným osobním vozem řady Balm/ú, nebo pro spojení brzdícího vozu řady D/ú s úzkorozchodným osobním vozem řady Balm/ú se musí použít zvláštní mezipojky, protože jak úzkorozchodná hnací vozidla, tak i úzkorozchodné brzdící vozy nejsou vybaveny samočinným spřáhlem. Brzdové spojky se však musí ve všech případech spojit zvlášť samostatně (spojení brzdové spojky není samočinné).

**46.** Mezi brzdící vozy je dovoleno zařadit nejvíce 16 náprav normálněrozchodných vozů naložených na podvalnicích. Normálněrozchodné vozy naložené na podvalnicích se svěšují mezi sebou a s úzkorozchodnými brzdícími vozy šroubovkami a brzdovými spojkami vlastních vozů.

**47.** U nákladních vlaků s přepravou cestujících smí být řazeny vozy pro přepravu cestujících pouze na konci vlaku.

**48.** Odchylně od ustanovení článku 1238 předpisu ČD D2 musí být šroubovky normálněrozchodných vozů, umístěných na podvalnicích, úplně povoleny. Nepoužité šroubovky se zavěsí. Řadit za sebou dva vozy o rozvoru větším než 8 m není dovoleno.

**49.** Vůz D/ú, zařazený na konci každého vlaku, vezoucího nákladní vozy, musí být obsazen členem posunové čety.

V tomto voze musí být vždy k dispozici dvě zarážky, kterými je třeba vlak zajistit v případě jeho mimořádného zastavení na stoupání. Za splnění těchto opatření odpovídá člen posunové čety, kterému bylo uloženo obsadit vůz na konci vlaku.

**50.** U nákladního vlaku je dovoleno za vozem D/ú dopravovat nejvíce jeden úzkorozchodný vůz jako náběžník. Takovýmto vlakem nesmí být dopravovány prázdné podvalníky.

**51.** V normálněrozchodných vozech, naložených na podvalnicích, se nesmí za jízdy vlaku zdržovat žádné osoby.

**52.** Při přepravě zásilek nebezpečného zboží se odchýlně od ustanovení Přílohy 5 předpisu ČD D1 ochranné vozy do vlaku neřadí. Je však zakázáno aby ve vlaku byly řazeny společně vozy se zásilkami výbušnými a ostatní zásilky nebezpečného zboží podle Přílohy 5 předpisu ČD D1.

Zásilky nebezpečného zboží nesmí být řazeny do nákladních vlaků s přepravou cestujících.

**53.** Sunutí vlaku je s výjimkou nepředpokládaného návratu z trati zakázáno.

**54.** Neobsazeno

## Kapitola II

### Brzdění vlaků a rychlost

**55.** Všechny vlaky se brzdí průběžně. Do vedení průběžné brzdy se zapojí všechny brzdy úzkorozchodných vozů s průběžnou brzdou a vozy s potrubím tlakové brzdy. Všechny brzdy normálněrozchodných vozů naložených na podvalnicích se vypnou z průběžného brzdění, jejich průběžného potrubí se použije k propojení průběžné brzdy z hnacího vozidla s brzdícími vozy řady D/ú. Toto opatření musí být provedeno již při sestavě vlaku. Za splnění tohoto opatření odpovídá vedoucí obsluhy vlaku.

**56.** Pro brzdění vlaků platí tyto zásady:

- a) pro všechny vlaky na trati Osoblaha – Třemešná ve Slezsku platí brzdící procenta tabulky I.4b předpisu ČD V15/I. Odchylně od záhlaví této tabulky je povoleno tabulku používat pro menší počet náprav, menší délku vlaku i pro II. způsob brzdění;
- b) pro výpočet hmotnosti vlaku se počítá s hmotností jednoho podvalníku 1,5 t.

57. Ruční brzdění je dovoleno používat jen v případě poruchy průběžné brzdy, a to podle ustanovení předpisu ČD V 15/I.

58. Při poruše průběžné brzdy se musí u ručně brzděného vlaku ruční brzdou návěstního vozu přibrzdit tento vůz dříve, než vlak vjede na úsek tratě se spádem, aby se docílilo natažení vlaku a nedocházelo k nárazovitému a nebezpečnému nabíhání vozů ze zadní části vlaku na vozy zařazené vpředu vlaku.

59. Rychlosti, které nesmějí být překročeny při sestavě jízdního řádu ani při jízdě vlaku, jsou:

- a) u vlaků sestavených jen z úzkorozchodných vozidel ..... 40 km/h;
- b) u vlaků, v nichž jsou zařazena vozidla naložená na podvalnicích ..... 15 km/h;
- c) u vlaků se zařazenými prázdnými podvalnicemi ..... 30 km/h;
- d) při sunutí vlaku (při nepředpokládaném návratu z trati) ..... 10 km/h.

60. Neobsazeno.

### Kapitola III

#### Doprava prázdných podvalníků

61. Prázdné podvalníky je možné dopravovat buď nákladními vlaky bez přepravy cestujících, nebo samostatnou jízdou.

62. Mají-li se nákladním vlakem dopravit prázdné podvalníky, řadí se vždy na konec nákladního vlaku za poslední úzkorozchodný vůz. Jedním vlakem se smí dopravovat skupina nejvíce čtyř podvalníků. Tato skupina podvalníků je zapojena k poslednímu úzkorozchodnému vozu dlouhou tuhou spojkou. Mezi sebou jsou podvalníky navzájem spojeny krátkými tuhými spojkami. Při dopravě prázdných podvalníků se zvednou upevňovací vidlice a nasadí se na ně ostatní upevňovací zařízení. Návěst **Konec vlaku** se umístí na posledním podvalníku na zvednuté vidlice a připevní se drátem (z výzbroje hnacího vozidla).

63. Dopravují-li se prázdné podvalníky samostatně jako vlak, smí být takto dopravována skupina podvalníků o vlastní hmotnosti nejvíce 12 t. S hnacím vozidlem a mezi sebou musí být spojeny obdobně, jak uvedeno v předchozím článku.

**64.** Dopravě prázdných podvalníků musí být věnována mimořádná pozornost. Doprovod vlaku je musí při jízdě neustále sledovat a v každé dopravně kontrolovat jejich provozní stav a hlavně jejich svěšení. Z toho důvodu musí vlak se samostatně dopravovanými podvalníky nebo vlak, kterými jsou dopravovány prázdné podvalníky, v každé dopravně D3 zastavit, i když tam má zrušenou ohlašovací povinnost. Prázdné podvalníky se nesmějí dopravovat za snížené viditelnosti a za nepříznivých povětrnostních poměrů.

**65.** Samostatný nenaložený podvalník je účelovým mechanizačním zařízením a nelze jej proto považovat ve smyslu předpisu ČD D17 za železniční kolejové vozidlo, a to bez ohledu na to, zda jsou přepravovány na konci vlaku, zvláště sjednanou samostatnou jízdou jako vlak nebo v závěsu za speciálním vozidlem. Podvalník se stává železničním kolejovým vozidlem jen v případě, že nese nápravu normálněrozchodného vozu a stává se tak souborem součástí železničního kolejového vozidla.

**66., 67.** Neobsazeno

## Kapitola IV

### Povinnosti zaměstnanců doprovodu vlaku

**68.** Doprovod vlaku musí za jízdy vlaku neustále sledovat běh naložených podvalníků. Za pobytu musí členové obsluhy vlaku kontrolovat stav jejich ložisek, nosných částí oplenu a upevnění normálněrozchodných vozů s podvalníky. Při zjištěné závadě rozhodne strojvedoucí o případné neschopnosti podvalníku k další jízdě.

**69.** Členové obsluhy vlaku musí neustále věnovat pozornost podvalníkům a na nich upevněným normálněrozchodným vozům, zvláště jejich rovnoměrnému zatížení na pružnice.

**70.** Mimořádnou událost, vzniklou za výluky služby dirigujícího dispečera, ohlásí strojvedoucí (v případě jeho neschopnosti jiný člen doprovodu vlaku) výpravčímu stanice určené PND3. Tento výpravčí pak plní povinnosti určené předpisem ČD D17. V případě nutnosti vykonání úkonů, které jsou nutné pro organizování a provozování drážní dopravy na trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, zajistí zrušení výluky služby dirigujícího dispečera.

## **Kapitola V**

### **Vlaková dokumentace**

**71.** Do výkazu vozidel se zapisují normálněrozchodné vozy a podvalníky do příslušného sloupce skutečným počtem náprav vozů a podvalníků.

**72.** Součet náprav se zapíše u vlaku s vozy na podvalnicích ve zlomku:

a) v čitateli počet náprav normálněrozchodných vozů;

b) ve jmenovateli počet náprav podvalníků s indexem „p“.

Jinak platí předpis ČD KN 4/1.

**73.** Zápis do výkazu vozidel se provádí tak, že se nejdříve zapíše vůz a pod ním na další řádek podvalníky. Po levé straně se číslo vozu a čísla příslušných podvalníků, na kterých je vůz naložen, spojí svorkou.

Dvojice podvalníků, na nichž je naložen normálněrozchodný vůz, se zapíše do jedné řádky výkazu vozidel s udáním jejich čísel, počtu náprav (4), hmotnosti (3 t), stanice odesílací a určení s případnými poznámkami.

**74.** Neobsazeno.

## **Kapitola VI**

### **Prohlídky vozů a podvalníků**

**75.** Pro prohlídky vozů při přechodu na úzkorozchodnou trať a opačně platí ustanovení předpisu ČD V62 a předpisu ČD D2.

**76.** Před každým použitím podvalníků se přesvědčí zaměstnanec určený staničním řádem o provozuschopnosti podvalníků a vozů.

**77.** U vozů, které jsou přebírány, je strojvedoucí povinen provést před započítáním posunu technickou prohlídku podvalníků a prověřit správnost upevnění normálněrozchodných vozů k podvalníkům.

**78.** Před odjezdem vlaku z výchozí stanice provádí strojvedoucí technickou prohlídku vlaku. Zjištěné závady menšího rozsahu odstraňuje na místě. Zjistí-li vozy se závadami ohrožující bezpečnost provozu, které nelze na místě odstranit, nařídí tyto vozy odstavit.

**79.** Výměna poškozených podvalníků pod normálněrozchodným vozem mimo podvalníkovou jámu smí být prováděna jen zaměstnanci DKV.

**80.** Pro prohlídky a udržování podvalníků platí ustanovení předpisů ČD V62 a ČD V66 a zvláštních směrnic Ministerstva dopravy a spojů.

**81.** Mazání podvalníků provádí od prvního do desátého dne každého měsíce zvlášť k tomu určený zaměstnanec DKV.

**82.** Neobsazeno

## **ČÁST ČTVRTÁ**

### **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

#### **Kapitola I**

##### **Povolování výjimek**

**83.** Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky je nutno postupovat podle předpisu ČD M1.



## SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

### Obecně závazné právní předpisy:

- 266/1994 Sb. – Zákon o dráhách v platném znění
- 100/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace v platném znění
- 101/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy v platném znění
- 173/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah v platném znění
- 177/1995 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění

### Interní předpisy ČD:

- ČD D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- ČD D2/1 – Doplněk s technickými údaji k předpisu ČD D2
- ČD D2/81 – Doprava speciálních vozidel podle typů
- ČD D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- ČD D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- ČD D7/2 – Předpis pro organizování výluk na síti ČD
- ČD D17 – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- ČD KN1 – Předpis pro přepravu vozových zásilek
- ČD KN4/1 – Směrnice pro vyhotovování výkazu vozidel pro nákladní vlak
- ČD Ok2 – Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance Českých drah
- ČD Ok2/1 – Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah Divize obchodně provozní
- ČD Op16 – Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- ČD S3 – Železniční svršek

ČD S8	– Předpis pro provoz, údržbu a opravy speciálních vozidel (a předpisy přidružené)
ČD V15/I	– Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
ČD V62	– Provozně technický předpis pro železniční vozy
ČD V66	– Předpis pro organizaci oprav železničních nákladních vozů
ČD Z1	– Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
ČD Z11	– Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
Příloha II RIV	– Příloha II (Nakládání nákladních vozů) k Úmluvě o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě RIV
SPP	– Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní nákladní dopravu Českých drah

## **PŘÍLOHY**

## Úzkorozchodná hnací vozidla

Provoz na úzkorozchodné trati je zajišťován čtyřnápravovými motorovými lokomotivami řady 705.

Uvedená hnací vozidla jsou skříňové konstrukce, vybavena na obou stranách řídicím stanovištěm strojvedoucího.

Úzkorozchodné motorové lokomotivy byly vyrobeny ve dvou sériích:

- 705 série I, evidenční čísla do 906 s hmotností 30,5 t;
- 705 série II, evidenční čísla od 907 výše s hmotností 32 t

### Technické údaje:

rozchod .....	760 mm
počet náprav .....	4
druh motoru .....	spalovací
celkový výkon .....	275 kW
druh přenosu výkonu .....	elektrický
celková délka přes nárazníky .....	12 690 mm
vzdálenost hnacích kol .....	8 800 mm
vzdálenost otočných čepů podvozků .....	7 000 mm
pevný rozvor .....	1 800 mm
konstrukční rychlost: série I .....	40 km/h
série II .....	50 km/h
typ tlakové brzdy .....	Dako
brzdící váha: P .....	20 t
ruční .....	15 + 15 t
tažná síla na háku maximální .....	65 kN
počet motorů .....	jeden

Není dovoleno zařazovat postrkové hnací vozidlo ani hnací vozidlo k službě pohotovosti na konci vlaku. Z tohoto důvodu může být použito dvou hnacích vozidel řady 705 obou sérií v čele vlaku.

Součet největších tažných sil činných hnacích vozidel v čele vlaku nesmí přesahovat 220 kN.

## Úzkorozchodné vozy

Na úzkorozchodné trati jsou používány tyto úzkorozchodné vozy:  
 služební vozy řady D/ú: jsou dvounápravové s určením pro posunovou četou a užívané též jako brzdící vozy v nákladních nebo smíšených vlacích;  
 osobní vozy řady 005: jsou čtyřnápravové, užívané pro přepravu cestujících nebo ke služebním účelům;  
 úzkorozchodné vozy používané pro služební účely (nářadové, pomocné apod.)

### Popis služebního vozu řady D/ú

Vůz je celokovové stavby, dvounápravový s určením pro posunovou četou, přepravu zavazadel, spěšnin apod. Slouží též jako brzdící vůz při jízdě vlaku.

Na obou čelech je osazeno narážecí a spřáhlové ústrojí s brzdovými spojkami stejného typu jako u vozů normálního rozchodu a je situováno v úrovni nárazníků normálněrozchodných vozů naložených na podvalnicích.

Dále je vybaven na obou stranách spřáhlem se středním nárazníkem úzkorozchodného typu.

### Technické údaje:

rozchod .....	760 mm
počet náprav .....	2
rozvor .....	4 000 mm
délka vozu přes spřáhlo .....	8 450 mm
délka skříně vozu .....	6 808 mm
tlaková vzduchová brzda .....	DAKO - DK-G
ruční brzda .....	vřetenová
brzdící váha tlakové brzdy .....	14,7 t
ruční brzdy .....	12,0 t
hmotnost vozu .....	12,0 t
druh osvětlení .....	žárovkové elektrické 24 V
druh vytápění .....	kamna na tuhá paliva
největší dovolená rychlost .....	50 km/h

**Popis vozu řady 005 (Balm/ú):**

Je to vůz lehké stavby, určený pro přepravu cestujících na úzkorozchodných tratích, bez průchozích čel.

**Technické údaje:**

rozchod .....	760 mm
počet náprav .....	4
rozvor náprav podvozku .....	1 350 mm
vzdálenost otočných čepů .....	8 500 mm
délka vozu přes spřáhlo .....	14 800 mm
obrys vozu dle .....	ČSN 28 0326
tlaková brzda s jednou záklopkou záchranné brzdy .....	DAKO DK-P
ruční brzda .....	vřetenová
hmotnost vozu .....	13,2 t
počet míst k sedění .....	48
brzdící váha tlakové brzdy .....	15,0 t
ruční brzdy .....	11,0 t
druh osvětlení .....	zářivkové elektrické 48 V
druh vytápění .....	naftové, teplovzdušné
největší dovolená rychlost .....	50 km/h

**Popis úzkorozchodných vozů pro pomocné účely:**

V provozu jsou zařazeny vozy osobní, nákladní, kryté, vysokostěnné a nízkostěnné úzkorozchodného provedení, s určením výhradně pro služební účely.

**Udržování úzkorozchodných vozů:**

Technické prohlídky všech úzkorozchodných vozů jsou stanoveny v následujících obdobích:

- služební vůz řady D/ú dle předpisů ČD V62 a V66
- osobní vozy řady dle předpisů ČD V62 a V66
- vozy pro pomocné účely podle předpisů ČD V62 a V66

**Technické prohlídky provádí:**

služební vozy D/ú STP Krnov, pracoviště Třemešná ve Slezsku  
osobní vozy Balm/ú STP Krnov, pracoviště Třemešná ve Slezsku  
vozy pro pomocné účely STP Krnov, pracoviště Třemešná ve Slezsku

## **Podvalníky**

---

### **Popis podvalníku:**

Podvalník je úzkorozchodný dvounápravový podvozek, zvlášť upravený k nesení nápravy normálněrozchodného vozu.

Rám podélníku je svařený ze dvou podélníků I profilu, které jsou v místě oplenu zesílené, s plynulými přechody horní a dolní pasnice do příčnicku. Dále je složen ze dvou čelníků z válcovaného profilu U 10, který je ve svislém směru zesílen olemovanou deskou. Každý čelník je zesílen podélnou vzpěrou z profilu U 10 zajišťující čelník oproti příčnicku ve vodorovné poloze.

Příčnick tvoří dvě stojiny a dvě pasnice tvaru H. V příčnicku je vložen oplén, který je ve středu zajištěn čepem s pojistkou ve spodní části podvalníku.

Oplén je skříňového průřezu, v místě dosedání kol rozšířený a upravený do tvaru kapsy. V místě vzájemného styku oplenu s podélníky jsou na oplenu přivařené manganové příložky. Ve střední části oplenu jsou přivařeny nosiče na dvě sklopné vidlice, které jsou ovládány a jištěny z obou čelních stran podvalníku.

Vypružení celého rámu podvalníku vůči ložiskové skříni je provedeno prostřednictvím pryžového bloku uloženého mezi rámem a každou ložiskovou skříní.

Dvojkolí s monoblokovými koly má valivá nápravová ložiska.

Na obou čelnících jsou přišroubovány dva nárazníky s pryžovými bloky a po jednom závěsu, který je přivařen na každém čelníku. Pomocí těchto závěsů čepů a táhel lze podvalníky spojit a tímto způsobem je prázdné dopravovat.

### **Technické údaje:**

rozchod .....	760 mm
průměr kol .....	420 mm
průměr čepu nápravy .....	100 mm
délka čepu nápravy .....	80 mm
maximální hmotnost na jednu nápravu .....	10,6 t
průjezd obloukem o nejmenším poloměru .....	40 m
výška oplenu od temene kolejnice .....	184 mm
výška svorníku od temene kolejnice .....	97 mm
největší dovolená rychlost při hmotnosti 10,6 t na nápravu .....	30 km/h
výška dosedací plochy přepravovaného normálněrozchodného vozu nad temenem kolejnice při zatížení 10,6 t na jednu nápravu podvalníku .....	197 mm
vzdálenost středu čepů kol .....	1 114 mm
hmotnost podvalníku .....	1 200 kg

Dvounápravový podvalník typu 9-820-1 je určen pro dopravu normálněrozchodných dvounápravových i čtyřnápravových vozů na úzkorozchodné trati s rozchodem 760 mm.

Uchycení normálněrozchodného vozu na podvalníku:

Dvojkolí normálněrozchodného vozu je umístěno při přepravě v kapsách oplenu. Kapsy tvoří tvarové díly, které jsou přivařeny na rozšířené konce oplenu. Proti posunutí je dvojkolí normálněrozchodného vozu zajištěno dvěma sklopnými vidlicemi, které jsou ovládané pákovým mechanismem z obou čel podvalníku, kde se provádí i jejich zajištění pomocí čepů. Vidlice zároveň slouží k vlečení podvalníků při přepravě podvalníků pod normálněrozchodné vozy. Za vidlice je možné táhnout nebo tlačit pouze jeden podvalník.

Údržba podvalníků:

Běžnou údržbu podvalníků, měsíční prohlídky včetně měření opotřebení dvojkolí, provádí vozoví zámečníci DKV Olomouc, PJ Krnov, pracoviště Osoblaha.

Mazání v provozu:

Nosiče a čepy ovládacích mechanismů se maže mazivem G3.

Styčné plochy manganových příložek a příložek na rámu musí být namazané mazivem Grafit práškový.

Pryžové bloky sloužící k odpružení podvalníků se nesmí mazat!

Podvalníky nejsou vybaveny brzdovým zařízením, nelze je brzdit průběžně ani ručně.



## **Směrnice pro provoz úzkorozchodných speciálních vozidel**

- I. Směrnice pro provoz motorového vozíku MUV 69/760 a přívěsných vozíků PV 760**
- II. Směrnice pro provoz stroje na výměnu pražců SVP 74/760**
- III. Směrnice pro provoz automatické strojní podbiječky Plasser O8 - 75 -GS**
- IV. Směrnice pro provoz strojní podbiječky SP 62 NU**
- V. Směrnice pro přepravu kolejových polí na podvozcích Vz 53u na tratích s rozchodem 760 mm**
- VI. Směrnice pro provoz stroje Pušl 71u**
- VII. Směrnice pro přepravu výsypných vozů Sau**

**I**  
**Směrnice pro provoz speciálního vozidla MUV 69/760  
a přívěsných vozíků PV 760**

Při údržbových a opravných pracích na úzkorozchodné trati jsou používána speciální vozidla MUV 69/760 s přívěsnými vozíky PV 760 s rozchodem 760 mm.

Na základě článku 5 úvodního ustanovení předpisu ČD D2/81 vydávám následující směrnice pro jejich dopravu a provoz:

1. Motorový univerzální vozík MUV 69/760 je dvounápravové plošinové vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, opatřené v přední části kabinou pro řidiče. Slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, popř. osob. Univerzálnost spočívá v tom, že kromě jeho vlastního poslání může být pomocí přídavných zařízení modifikován k výkonu dalších druhů prací.
2. Způsob dopravy:
  - a) jako vlak s vlastním pohonem pojezdu;
  - b) jako PMD.
3. Největší dovolená rychlost:
  - a) jako vlak i jako PMD ..... 30 km/h
  - b) přes výhybky a v obloucích o poloměru menším než 70 m ..... 15 km/h
  - c) při poruše přímočinné brzdy, za použití ruční brzdy ..... 10 km/h
4. Největší sklon: ..... 30 ‰
5. Nejmenší poloměr oblouku při nesnížené rychlosti: ..... 100 m
6. Hmotnost:
  - a) motorový vozík MUV ..... 7, 5 t
  - b) přívěsný vozík PV ..... 3, 2 t
7. Únosnost:
  - a) motorový vozík MUV ..... 8, 0 t
  - b) přívěsný vozík PV ..... 10, 0 tNáklad musí být rovnoměrně rozložen, kusový náklad musí být umístěn pokud možno v podélné ose vozidla. Za rovnoměrné rozložení nákladu a dodržování největší dovolené rychlosti je zodpovědný řidič motorového vozíku.

8. Brzdění:
- brzda automobilová, brzdící váha neudána
  - při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádí. Za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu článku 80 a 81 předpisu ČD S8 řidič speciálního vozidla.
9. Největší hmotnost na nápravu:
- motorový vozík MUV prázdný ..... 4,8 t
  - motorový vozík MUV ložený ..... 8,0 t
  - přívěsný vozík PV ..... 6,6 t
10. Počet náprav motorového vozíku i přívěsného vozíku: ..... 2
11. Délka:
- motorový vozík MUV ..... 6,76 m
  - přívěsný vozík PV ..... 5,00 m
12. Nutnost výluky koleje:  
 Při dopravě není nutná výluka koleje. Pro jízdu vlaků po sousední koleji není nutné žádných omezení.
13. Spojování vozidel:
- motorový vozík MUV a přívěsné vozíky PV nemají narážecí a tahadlové ústrojí normalizované stavby, jsou vybaveny zařízeními pro upevnění tuhé spojky,
  - za motorový vozík MUV je dovoleno přivést nejvíce dva přívěsné vozíky PV nebo jiná nečinná speciální vozidla, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu stejné konstrukce, za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/1 předpisu ČD D2/81,
  - za motorový vozík MUV lze přivést i jiná služební vozidla průběžně brzděná, a to bez připojení na průběžnou brzdu, do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2 předpisu ČD D2/81.

## II

### Směrnice pro provoz stroje na výměnu pražců SVP 74/760

- Stroj na výměnu pražců SVP 74/760 je dvounápravové speciální hnací vozidlo sloužící k výměně pražců a dalším pracím podle druhu přidavného zařízení.

2. Způsob doprav:
  - a) jako vlak s vlastním pohonem pojezdu
  - b) jako PMD
  
3. Největší dovolená rychlost:
  - a) jako vlak i jako PMD ..... 30 km/h
  - b) při poruše přímočinné brzdy za použití ruční brzdy ..... 10 km/h
  
4. Největší sklon: ..... 30 ‰
  
5. Nejmenší poloměr oblouku: ..... 75 m
  
6. Hmotnost stroje: ..... 14,4 t
  
7. Brzdění:
  - a) brzda automobilová, brzdící váha není udána
  - b) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádí. Za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu článku 80 a 81 předpisu ČD S8 řidič speciálního vozidla.
  
8. Největší hmotnost na nápravu: ..... 7,4 t
  
9. Počet náprav: ..... 2
  
10. Délka stroje: ..... 5,62 m
  
11. Nutnost výluky koleje:
  - a) při dopravě není potřeba výluky koleje, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
  - b) stroj musí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji. Obsluha stroje sleduje při práci jízdy vlaků po sousední koleji a odpovídá za manipulaci s výložníkem i jeho příslušenstvím tak, aby jimi nedošlo k narušení průjezdného průřezu sousední koleje. Podél pracoviště na kolejové splítce smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h.
  
12. Spojování vozidel:
  - a) stroj nemá narážecí a tahadlové ústrojí normalizované stavby, je vybaven zařízením pro upevňování tuhé spojky,
  - b) stroj je dovoleno spojovat tuhouspoučkou s přívěsnými vozíky, které mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu stejné konstrukce

- za dodržení podmínek uvedených v tabulce VI/2/1 předpisu ČD D2/81,
- c) za stroj je dovoleno přivést bez připojení na průběžnou brzdou nejvýše jedno nečinné vozidlo, které nemá narážecí a tahadlové ústrojí normalizované stavby do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2 předpisu ČD D2/81.

### III

#### **Směrnice pro provoz automatické strojní podbiječky Plasser 08 - 75 - GS**

1. Automatická strojní podbiječka Plasser 08 - 75 - GS je dvounápravové speciální hnací vozidlo, které automaticky směrově a výškově upravuje polohu koleje.
2. Způsob dopravy:
  - a) jako vlak s vlastním pohonem pojezdu
  - b) jako PMD
3. Největší dovolená rychlost:
  - a) jako vlak i jako PMD ..... 20 km/h
  - b) přes výhybky ..... 10 km/h
  - c) při poruše přímočinné brzdy a použití ruční brzdy ..... 5 km/h
4. Největší sklon: ..... 28 ‰
5. Nejmenší poloměr oblouku: ..... 75 m
6. Hmotnost: ..... 27 t
7. Brzdění:
  - a) brzda tlaková přímočinná, kovové brzdové špalíky
  - b) brzdící váha není udána
  - c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádí. Za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízd a způsob brzdění odpovídá ve smyslu článku 80 a 81 předpisu ČD S8 řidič speciálního vozidla.
8. Největší hmotnost na nápravu: ..... 13,5 t

9. Počet náprav: ..... 2
10. Délka stroje: ..... 11, 6 m
11. Nutnost výluky koleje:
- a) při dopravě není potřeba výluka koleje, pro jízdy vlaků po sousední koleji není nutné žádné omezení;
  - b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji, pro jízdy vlaků po sousední koleji není nutné žádné omezení;
  - c) při jízdě jako vlak i jako speciální vozidlo se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádí. Za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu článku 31 předpisu ČD S8 řidič traťového stroje.
12. Spojování vozidel:  
Stroj nemá narážecí ani tahadlové ústrojí. Je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky.

#### IV

### Směrnice pro provoz strojní podbíječky SP 62 NU

1. Strojní podbíječka SP 62 NU je dvounápravové speciální hnací vozidlo, vybavené nivelačním zařízením, které je umístěno na předemnutém vozíku. Podbíjecí agregáty jsou umístěny před přední nápravou.
2. Způsob dopravy:
- a) jako vlak s vlastním pohonem pojezdu
  - b) jako PMD
3. Největší dovolená rychlost:
- a) jako vlak – jízda vpřed ..... 25 km/h  
– jízda vzad ..... 20 km/h
  - b) jako speciální vozidlo podle následující tabulky rychlostí:

spád v ‰	rychlost
0 – 10	25 km/h
11 – 15	20 km/h
16 – 28	15 km/h
  - c) při jízdě v oblouku R=100 m ..... 15 km/h
  - d) při poruše přímočinné brzdy za použití ruční brzdy ..... 10 km/h
  - e) při jízdě přes výhybky ..... 10 km/h

4. Nejmenší poloměr oblouku: ..... 75 m
5. Hmotnost stroje (včetně nivelačního vozíku): ..... 20,5 t
6. Brzdění:
  - a) brzda automobilová
  - b) brzdící váha neudána
  - c) závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v bodě 3. b) těchto směrnic
  - d) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádí. Za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu článku 80 a 81 předpisu ČD S8 řidič speciálního vozidla.
7. Počet náprav (SP 62 NU + nivelační vozík) ..... 2 + 2
8. Délka stroje s nivelačním vozíkem: ..... 13,27 m
9. Spojování vozidel:
  - a) stroj nemá narážecí ani tahadlové ústrojí normalizované stavby, je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
  - b) stroj je trvale spojen s nivelačním vozíkem, který tvoří jeho nedílnou součást.
10. Provoz:
  - a) strojní podbíječka SP 62 NU je určena pro podbíjení pražců při současné nivelaci a zdvihu koleje  
Základní technické údaje stroje:

rozvor .....	2 700 mm
rozchod .....	760 mm
celková šířka .....	2 605 mm
celková délka .....	13 270 mm
celková výška .....	3 060 mm
  - b) strojní podbíječku je možno přepravovat jak vlastním pohonem pojezdu, tak i na železničních vozidlech. Při nakládání na vozidla je třeba dbát na souhlasnost podélné osy stroje s osou vozu, jinak by byla překročena ložná míra.
  - c) obsluhu strojní podbíječky tvoří dva strojníci, jeden strojník je určen jako vedoucí stroje. Oba zaměstnanci musí absolvovat výcvik a mít odbornou způsobilost podle VZŘ.

## V

### **Směrnice pro přepravu kolejových polí na podvozcích Vz 53u na tratích o rozchodu 760 mm**

1. Popis zařízení:  
Podvozek Vz 53u tvoří dvě postranice se čtyřmi volnoběžnými koly o průměru 400 mm, shodnými s koly podvozku Vz 53. Postranice jsou navzájem spojeny upravenými příčnicí s upevňovacím otvorem pro spojovací tyče. Konstrukce podvozku vyhovuje největšímu zatížení 8 t.
2. Způsob dopravy:
  - a) jako ucelený vlak s použitím hnacího vozidla, a to nejvíce tři svazky kolejových polí. Služební vlak musí být při jízdě do stanice určen vždy obsazen technickým doprovodem dvěma zaměstnanci, z nichž jeden je určen jako vedoucí, který odpovídá za sestavu vlaku nařízenou těmito směnicemi. Za vedení vlaku po dopravní stránce ve smyslu těchto směnic odpovídá strojvedoucí. Služební vlak musí být vždy tažen.
  - b) jako PMD s použitím hnacího vozidla, a to pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji (souprava ložených nebo prázdných podvozků). Při jízdě PMD na vyloučenou kolej, popř. při posunu, je dovoleno podvozky sunout. Z důvodu bezpečnosti jízdy smí mít sunutá souprava nejvíce dva svazky kolejových polí, aby strojvedoucí a zaměstnanec řídící posun mohli sledovat naložená kolejová pole a kolej před nimi. Při těchto jízdách musí zaměstnanec řídící posun zajistit střežení všech přejezdů.
3. Řadění vlaku:  
Soupravu podvozků (ložených i prázdných) je možno spojit s hnacím vozidlem, brzdícími vozy řady D/ú a motorovým vozíkem MUV. Motorového vozíku je možné použít jako hnacího vozidla jen u souprav prázdných podvozků nebo u soupravy ložené starými kolejovými poli o největší hmotnosti 7,5 t, t.j. jeden svazek.
4. Největší dovolená rychlost:
  - a) ložené podvozky – tažené ..... 30 km/h  
– sunuté ..... 15 km/h  
– tažené i sunuté přes výhybky ..... 5 km/h



- b) prázdné podvozky – tažené ..... 20 km/h  
 – sunuté ..... 10 km/h  
 – tažené i sunuté přes výhybky ..... 5 km/h
5. Největší sklon: ..... bez omezení
6. Nejmenší poloměr oblouku:  
 U souprav ložených i prázdných podvozků ..... 75 m
7. Hmotnost:  
 a) hmotnost prázdného podvozku ..... 900 kg  
 b) hmotnost nového kolejového pole délky 12, 5 m  
 (kolejnice S 49, pražce dřevěné, rozd. „C“) ..... 2 900 kg  
 c) hmotnost starého kolejového pole délky 9 m  
 (kolejnice XXIVa, pražce dřevěné, rozd. „A“) ..... 980 kg  
 d) do svazku lze naložit nejvíce 4 nová kolejová pole nebo 5 sta-  
 rých kolejových polí
- Pro výpočet hmotnosti soupravy se uvažuje:  
 hmotnost podvozku ..... 1 000 kg  
 hmotnost nového kolejového pole ..... 3 000 kg  
 hmotnost starého kolejového pole ..... 1 000 kg  
 hmotnost spojovacích tyčí se neuvažuje
8. Brzdění:  
 a) podvozky Vz 53u nejsou brzděny  
 b) při jízdě do stoupání upravuje strojvedoucí výkon a tažnou sílu,  
 při jízdě po spádu musí brzdit plynule, aby nedocházelo k rázům  
 a spojky mezi hnacím vozidlem a podvozky i mezi podvozky byly  
 namáhány co nejméně
9. Počet náprav:  
 a) souprava ložených podvozků ..... 12 náprav  
 b) souprava prázdných podvozků ..... 30 náprav
10. Nutnost výluky koleje:  
 Při dopravě není nutná výluka koleje.
11. Spojování podvozků:  
 a) podvozky se spojují mezi sebou i s hnacím vozidlem pomocí  
 speciálních spojovacích tyčí v provedení TSS Olomouc;  
 b) prázdné podvozky se spojují stejně jako podvozky ložené;

- c) spojení podvozku není odpruženo, proto nesmí dojít během jízdy k náhlým změnám rychlosti. Přechod na vyšší rychlost, popř. snižování rychlosti musí probíhat plynule;
- d) čepy spojovacích tyčí je nutné zajistit proti samovolnému uvolnění závlačkou.

12. Ostatní údaje:

- podvozky Vz 53u jsou majetkem TSS Starý Plzenec a jsou určeny pouze pro zvláštní účely železnice;
- technická dokumentace je k dispozici na TSS Starý Plzenec.

## VI

### Směrnice pro provoz stroje Pušl 71u

V podstatě se jedná o vozidlo MUV s úpravou pro rozchod kolejí 760 mm, vybavené v přední části radličkami a dvěma bočními pluhy na korbě vozidla. Pluhy v přepravní poloze nezasahují do profilu. Stroj se používá pro úpravu štěrkového lože. Podmínky pro dopravu jsou stejné jako u motorového vozíku MUV 69/760.

Pušl 71u se liší pouze hmotností, která je 17 t a délkou 10,5 m.

## VII

### Směrnice pro přepravu výsypných vozů Sau

1. Výsypný vůz Sau je čtyřnápravové kolejové vozidlo, vzdálenost otočných čepů je 7 m, rozvor kol podvozku 1 m a největší šířka ve výšce 2 500 mm je 3 120 mm.
2. Způsob dopravy:  
Jako ucelený služební vlak s použitím hnacího vozidla, bez technického doprovodu. Při jízdě na vyloučenou kolej a z vyloučené koleje jako PMD doprovází soupravu zaměstnanci určení k manipulaci se sypáním štěrku.
3. Největší dovolená rychlost:
  - a) ložené nebo prázdné vozy ..... 20 km/h
  - b) přes výhybky ložené nebo prázdné vozy ..... 5 km/h
4. Největší sklon: ..... bez omezení

5. Nejmenší poloměr oblouku: ..... 75 m
6. Vlastní hmotnost: ..... 13 500 kg
7. Únosnost: ..... 18 000 kg
8. Brzdění:  
Vůz nemá brzdové ústrojí, je vybaven pouze potrubím průběžné brzdy.
9. Největší hmotnost na nápravu:  
při maximálním naložení ..... 8 t
10. Počet náprav: ..... 4
11. Délka vozu přes nárazníky: ..... 12, 90 m
12. Nutnost výluky koleje:  
Při dopravě i při práci není nutná výluka koleje. Pro jízdu po sousední koleji není nutné žádné další opatření.
13. Spojování vozidel:  
Vozy jsou vybaveny narážecím a tahadlovým ústrojím normalizované stavby, lze je přivěšovat pouze k vozům řady D/ú. Vůz nemá úzkorozchodné spřáhlo.
14. Řadění vlaku:  
Vlak, dopravující výsypné vozy řady Sau, bude řazen takto:  
hnací vozidlo – vůz D/ú – 2 až 3 Sau - D/ú – hnací vozidlo
15. Ostatní údaje:
- vůz se používá pouze pro zvláštní účely ČD
  - údržbu a mazání zajišťuje TSS Starý Plzenec podle technických podmínek
  - výkresová a technická dokumentace je k dispozici na TSS Starý Plzenec

---

Gestorský útvar: České dráhy, s. o.  
Divize obchodně provozní o.z.  
Odbor provozu  
Nábřeží L. Svobody 12  
110 15 Praha 1  
Vydavatel: Tiskárna Ing. Fabián, Praha  
Náklad: 300 kusů  
Rok vydání: 1997