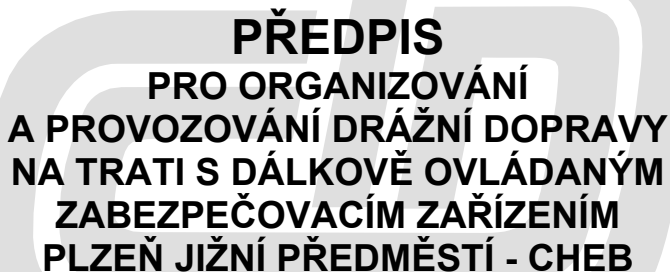




ČESKÉ DRÁHY, s.o.

ČD  
D46



**PŘEDPIS  
PRO ORGANIZOVÁNÍ  
A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY  
NA TRATI S DÁLKOVĚ OVLÁDANÝM  
ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM  
PLZEŇ JIŽNÍ PŘEDMĚSTÍ - CHEB**

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, s. o.  
dne 31. října 1997  
č.j. 58233/97-O18

Účinnost od 28. 12. 1997



## OBSAH

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH .....	5
ROZSAH ZNALOSTÍ .....	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK .....	9
<b>ČÁST PRVNÍ -ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....</b>	<b>11</b>
<i>Kapitola I - Úvodní ustanovení .....</i>	<i>11</i>
<i>Kapitola II - Základní pojmy .....</i>	<i>12</i>
<i>Kapitola III - Obecná ustanovení .....</i>	<i>14</i>
A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....	14
B. VYBAVENÍ TRATI .....	15
C. OBSAZENÍ STANIC A ÚSTŘEDNÍHO STAVĚDLA .....	17
D. DOPRAVNÍ DOKUMENTACE .....	18
<b>ČÁST DRUHÁ - POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>19</b>
<i>Kapitola I - Nepoužívané návěsti .....</i>	<i>19</i>
<i>Kapitola II - Zvláštní návěsti .....</i>	<i>19</i>
<b>ČÁST TŘETÍ - ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>20</b>
<i>Kapitola I - Jízdní řády .....</i>	<i>20</i>
<i>Kapitola II - Náskok a zpoždění .....</i>	<i>20</i>
<i>Kapitola III - Zabezpečení jízd vlaků .....</i>	<i>21</i>
A. PŘEDVÍDANÝ ODJEZD .....	21
B. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PŘI NORMÁLNÍ ČINNOSTI ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ A PŘI PORUŠE DÁLKOVÉHO OVLÁDÁNÍ .....	22
C. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PŘI PORUŠE AUTOMATICKÉHO BLOKU .....	22
D. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ VE STANICÍCH .....	23
E. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ VE STANICÍCH PŘI PORUCHÁCH .....	24
Porucha vjezdového návěstidla .....	24
Porucha odjezdového návěstidla .....	25
Porucha dálkového ovládání výhybek .....	26
Porucha kolejových obvodů .....	26
F. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PODLE ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ PŘI NEMOŽNÉM DOROZUMĚNÍ .....	27
G. OPATŘENÍ PŘI PORUŠE NAPÁJENÍ .....	28

H. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ NA DVOUKOLEJNÉ TRATI VYBAVENÉ ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM PRO JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ .....	28
I. VÝPRAVA A ODJEZD VLAKU .....	29
J. VJEZDOVÉ KOLEJE A MÍSTO, KDE MÁ VLAK ZASTAVIT .....	30
<i>Kapitola IV - Písemné rozkazy .....</i>	32
<i>Kapitola V - Posun .....</i>	32
<i>Kapitola VI - Posun mezi dopravami .....</i>	34
<i>Kapitola VII - Přejezdy .....</i>	35
<i>Kapitola VIII - Výluky kolejí a trakčního vedení a jízdy vozidel na vyloučené kolejí a za napětové výluky .....</i>	35
<i>Kapitola IX - Předání stanice na přímé ovládání a na místní obsluhu výhybek .....</i>	38
<b>ČÁST ČTVRTÁ - PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>39</b>
<i>Kapitola I - Použití a doprava speciálních vozidel .....</i>	39
<i>Kapitola II - Zkušební jízdy vozidel .....</i>	40
<i>Kapitola III - Sestavení vlaku .....</i>	40
<i>Kapitola IV - Odstavování vozidel .....</i>	40
<i>Kapitola V - Povinnosti zaměstnanců doprovodu vlaků .....</i>	41
<i>Kapitola VI - Jízda vlaku po částech .....</i>	42
<i>Kapitola VII - Selhání průběžné brzdy a mobilní části VZ .....</i>	42
<b>ČÁST PÁTÁ - SPOLEČNÁ A ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ .....</b>	<b>43</b>
<i>Kapitola I - Nehody, mimořádné události, nehodové události, mimořádnosti .....</i>	43
<i>Kapitola II - Zvláštní povinnosti zaměstnanců .....</i>	44
<i>Kapitola III - Povolování výjimek .....</i>	47
<b>SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY .....</b>	<b>48</b>
 <b>Přílohy:</b>	
Příloha 1 - Schématické náčrtky stanic na trati DOZ .....	51
Příloha 2 - Vybavení stanic pro místní obsluhu výhybek .....	68
Příloha 3 - Popis DOZ .....	73
Příloha 4 - Neobsazeno	
Příloha 5 - Pomůcky pro výkon služby na pracovišti dispečera ....	100
Příloha 6 - Vzor odevzdávky služby dispečera .....	101
Příloha 7 - Vzor Zmocnění D 46 ( <i>normativní</i> ) .....	102



## ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	pracovní zařazení	Znalost ČD D 46
skupina 1: GŘ ČD GI ČD DOP ČD DDC ČD OPŘ ČD	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby, dispečer	úplná
	- ostatní zaměstnanci, kteří pro výkon své funkce musí mít odbornou zkoušku dopravního minima	čl. 1-34, 48, 49 příloha 1, 7
skupina 2: železniční stanice	- výpravčí, (pohotovostní výpravčí)	čl. 1 - 270 přílohy 1, 2, 3 (čl.42-69), 4, 7
	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	podle rozsahu příslušné skupiny
skupina 2/I: železniční stanice	- posunová četa	čl. 1, 2, 3, 5, 6, 10-44, 49, 59, 88, 121, 171-187, 202, 203, 213, 226, 228, 232-243, 247, 254, 263 příloha 1, 2, 3 (čl. 45-51,69), 4, 7
skupina 2/II: železniční stanice	- dozorce výhybek	čl. 1, 2, 3, 5, 6, 10-44, 45, 49, 50, 56, 59, 60, 69, 88, 115, 121, 125, 150-151, 156, 165-167, 171-184, 195, 202, 209-213, 217-218, 228, 238-241, 247, 261 příloha 1, 2, 3 (čl. 45-69), 4, 7
skupina 2/III: železniční stanice	- obsluha vlaku	čl. 1, 2, 3, 5, 6, 10-44, 49, 59, 65, 67, 69, 88, 121, 144-160, 180-184, 213, 226, 228, 232-234, 238, 240, 247, 254 příloha 1, 3 (čl. 45-51, 69), 4, 7

Organizační složka	pracovní zařazení	Znalost ČD D 46
Skupina 3: Depo kolejových vozidel	- strojvedoucí	čl. 1-21, 26-39, 42, 45, 49, 56, 59, 60, 65, 67, 70, 88, 91, 92, 100, 101, 102, 109, 110, 111, 115, 120, 121, 138, 139, 144, 147, 150, 151-154, 156, 165-183, 188, 202, 213, 225, 226, 228, 232-234, 238-245, 247, 254, 262 příloha 1, 2 (čl. 17), 3 (čl. 15, 16, 45, 47 - 53), 4, 7
	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	podle rozsahu příslušné skupiny
Skupina 4: Správy dopravní cesty, OSŽT, SŽE	- zaměstnanci provádějící údržbu zabezpečovacího zařízení a jeho napájení	úplná
	- strojvedoucí	čl. 1-21, 26-39, 42, 45, 49, 56, 59, 60, 65, 67, 70, 88, 91, 92, 100, 101, 102, 109, 110, 111, 115, 120, 121, 138, 139, 144, 147, 150, 151-154, 156, 165-183, 188, 202, 213, 217-221, 225, 226, 228, 232-234, 238-245, 247, 254, 255, 262 příloha 1, 2, 3 (čl. 15, 16, 45, 47 - 53), 4, 7
	- zaměstnanci, kteří provádí údržbu zařízení, vyjma údržby zabezpečovacího zařízení a jeho napájení	čl. 1-42, 45, 48, 49, 50, 56, 57, 59, 60, 121, 165, 166, 171-184, 188-190, 194-204, 217-221, 226, 228, 240, 247, 250, 263, 264 příloha 1, 2, 4, 7
	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby	dle rozsahu příslušné skupiny

Organizační složka	pracovní zařazení	Znalost ČD D 46
Skupina 5: Ústav podnikového vzdělávání	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaměstnanci, kteří provádějí dopravní školení z předpisu ČD D46</li> <li>- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují činnost zaměstnanců provádějících dopravní školení předpisu ČD D46</li> </ul>	úplná
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ostatní zaměstnanci, kteří pro výkon své funkce musí mít odbornou zkoušku dopravního minima</li> </ul>	čl. 1-34, 48, 49 příloha 1, 7



## SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

AB	- automatický blok
ČD	- České dráhy
ČD D1	- Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
ČD D2	- Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
ČD D3	- Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
ČD Ok 2/1	- Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance ČD - DOP
ČD Op 16	- Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
ČD T1	- Předpis pro telefonní provoz
ČD Z1	- Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
ČD Z2	- Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
ČD Z11	- Předpis pro obsluhu radiových zařízení
DDC	- Divize dopravní cesty
Dodatek	- Dodatek k předpisu ČD D2
DOP	- Divize obchodně provozní
DOZ	- dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
GŘ ČD	- Generální ředitelství Českých drah
GVD	- Grafikon vlakové dopravy
MS	- měničové stanice
NS	- napájecí stanice
NZZ	- napájení zabezpečovacího zařízení
OPŘ	- Obchodně provozní ředitelství
OSŽT	- Oblastní správa železničních telekomunikací
PMD	- posun mezi dopravami
PN D3	- Prováděcí nařízení k předpisu ČD D3
PZM	- Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	- Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	- Přejezdové zabezpečovací zařízení
ROV	- rozkaz o výluce
ROVZZ	- rozkaz o vypnutí a zapnutí zabezpečovacího zařízení
RS	- rozpínací stanice
RZZ	- reléové zabezpečovací zařízení
ŘSEÚ	- řídicí stanoviště elektrodispečerů
SDC	- Správa dopravní cesty
SDC-SSZT	- Správa dopravní cesty - správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SJŘ	- sešitový jízdní řád

SMV - síť manipulačních vlaků  
SŘ - Staniční řád  
TRS - Traťový radiový systém  
VZ - vlakový zabezpečovač

# ČÁST PRVNÍ

## ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### Kapitola I

#### Úvodní ustanovení

1. Předpis ČD D46 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň Jižní předměstí - Cheb (dále jen předpis ČD D46) obsahuje ustanovení pro výkon dopravní služby a obsluhu dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení.

2. Předpis ČD D46 platí jen v návaznosti na příslušná ustanovení předpisů ČD D1, ČD D2, ČD Z1, ČD Z2 a ČD Z11. Odchylná ustanovení od těchto předpisů jsou součástí tohoto předpisu.

3. Předpis ČD D 46 je závazný pro:

- všechny zaměstnance Českých drah, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování nebo provozování drážní dopravy na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň Jižní předměstí - Cheb;
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami využívají jimi provozovanou dopravní cestu na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb;
- 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 na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb.

4. Všechna opatření týkající se dopravní služby na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň Jižní předměstí - Cheb musí být v souladu s ustanoveními tohoto předpisu. Ustanovení tohoto předpisu může měnit nebo doplňovat jen generální ředitel ČD.

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

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

6. Dnem nabytí účinnosti tohoto předpisu se ruší:
  - předpis ČD D 46 platný od 1.5.1988;
  - všechny vztažné výnosy a nařízení vydané útvary GŘ ČD, ředitelstvími divizí a středních článků řízení včetně všech vydaných výjimek.
7. Neobsazeno.
8. Neobsazeno.
9. Neobsazeno.

## **Kapitola II**

### **Základní pojmy**

10. Základní pojmy jsou převzaté z předpisů ČD a pro účely tohoto předpisu se rozumí:

**Dálkové řízení dopravy** - je řízení dopravy ve stanovené ucelené oblasti prostřednictvím dálkově ovládaných staničních RZZ z ústředního stavědla.

**Stanice samostatně řízená** - je stanice vybavená staničním RZZ, které trvale obsluhuje výpravčí. Dispečer má pouze optickou kontrolu obsazení dopravních kolejí, zhlaví a povolujících znaků hlavních návěstidel.

**Stanice zapojená do dálkového ovládaní** - je v základním stavu ovládána z řídicího stanoviště DOZ. Je vybavena staničním RZZ, způsobeným dálkovému ovládaní.

**Stanice převzatá na přímé ovládaní** - je stanice zapojená do dálkového ovládaní, která je řízena pohotovostním výpravčím z řídicího stolu přímého ovládaní (dále jen z řídicího stolu), přičemž kontroly na řídicím stanovišti DOZ zůstávají zachovány.

11. **Ústřední ovládaní** - je ovládaní prvků NZZ z řídicího stanoviště elektrodispečerů.

**Dálkové ovládaní** prvků zařízení NZZ je ovládaní z jiného stanoviště než z řídicího stanoviště elektrodispečerů (např. dopravní kanceláře a pod.).

**12. Směnný inženýr** je zaměstnanec na ústředním stavědle, který odpovídá za správnou činnost DOZ.

**Udržující zaměstnanec** je zaměstnanec SDC-SSZT, který udržuje zabezpečovací a určené sdělovací zařízení nebo zaměstnanec OSŽT, který udržuje určené sdělovací zařízení.

**13. Dispečer** je zkrácené označení vlakového dispečera na trati vybavené DOZ.

**Řídicí stanoviště** - stanoviště dispečerů na ústředním stavědle.

**14. Pohotovostní výpravčí** je zaměstnanec, který vykonává ve stanici dálkově ovládané službu výpravčího při jejím předání na přímé ovládání.

**15. Ústřední stavědlo** je souhrn zařízení, umožňující dispečerské řízení dopravy pomocí dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení dopraven.

**Indikační deska** - deska na řídicím stanovišti, kde je schematicky znázorněna trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením.

**Řídicí stůl** je panel s kontrolními a ovládacími prvky, ze kterého může pohotovostní výpravčí obsluhovat staniční RZZ.

**Vlakograf** je zařízení pro samočinný záznam splněného grafikonu vlakové dopravy.

**Pomocné stavědlo** je zařízení, umožňující převzetí obsluhy výhybek a výkolejek na místní ovládání a obsluhu seřaďovacích návěstidel.

**Místní ovládání** je obsluha výhybek a výkolejek z pomocného stavědla nebo skříňky pro místní ovládání.

**Elektromagnetický zámek s kontrolou polohy výhybky (výkolejky)** je zámek s mechanickým ústrojím ovládaným páčkou na boku skříňě zámku, které je nutno pro odemčení zámku elektromagneticky uvolnit souhlasem ze stavědla. Uzamčený zámek elektricky hlásí koncovou polohu výhybky (výkolejky) a její rozříznutí.

**Peronizovaná stanice** je stanice, která je vybavena zvýšenými nástupišti u kolejí, kde příchod a odchod cestujících na a z nástupiště je upraven lávkou nebo podchodem.

**Měničová stanice** je objekt, z něhož je napájeno zabezpečovací zařízení příslušného úseku prostřednictvím kabelového rozvodu 6 kV/75 Hz.

**Rozpínací stanice** je objekt ve stanicích pro napájení staničního RZZ z kabelového rozvodu 6 kV/75 Hz s možností výkonového rozpojování napájecího úseku.

**Trafoskříň** je skříň, do níž je rozpojitelně zasmyčkován kabel 6 kV/75 Hz a ve které jsou instalovány transformátory pro napájení traťového zabezpečovacího zařízení.

- 16. Neobsazeno.
- 17. Neobsazeno.
- 18. Neobsazeno.
- 19. Neobsazeno.

### **Kapitola III** **Obecná ustanovení**

#### A. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

**20.** Všichni zaměstnanci, kteří mají konat dopravní službu nebo pracovní činnost, pro kterou je předepsána znalost tohoto předpisu, musí mít odbornou způsobilost podle předpisu ČD Ok 2/1 a musí být přezkoušeni z tohoto předpisu.

Zaměstnanci doprovodu vlaku musí být přezkoušeni pouze při výkonu služby v úseku Kozolupy (vyjma) - Cheb (vyjma).

Po úspěšně vykonané zkoušce obdrží zaměstnanec Zmocnění k výkonu služby na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň Jižní předměstí - Cheb (dále jen Zmocnění D46). Zkouška se zapíše ve Výkazu o zkouškách.

**21.** Zaměstnanec, který určuje zaměstnance k výkonu dopravní služby na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb, se musí před jejich zařazením vždy přesvědčit, zda splňují podmínky odborné způsobilosti.

**22.** Každý zaměstnanec musí mít při výkonu služby na trati u sebe Zmocnění D46.

**23.** Pohotovostní výpravčí musí mít kvalifikaci výpravčího.

**24.** Služba pohotovostního výpravčího se může spojit se službou dirigujícího dispečera.

**25.** Pohotovostní výpravčí rozhoduje při převzetí stanice na přímé ovládání jen o dopravních úkonech týkajících se převzaté stanice a o

úkonech, které jsou mu příslušnými ustanoveními tohoto předpisu uloženy.

**26.** Strojvedoucí musí ohlásit dispečerovi každou mimořádnost (nehodu, nehodovou událost, mimořádnou událost, závadu na vlaku, na trati, poruchu brzdy, poruchu hnacího vozidla, poškození zařízení a pod.), která by mohla mít vliv na bezpečnost a pravidelnost dopravy. Toto hlášení může na příkaz strojvedoucího zprostředkovat i jiný zaměstnanec doprovodu vlaku.

**27.** Neobsazeno.

**28.** Neobsazeno.

**29.** Neobsazeno.

## B. VYBAVENÍ TRATI

**30.** Trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením je vybavena v mezistaničních úsecích automatickým blokem. Podrobné údaje jsou uvedeny v Dodatku.

**31.** Do DOZ jsou zapojeny všechny stanice trati Plešnice - Lipová u Chebu (vyjma ŽST Mariánské Lázně).

Stanice Plzeň Jižní předměstí, Plzeň-Křimice, Kozolupy, Mariánské Lázně a Cheb jsou samostatně řízené. Dispečer má pouze kontrolu obsazení dopravních kolejí a zhlaví (vyjma ŽST Cheb) s kontrolou návěstí vjezdových a odjezdových návěstidel a obsazení traťových oddílů.

Stanice Plešnice, Přovany, Vranov u Stříbra, Stříbro, Milíkov, Svojsín, Ošelín, Pavlovice, Brod nad Tichou, Planá u Mariánských Lázní, Chodová Planá, Valy u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov, Salajna a Lipová u Chebu jsou dálkově ovládané dispečerem DOZ. Všechny stanice jsou vybaveny staničním reléovým zabezpečovacím zařízením.

Přivolávací návěst je možné obsluhovat pouze z řídicího stolu. Postup při obsluze je dán předpisem ČD Z1 a doplňujícím ustanovením k předpisu pro obsluhu zabezpečovacího zařízení (popř. místním předpisem pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení).

**32.** Všechny přejezdy na trati jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Kontrolní zařízení přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných je umístěno ve stanicích a na ústředním stavědle.

Každé PZS je opatřeno uzamčenou ovládací skříňkou a telefonem. Klíč od těchto skříňek je uložen v určené stanici.

Na trati jsou i přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým se závorami, které jsou trvale uzavřené.

**33.** Traťové koleje jsou vybaveny traťovou částí vlakového zabezpečovače.

**34.** Trať Plzeň Jižní předměstí - Cheb je vybavena traťovým radiovým systémem. Podrobnosti jsou uvedeny v příloze č. 4 tohoto předpisu.

Na trať smí jet pouze hnací vozidlo (speciální hnací vozidlo), které je vybaveno provozuschopnou radiostanicí TRS.

Výjimky povoluje dispečer DOZ, nebo jsou uvedeny v ROV, ROVZZ.

Pro hnací vozidla motorové trakce je dovoleno použít i radiostanic sítě SMV.

Výjimky pro pravidelný oběh hnacích (speciálních hnacích) vozidel povoluje ředitel OPŘ na žádost DKV nebo SDC.

**35.** Stanice Vranov u Stříbra, Milíkov, Ošelín, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní a Salajna musí být vybaveny dvěma uzamykatelnými přenosnými výměnovými zámky a dvěma uzamykatelnými kovovými podložkami. Jejich uložení se uvede ve staničním řádu a v Tabulce dopravních údajů.

**36.** Vstup do místností, kde je zařízení DOZ, je dovolen pouze zaměstnancům, kteří zde vykonávají službu, nebo zaměstnancům, kteří jsou pověřeni kontrolní činností.

**37.** Vstup do místnosti, kde je řídicí stůl, v době, kdy stanice není obsazena pohotovostním výpravčím, mají povolen přednostové stanice, jejich zástupci, dozorcí výhybek, udržující zaměstnanci, popřípadě kontrolní orgány. Klíč od dopravní kanceláře, kde je umístěn řídicí stůl, musí mít přednosta stanice a udržující zaměstnanci SDC.

Klíče od všech dopravních kanceláří jsou uloženy rovněž u dispečera na ústředním stavědle.

Tyto místnosti musí být v době, kdy stanice není obsazena, zamčeny.

**38.** Telefony dispečerského okruhu jsou umístěny u vjezdových a odjezdových návěstidel a u trvale uzamčených závor.

Na všech hnacích vozidlech a speciálních hnacích vozidlech musí být v inventáři klíč od těchto telefonů. Klíč od telefonů má přidělen i vedoucí posunové čety.



- 39.** Klíč od pomocných staveb musí mít přednost stanice, pohotovostní výpravčí a dozorce výhybek (předávají si je podle ustanovení SR), udržující zaměstnanci SDC. Klíč musí být též v inventáři hnacích a speciálních hnacích vozidel.
- 40.** Klíče od rozpínací a měničové stanice jsou uloženy v uzamykatelné skříňce v dopravní kanceláři.
- 41.** Výhybky udržují zaměstnanci stanic tak, aby alespoň dvakrát týdně byly výhybky vyčištěny a namazány.
- 42.** Hovory vedené na traťovém radiovém systému a z řídicího stolu dispečera jsou zaznamenávány záznamovým zařízením.
- 43.** Neobsazeno.
- 44.** Neobsazeno.

### C. OBSAZENÍ STANIC A ÚSTŘEDNÍHO STAVĚDLA

- 45.** Stanice Plzeň-Křimice, Kozolupy, Mariánské Lázně a Cheb jsou obsazeny výpravčím.  
Ostatní stanice se obsazují pohotovostním výpravčím a dozorcem výhybek. Jejich obsazení je určeno rozkazem ředitele OPŘ.  
Ve stanicí Pňovany plní pohotovostní výpravčí i úkoly dirigujícího dispečera pro trať Pňovany - Bezdružice.  
Ve stanicích Svojsín a Planá u Mariánských Lázní plní úkoly výpravčího pro odbočnou trať.
- 46.** Výluku služby pohotovostního výpravčího v ŽST Pňovany lze dovolit za podmínek, stanovených předpisy ČD D2 a ČD D3.
- 47.** Výluku služby pohotovostních výpravčích ve stanicích Svojsín a Planá u Mariánských Lázní smí dovolit ředitel OPŘ za podmínek daných předpisem ČD D2 a za podmínky, že z odbočných tratí do dálkově ovládané stanice (z dálkově ovládané stanice na odbočnou trať) nepojede žádný vlak ani PMD.
- 48.** Při předpokládaných pracích ve stanici požádá objednavatel prací přednostu stanice (u rozsáhlejších prací OPŘ) o mimořádné obsazení stanice pohotovostním výpravčím a dohodne s ním podmínky vždy do 15. dne předcházejícího měsíce.

**49.** K zajištění bezpečnosti zaměstnanců pracujících v průjezdném průřezu provozované koleje je nutno použít jeden z následujících způsobů:

- předat bezpečnostní štítek pohotovostnímu výpravčímu, když je stanice převzata na přímé ovládání (pouze v obvodu stanice);
- předat ve stanici nepřevzaté na přímé ovládání příslušné pomocné stavědlo obvodu, ve kterém budou práce prováděny;
- označit pracovní místo přenosným varovným návěstidlem s návěstí **Pracovní místo, pískejte** (zábleskovým světlem nebo světelnou rampou).

O předání příslušného pomocného stavědla požádá vedoucí prací popř. osamělý zaměstnanec dispečera přímo nebo prostřednictvím pohotovostního výpravčího. Dispečer se souhlasem určí dobu navrácení pomocného stavědla. Určená doba pro navrácení pomocného stavědla nesmí být nikdy překročena.

**50.** Pro samostatně řízené stanice platí ustanovení směrnic Op16.

**51.** Řídicí stanoviště je obsazeno dvěma dispečery. Výjimky může povolit ředitel OPR.

Ústřední stavědlo je obsazeno stále směnným inženýrem.

**52.** Neobsazeno.

**53.** Neobsazeno.

#### D. DOPRAVNÍ DOKUMENTACE

**54.** Jízdy vlaků jsou zaznamenávány vlakografem do splněného grafikonu vlakové dopravy. Není-li vlakograf v činnosti, vede dispečer splněný grafikon vlakové dopravy.

Pohotovostní výpravčí při převzetí stanice na přímé ovládání vede dopravní deník.

Dispečer a pohotovostní výpravčí vedou rovněž telefonní zápisník.

**55.** Neobsazeno.

## ČÁST DRUHÁ

### POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

#### Kapitola I

##### Nepoužívané návěsti

- 56.** Na traťovém úseku Kozolupy - Cheb se nesmí používat návěsti:
- Nekraťte pravidelnou jízdní dobu;
  - Očekávejte výstražný terč;
  - Posun přes námezník;
  - Možno projet;
  - Pracovní místo, pískejte (výstražný terč).
- 57.** Neobsazeno.
- 58.** Neobsazeno.

#### Kapitola II

##### Zvláštní návěsti

- 59.** Ve stanicích, kde není upravena peronizace, se používá návěst **Konec nástupiště**. Tato návěst platí jako označení místa povinného zastavení všech vlaků osobní dopravy, zastavujících pro výstup a nástup cestujících.
- 60.** Návěst **Ruční přivolávací návěst** se ve stanicích Plešnice - Lipová u Chebu (včetně ŽST Mariánské Lázně) používá pouze v případech, kdy je to nařízeno ROV nebo ROVZZ; o použití Ruční přivolávací návěsti musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem z výchozí (dispoziční) stanice.
- 61.** Neobsazeno.
- 62.** Neobsazeno.
- 63.** Neobsazeno.
- 64.** Neobsazeno.

## **ČÁST TŘETÍ**

### **ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY**

#### **Kapitola I**

#### **Jízdní řády**

**65.** Vlaky osobní dopravy, které zastavují ve stanicích Vranov u Stříbra, Milíkov, Ošelín, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní a Salajna pro výstup a nástup cestujících, musí mít uvedena čísla pravidelných vjezdových kolejí v těchto stanicích v tabelárních jízdních řádech.

Cestujícím musí být tyto koleje (nástupiště), číslované od výpravní budovy, oznámeny seznamem příjezdů a odjezdů vlaků.

**66.** Dispečer musí mít na svém pracovišti GVD se zpracovanými čísly vjezdových kolejí u vlaků osobní dopravy v jednotlivých ŽST. Podklady dodají přednostové ŽST. Za zpracování údajů do GVD odpovídá určený zaměstnanec OPR.

**67.** Ve všech stanicích v úseku Plešnice - Lipová u Chebu je prováděna výprava vlaků osobní dopravy postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu. Všechny tyto stanice musí být označeny v tabelárním jízdním řádu značkou černé kolečko (●) podle předpisu ČD D2.

**68.** Neobsazeno.

#### **Kapitola II**

#### **Náskok a zpoždění**

**69.** Dispečer zajistí, aby o zpoždění vlaku osobní dopravy byla informována pracoviště, která zajišťují komerční odbavení a informace cestujícím. Tato povinnost nastává v případech, kdy zpoždění vlaku osobní dopravy dosáhne 10 minut a více. Totéž platí pro změny velikosti zpoždění o 5 minut a více. Informaci může zajistit dispečer prostřednictvím výpravčích, pohotovostních výpravčích a dozorců výhybek.

### **Kapitola III**

#### **Zabezpečení jízd vlaků**

**70.** Jízdy vlaků se zabezpečují:

- a) automatickým blokem;
- b) telefonickým dorozumíváním;
- c) jízdou podle rozhledových poměrů při nemožném dorozumění.

**71.** Dispečer ve spolupráci s výpravčími a pohotovostními výpravčími musí organizovat jízdy vlaků tak, aby byla zachována pravidelnost vlakové dopravy a byl dodržen GVD a pořadí důležitosti vlaků.

#### **A. PŘEDVÍDANÝ ODJEZD**

**72.** Dispečer musí vždy hlásit předvídaný odjezd výpravčím v ŽST Kozolupy u vlaků jedoucích od Plešnic, v ŽST Mariánské Lázně u vlaků od Chodové Plané a Valů u Mariánských Lázní a výpravčímu ŽST Cheb u vlaků jedoucích od Lipové u Chebu.

Výpravčí ŽST Kozolupy a Cheb hlásí předvídaný odjezd dispečerovi.

**73.** Je-li stanice dálkově ovládaná předaná na přímé ovládání, hlásí dispečer předvídaný odjezd pohotovostnímu výpravčímu.

**74.** Jsou-li sousední stanice obsazeny výpravčím (pohotovostním výpravčím ve stanici předané na přímé ovládání), ohlašují si předvídané odjezdy výpravčí mezi sebou.

**75.** Výpravčí ŽST Mariánské Lázně a stanic předaných na přímé ovládání smějí dovolit odjezd vlaku do dálkově ovládané stanice jen se souhlasem dispečera. Předvídaný odjezd ohlašují dispečerovi, jen pokud se jedná o výchozí vlak, nebo pokud dojde u vlaku s přepravou cestujících k prodloužení pobytu z jiných důvodů, než z důvodu křížování nebo sledu vlaků.

**76.** Předvídaný odjezd se hlásí v časovém rozmezí 1 - 8 minut před časem předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku.

**77.** Hlášení předvídaného odjezdu zapisují výpravčí (pohotovostní výpravčí ve stanici převzaté na přímé ovládání) do dopravního deníku. Dispečer toto hlášení nezapisuje.

## B. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PŘI NORMÁLNÍ ČINNOSTI ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ A PŘI PORUŠE DÁLKOVÉHO OVLÁDÁNÍ

**78.** Jízdy vlaků se zabezpečují činností dálkově ovládaného staničního reléového zabezpečovacího zařízení a činností automatického bloku.

**79.** Při poruše dálkového ovládní, která se projeví znemožněním dálkové obsluhy zařízení nebo nesplněním příkazů dávaných z ústředního stavědla, předá dispečer dotčenou stanici na přímé ovládní pohotovostnímu výpravčímu. Případné obsazení stanice pohotovostním výpravčím zajistí dispečer v souladu s rozkazem ředitele OPŘ.

**80.** Pohotovostní výpravčí řídí dopravu ve stanici a přilehlých traťových úsecích podle pokynů dispečera. Po odstranění poruchy předá stanici neprodleně na dálkové ovládní.

**81.** Při poruše, která vyžaduje vypnutí ústředního stavědla, musí být všechny stanice dálkově ovládané předány na přímé ovládní. Zabezpečení jízdy vlaků je prováděno podle předpisu ČD D2.

**82.** Neobsazeno.

**83.** Neobsazeno.

**84.** Neobsazeno.

**85.** Neobsazeno.

## C. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PŘI PORUŠE AUTOMATICKÉHO BLOKU

**86.** Při poruše automatického bloku, tj. pokud vykazuje odchylky od správné funkce, a to i jen v jednom směru, nařídí dispečer v daném mezistaničním úseku jízdu vlaků v obou směrech v mezistaničním oddílu. Jízdy vlaků se zabezpečují v obou směrech telefonickým dorozumíváním.

**87.** Jsou-li obě sousední stanice obsazeny pohotovostním výpravčím, předá dispečer dálkově ovládané stanici na přímé ovládní. Jízdy vlaků zabezpečují oba výpravčí podle ustanovení předpisu ČD D2.

**88.** Není-li jedna ze sousedních stanic obsazena pohotovostním výpravčím, předá dispečer dálkově ovládanou stanici na přímé ovládní a zavede telefonické dorozumívání. Do doby, než budou obě stanice

obsazeny výpravčím, se vlaky nabízejí a přijímají a dávají se telefonické odhlášky mezi výpravčím a dispečerem. Hlášení o konci vlaku dává v neobsazené stanici dispečerovi dozorce výhybek, popř. strojvedoucí jiného vlaku. Pokud není ve stanici žádný z výše uvedených zaměstnanců, nařídí dispečer zjištění konce vlaku v nejbližší stanici, kde je přítomen jeden z těchto zaměstnanců.

**89.** Nejsou-li obsazeny obě stanice výpravčím (pohotovostním výpravčím), dovoluje dispečer jízdy vlaků v mezistaničním úseku a volnost tohoto úseku zjišťuje podle předchozího článku.

**90.** Výpravu prvního vlaku podle telefonického dorozumívání a obnovení jízdy vlaků podle AB zajišťuje dispečer podle ustanovení předpisu ČD D2.

**91.** Odjezdy vlaků do mezistaničního úseku s poruchou AB se dovolují obsluhou odjezdového návěstidla; není-li to možné, rozkazem Pv, rozkazem Z nebo přivolávací návěstí.

**92.** Každý vlak musí být při poruše AB vždy zpraven písemným rozkazem i o poruše PZS, pokud není PZS možno uzavřít z řídicího pultu náhradního řízení.

**93.** Neobsazeno.

**94.** Neobsazeno.

**95.** Neobsazeno.

#### D. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ VE STANICÍCH

**96.** Jízdy vlaků ve stanicích jsou zabezpečeny činností staničního reléového zabezpečovacího zařízení, které je ovládáno:

- dálkově dispečerem;
- výpravčím (pohotovostním výpravčím) ve stanici.

**97.** Neobsazeno.

## E. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ VE STANICÍCH PŘI PORUCHÁCH

### Porucha vjezdového návěstidla

**98.** Dispečer se přesvědčí, že vlaková cesta je správně postavena na volnou kolej tlačítkem „bez návěstidla“, a znovu se pokusí o obsluhu vjezdového návěstidla. Jestliže ani po několika pokusech nelze změnit návěst vjezdového návěstidla, a to ani na jinou volnou kolej, předá dispečer stanici na přímé ovládání pohotovostnímu výpravčímu. Pohotovostní výpravčí postaví vlakovou cestu z řídicího stolu. Nelze-li ani takto obsluhovat vjezdové návěstidlo, postupuje pohotovostní výpravčí podle předpisů ČD D1 a ČD D2.

**99.** Není-li stanice obsazena, dovolí dispečer jízdu vlaku kolem porouchaného vjezdového návěstidla písemným rozkazem. Než nařídí sepsání písemného rozkazu musí přezkoušet správnou polohu výhybek pro příslušnou vlakovou cestu a zjistit volnost vlakové cesty.

**100.** Jestliže dispečer zjistí, že závěr naznačené cesty nelze uskutečnit a stanice není obsazena ani dozorcem výhybek, nařídí strojvedoucímu jízdu kolem vjezdového návěstidla s tím, že musí vlak zastavit před krajní výhybkou. Pro tyto případy končí vlaková cesta před hrotem jazyka krajní výhybky. Vjezd vlaku dovolí dispečer písemným rozkazem po zjištění volnosti vlakové cesty.

Strojvedoucí musí 15 metrů (odhadem) před krajní výhybkou zastavit, převzít obsluhu pomocného stavědla a přesvědčit se podle světelné indikace o správném postavení výhybek pro zamýšlený posun. Se svolením dispečera pak provede posun od krajní výhybky na určenou kolej. Pro tento posun je zaměstnancem oprávněným řídit posun strojvedoucí. Po udělení svolení nesmí již dispečer v této stanici provádět žádnou manipulaci s tlačítky ústředního stavědla, dokud vlak ve stanici nezastavil.

Obsluhu pomocného stavědla vrátí strojvedoucí zpět podle pokynů dispečera. Dispečer v případě nutnosti povolá zaměstnance ŽST nebo SDC, který obsluhu pomocného stavědla vrátí.

Pro jízdy dalších vlaků zajistí zaměstnanec, kterého určí dispečer, výhybky přenosným uzamykatelným zámkem.

**101.** Ve stanicích, kde jsou PZS v obvodu stanice, musí dispečer ještě zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o tom, že není zajištěna spolehlivá činnost PZS.



**102.** Při dovolených jízdách kolem neobsluhovaného vjezdového návěstidla nesmí být uskutečňován současný vjezd jiných vlaků, dokud vjíždějící vlak nezastavil a dispečerovi nebylo ohlášeno jeho zastavení dozorcem výhybek (strojvedoucím).

**103.** Neobsazeno.

**104.** Neobsazeno.

**105.** Neobsazeno.

### **Porucha odjezdového návěstidla**

**106.** V případě, kdy nelze změnit návěst odjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu, musí se nejdříve dispečer přesvědčit o tom:

a) zda je v činnosti AB,

b) zda souhlasí směr AB,

c) zda je volný traťový úsek mezi odjezdovým a prvním oddílovým návěstidlem.

**107.** Je-li stanice obsazena pohotovostním výpravčím, předá dispečer stanici na přímé ovládní a pohotovostní výpravčí postupuje podle ustanovení předpisů ČD D1 a ČD D2 a ustanovení SŘ.

Nelze-li postavit odjezdové návěstidlo ani pohotovostním výpravčím, odjezd se dovolí přívolávací návěstí nebo písemným rozkazem.

**108.** Není-li stanice obsazena pohotovostním výpravčím, dovolí dispečer odjezd vlaku písemným rozkazem. Než nařídí sepsání písemného rozkazu musí přezkoušet správnou polohu výhybek pro příslušnou vlakovou cestu a zjistit volnost vlakové cesty.

**109.** Jestliže dispečer zjistí, že závěr naznačené cesty nelze uskutečnit a stanice není obsazena ani dozorcem výhybek, nařídí strojvedoucímu převzetí pomocného stavědla a přestavení výhybek z určené koleje. Strojvedoucí se po přestavení výhybek pro zamýšlenou jízdu přesvědčí o jejich správném postavení podle světelné indikace. Správné postavení vlakové cesty a její volnost ohlásí dispečerovi. Po tomto hlášení nesmí již dispečer v této stanici manipulovat s tlačítky z ústředního stavědla, dokud vlak ze stanice neodjel celý. Strojvedoucí pak vrátí obsluhu pomocného stavědla podle pokynů dispečera. V případě, že strojvedoucí nemůže zjistit správnou polohu výhybek podle světelné indikace, musí zaměstnanec, určený dispečerem, zajistit výhybky pojížděné proti hrotu přenosným výměnovým zámkem. Odjezd vlaku dovolí dispečer písemným rozkazem.

**110.** Ve stanicích, kde jsou PZS v obvodu stanice nebo závislá na postavení odjezdového návěstidla, musí dispečer zpravit strojvedoucího o tom, že není zajištěna spolehlivá činnost PZS.

**111.** Jsou-li při současné poruše vjezdového i odjezdového návěstidla splněny podmínky pro průjezd vlaku, může být průjezd dovolen jedním písemným rozkazem.

**112.** Nelze-li při odjezdu vlaku uskutečnit závěr vlakové cesty, musí být jeho jízda zabezpečena jako při poruše automatického bloku.

**113.** Neobsazeno.

**114.** Neobsazeno.

### **Porucha dálkového ovládání výhybek**

**115.** V případě, že se při stavění vlakové cesty z ústředního stavědla některé výhybky nepřestaví, a to ani po opakovaném stavění vlakové cesty, zajistí dispečer jejich přestavení z pomocného stavědla pohotovostním výpravčím, dozorcem výhybek nebo strojvedoucím. Obsluhující zaměstnanec nejdříve zjistí, zda přestavení výhybky nebrání zjevné závady (kámen, sníh a pod.). Nemůže-li výhybku ani po odstranění zjevných závad přestavít, oznámí to dispečerovi, který o tom vyrozumí udržující zaměstnance.

Dále obsluhující zaměstnanec postupuje podle ustanovení předpisu ČD Z1 a ČD T100.

**116.** Při rozřezu výhybky musí dispečer zajistit její prohlídku před dovozením jízdy přes tuto výhybku.

**117.** Neobsazeno.

**118.** Neobsazeno.

### **Porucha kolejových obvodů**

**119.** Při poruše kolejových obvodů ve stanici předá dispečer tuto stanici na přímé ovládání pohotovostnímu výpravčímu. Pohotovostní výpravčí postupuje v souladu s předpisem ČD D2, ČD Z1 a ustanovením staničního řádu.

**120.** Není-li stanice obsazena pohotovostním výpravčím, nařídí dispečer zjištění volnosti vlakové cesty dozorcí výhybek. Dozorce výhybek zapíše hlášení volnosti vlakové cesty do telefonního zápisníku.

Není-li ve stanici přítomen ani dozorce výhybek, nařídí dispečer strojvedoucímu jízdu kolem vjezdového návěstidla s tím, že musí vlak zastavit před krajní výhybkou. Pro tyto případy končí vlaková cesta před hrotem jazyka krajní výhybky. Vjezd vlaku dovolí dispečer písemným rozkazem po zjištění volnosti vlakové cesty.

Strojvedoucí musí zastavit vlak před krajní výhybkou, převzít obsluhu pomocného stavědla a přesvědčit se podle světelné indikace o správném postavení výhybek pro zamýšlený posun. Se svolením dispečera pak provede posun od krajní výhybky na určenou kolej. Pro tento posun je zaměstnancem oprávněným řídit posun strojvedoucí.

Pro jízdy dalších vlaků zajistí zaměstnanec, kterého určí dispečer, výhybky přenosným výměnovým zámekem uzamykatelným.

**121.** Za zjištění volnosti vlakové cesty lze považovat zjištění, že poslední vlak, jedoucí uvedeným úsekem, přijel celý do nejbližší stanice, obsazené pohotovostním výpravčím, dozorcem výhybek nebo ve které může toto zjištění provést strojvedoucí jiného vlaku.

Jízdy dalších vlaků může dispečer dovolit pouze mezi stanicemi, které jsou obsazené pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek, kteří budou dispečerovi ohlašovat vjezdy celého vlaku.

**122.** Při předání stanice na přímé ovládání a současně poruše kolejových obvodů AB ohlašují pohotovostní výpravčí dispečerovi příjezdy, odjezdy, popř. průjezdy vlaků. Dispečer je zakresluje, pokud není v činnosti vlakograf, do splněného grafikonu vlakové dopravy.

Jízdy vlaků jsou prováděny v mezistaničním oddílu.

**123.** Neobsazeno.

**124.** Neobsazeno.

## F. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ PODLE ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ PŘI NEMOŽNÉM DOROZUMĚNÍ

**125.** Nastane-li nemožné dorozumění podle ustanovení předpisu ČD D2, převezmou pohotovostní výpravčí stanice na přímé ovládání. O nemožném dorozumění se neprodleně vyzoomí vedoucí zaměstnanci stanic. Vedoucí zaměstnanci stanic musí zajistit obsazení přidělených stanic pohotovostními výpravčími. Jízdy vlaků jsou potom zajišťovány jízdou podle rozhledových poměrů v souladu s předpisem ČD D2.

**126.** Při nemožném dorozumění pouze s dispečerem, zabezpečují jízdy vlaků pohotovostní výpravčí mezi sebou jako při poruše dálkového ovládání.

**127.** Neobsazeno.

**128.** Neobsazeno.

**129.** Neobsazeno.

## G. OPATŘENÍ PŘI PORUŠE NAPÁJENÍ

**130.** Při poruše napájení 6kV /75Hz indikují obsazení na řídicím stanovišti DOZ všechny kolejové obvody ve stanici i na trati a zhasnou všechna návěstidla v příslušném napájecím úseku, kromě návěsti Stůj vjezdových návěstidel.

V činnosti zůstává pouze přivolávací návěst na vjezdových a odjezdových návěstidlech. Výhybky nelze přestavovat ústředně ani místně a jejich dohled zůstává zachován do doby nouzového přestavení. Všechny stanice musí být obsazeny pohotovostními výpravčími.

**131.** Stanice musí být obsazeny pohotovostními výpravčími i v případě, kdy není možno napájet napájecí úsek z obou stran.

Stanice nemusí být předány na přímé ovládání, kromě těch, jichž se porucha bezprostředně týká.

**132.** Neobsazeno.

**133.** Neobsazeno.

**134.** Neobsazeno.

## H. ZABEZPEČENÍ JÍZD VLAKŮ NA DVOUKOLEJNÉ TRATI VYBAVENÉ ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM PRO JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ

**135.** V úseku Plzeň Jižní předměstí - Kozolupy a Lipová u Chebu - Cheb jsou dvoukolejné úseky. V těchto úsecích mohou nastat jízdy vlaků po nesprávné koleji.

**136.** Pro jízdy vlaků po nesprávné koleji v úsecích Plzeň Jižní předměstí - Plzeň-Křimice - Kozolupy platí v plném rozsahu ustanovení předpisu ČD D2.

**137.** Jízdy vlaků po nesprávné koleji mezi ŽST Lipová u Chebu - Cheb jsou v obou traťových kolejích zabezpečovány telefonickým dorozumíváním.

**138.** Při jízdách po nesprávné koleji v úseku Lipová u Chebu - Cheb musí dispečer předat stanici Lipová u Chebu na přímé ovládání pohotovostnímu výpravčímu. Pohotovostní výpravčí projedná s výpravčím ŽST Cheb jízdu vlaku po nesprávné koleji. Zabezpečení jízd provede podle předpisu ČD D2 a ustanovení staničního řádu. Odjezdová návěstidla v Lipové u Chebu se nebudou obsluhovat. Pohotovostní výpravčí zpraví strojvedoucího písemným rozkazem Z, část 3. Vjezd do ŽST Cheb bude dovolen vjezdovým návěstidlem z nesprávné koleje.

**139.** Při jízdě po nesprávné koleji z Chebu do Lipové u Chebu se stanice Lipová u Chebu nemusí předat na přímé ovládání. Výpravčí ŽST Cheb projedná jízdu vlaku po nesprávné koleji s dispečerem a vlak mu nabídne po nesprávné koleji. Odjezdová návěstidla v ŽST Cheb se budou obsluhovat. Za vlakem dá výpravčímu ŽST Cheb telefonickou odhlášku dispečer.

Strojvedoucí bude zpraven rozkazem Z, část 3. Vjezd vlaku do ŽST Lipová u Chebu bude dovolen vjezdovým návěstidlem z nesprávné koleje.

**140.** Neobsazeno.

**141.** Neobsazeno.

**142.** Neobsazeno.

**143.** Neobsazeno.

## I. VÝPRAVA A ODJEZD VLAKU

**144.** Ve všech stanicích v úseku Plešnice - Lipová u Chebu se výprava vlaku osobní dopravy provádí postavením odjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu za podmínek daných články 504 a 505 předpisu ČD D2.

Výprava vlaků v těchto stanicích se provádí stejným způsobem i u vlaků jedoucích na odbočné tratě.

**145.** Ve stanici Kozolupy pro směr do Plešnic, v Mariánských Lázních pro směr do Chodové Planě i do Valů u Mariánských Lázní, v Chebu pro směr do Lipové u Chebu dává souhlas k obsluze odjezdových návěstidel pomocí zabezpečovacího zařízení dispečer.

**146.** Ve stanicích Pňovany, Svojšíň a Planá u Mariánských Lázní staví vlakové cesty pro vlaky jedoucí z/na odbočnou trať dispečer. Vlakovou cestu smí postavit až po žádosti výpravčího této stanice.

**147.** Odjezd vlaku, pro který nelze postavit odjezdové návěstidlo na návěst dovolující jízdu vlaku, se provede na rozkaz Pv nebo na rozkaz Z. Do části „Jiné příkazy“ rozkazu Pv nebo Z musí dispečer nebo výpravčí nadiktovat (zapsat): „*Vlak ..... z ..... koleje do ..... odjezd.*“.

**148.** Neobsazeno.

**149.** Neobsazeno.

## J. VJEZDOVÉ KOLEJE A MÍSTO, KDE MÁ VLAK ZASTAVIT

**150.** Vlaky zastavující z důvodu přepravy cestujících nebo pošty musí vždy, i když odjezdové návěstidlo dovoluje jízdu, dodržet zastavení nařízené jejich jízdním řádem. Vlak musí zastavit pokud možno tak, aby vozy pro přepravu cestujících byly u zvýšeného nástupiště co nejbližší výpravní budově, nejdále však u návěsti **Konec nástupiště**.

**151.** Je-li nutné zastavit na jiném než obvyklém místě, nařídí dispečer strojvedoucímu radiovým spojením, kde má vlak zastavit. Současně nařídí, je-li stanice obsazena pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek, označení místa zastavení ruční návěstí **Stůj**.

**152.** Při křižování vlaků s přepravou cestujících musí dispečer zachovávat tento postup:

Nejdříve dovolí vjezd vlaku na vzdálenější kolej, po ohlášení pohotovostním výpravčím (dozorcem výhybek, strojvedoucím), že nástup a výstup, popř. jiná manipulace u vlaku je ukončena, dovolí vjezd dalšího vlaku osobní dopravy na kolej bližší. Případnou změnu vjezdových kolejí a pořadí vlaků může dovolit dispečer po projednání s pohotovostním výpravčím (dozorcem výhybek, v době jeho nepřítomnosti se strojvedoucími obou vlaků).

**153.** Strojvedoucí vlaku na koleji bližší výpravní budově nesmí uvést vlak do pohybu dříve než bude uveden do pohybu vlak na koleji vzdálenější nebo budou cestující varováni. Informaci o varování cestujících dá strojvedoucímu pohotovostní výpravčí nebo dozorce výhybek.

**154.** Musí-li jako první odjet vlak, který stojí na koleji bližší výpravní budově, zajistí dispečer prostřednictvím pohotovostního výpravčího, dozorce výhybek nebo doprovodu vlaku, aby byli varováni cestující a uzavřeny dveře u vlaku, který stojí na koleji vzdálenější. Odjezd vlaku smí dispečer dovolit až po ohlášení, že cestující byli varováni a dveře vlaku, který stojí na koleji vzdálenější, jsou uzavřeny.

**155.** Přednostové stanic stanoví pro přidělené stanice vjezdové koleje vlaků s přepravou cestujících. Určené vjezdové koleje jsou závazné pro dispečera.

**156.** Každá změna vjezdové koleje vlaků s přepravou cestujících musí být ve stanicích Vranov u Stříbra, Milíkov, Ošelín, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní a Salajna oznámena cestujícím prostřednictvím pohotovostního výpravčího nebo dozorce výhybek. Pokud nejsou tyto stanice obsazeny pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek, může v nich dispečer změnit vjezdovou kolej jen tehdy, když o této skutečnosti a o nutnosti zajistit nástup cestujících zpravil doprovod vlaku (prostřednictvím strojvedoucího nebo v některé předchozí stanici prostřednictvím pohotovostního výpravčího nebo dozorce výhybek).

Nebude-li strojvedoucí výjimečně zpraven o změně vjezdové koleje a bude vjíždět ve stanicích Vranov u Stříbra, Milíkov, Ošelín, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní a Salajna na jinou kolej, než je v tabelárním jízdním řádu uvedeno, informuje vlakovou četou o nutnosti zajistit nástup cestujících po zastavení v této stanici sám.

**157.** Každá změna vjezdové koleje vlaků s přepravou cestujících v ostatních stanicích, pokud jsou obsazeny pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek, musí být jejich prostřednictvím oznámena cestujícím.

**158.** Ve stanici Pňovany po příjezdu vlaku z odbočné tratě nesmí dispečer dovolit jízdu jinému vlaku po bližší koleji ke staniční budově, dokud pohotovostní výpravčí neohlásil, že všichni cestující přešli kolejiště k budově.

Před odjezdem vlaku s přepravou cestujících na odbočnou trať, tj. nejméně 10 minut před pravidelným odjezdem, nesmí bez souhlasu pohotovostního výpravčího dovolit dispečer jízdu vlaku po bližší koleji k výpravní budově, dokud pohotovostní výpravčí neohlásil, že cestující byli varováni.

Vlaková souprava osobního vlaku smí být přistavena k nástupišti po odbočnou trať nejdříve 10 minut před odjezdem vlaku

**159.** Ve stanici Svojsín se musí pro vlaky s přepravou cestujících odbočné tratě přednostně používat kolej č. 2. Použije-li se jiné koleje, musí mít dispečer ohlášeno od pohotovostního výpravčího před dovozením jízdy po koleji bližší k výpravní budově, že cestující byli varováni.

**160.** Ve stanici Planá u Mariánských Lázní se musí pro vlaky s přepravou cestujících odbočné tratě přednostně použít kolejí č. 2 a 4. Použije-li se jiné koleje, musí mít dispečer ohlášeno od pohotovostního výpravčího před dovolením jízdy po koleji bližší k výpravní budově, že cestující byli varováni.

**161.** Neobsazeno.

**162.** Neobsazeno.

**163.** Neobsazeno.

**164.** Neobsazeno.

## **Kapitola IV**

### **Písemné rozkazy**

**165.** O mimořádnostech, týkajících se výkonu dopravní služby, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem. Jako písemných rozkazů se používá rozkazů V, V PMD, Op, Z a Pv.

**166.** Svazky všech rozkazů musí být uloženy ve všech dopravních kancelářích a na řídicím stanovišti dispečera.

**167.** Diktovat rozkaz strojvedoucímu je dovoleno pouze v době, kdy se vlak nepohybuje.

Dispečer může nadiktovat písemný rozkaz V, Op nebo Z pohotovostnímu výpravčímu nebo dozorcí výhybek a nařídit jeho doručení strojvedoucímu.

**168.** Neobsazeno.

**169.** Neobsazeno.

**170.** Neobsazeno.

## **Kapitola V**

### **Posun**

**171.** Posun v mezilehlých stanicích řídí vedoucí posunu posunových čet, pokud k tomu není určen staničním řádem jiný zaměstnanec. Příkazy pro přistavení a odsun vozů dává pohotovostní výpravčí ústně nebo písemně.



**172.** Ve stanicích Plzeň Jižní předměstí, Plzeň-Křimice, Kozolupy a Mariánské Lázně dává svolení k posunu výpravčí.

Ve všech ostatních stanicích dává svolení k posunu dispečer. Svolením k zahájení posunu je předání výhybek na místní ovládání. Jestliže je stanice převzata na přímé ovládání, dává svolení k posunu pohotovostní výpravčí. Svolení dává rovněž předáním výhybek na místní ovládání.

Současně se svolením k posunu určí dobu posunu, která nesmí být překročena. Za dodržení této doby zodpovídá zaměstnanec řídící posun. Vrácením pomocného stavědla oznamuje zaměstnanec řídící posun dispečerovi (pohotovostnímu výpravčímu), že je posun ukončen.

**173.** Při přestavování výhybek se automaticky přenáší návěst Posun dovolen na příslušná návěstidla pro postavenou posunovou cestu. Na tuto návěst je možné posunovat pouze směrem ze stanice. Pro posun opačným směrem nejsou seřaďovací návěstidla zřízena a postupuje se jako na kolejích bez seřaďovacích návěstidel.

**174.** Posunovat za označnick se smí nejdále k vjezdovému návěstidlu stanice, kde je posun prováděn. Svolení k posunu za označnick ve stanicích dálkově ovládaných dá dispečer za podmínek daných předpisem ČD D2.

Ve stanicích převzatých na přímé ovládání dá svolení k posunu za označnick pohotovostní výpravčí.

**175.** Při posunu samotných nebo spojených hnacích vozidel bez posunové čtyř přestavuje ve všech dálkově ovládaných stanicích výhybky staniční zaměstnanec s dopravní kvalifikací nejméně dozorce výhybek. V případě jeho nepřítomnosti přestavuje výhybky podle pokynu dispečera strojvedoucí.

**176.** Posun posunových dílů bez posunové čtyř (kromě samotných nebo spojených hnacích vozidel) a posun přes námezník jsou ve všech stanicích zakázány.

**177.** Je zakázáno dávat slyšitelnou návěst **Souhlas k posunu** z houkaček pomocných stavědel.

**178.** Neobsazeno.

**179.** Neobsazeno.

## **Kapitola VI**

### **Posun mezi dopravami**

**180.** Posun mezi dopravami je dovolen pouze:

- a) ke zjištění stavu traťové koleje a příčiny nedojetí vlaku do sousední stanice;
  - b) je-li třeba odvézt z trati vlak, jehož hnací vozidlo je pro poruchu nezpůsobilé provozu;
  - c) je-li třeba odvézt část vlaku zanechanou na trati;
  - d) je-li třeba zajistit a odstranit nepředvídané překážky na trati, následky nehodových událostí nebo opravit železniční svršek, popř. obnovit trakční vedení na elektrizovaných tratích;
  - e) stane-li se strojvedoucí během jízdy vlaku na trati neschopným práce a není-li přítomen zaměstnanec, který by ho nahradil;
  - f) provedení nutného posunu, kdy čelo posunujícího dílu musí minout úroveň vjezdového návěstidla (jízda posunujícího dílu na určené místo na trati);
  - g) pro údržbu zařízení dopravní cesty speciálním vozidlem ze stanice do km a zpět do stanice nebo do km s pokračováním do sousední stanice;
  - h) na vyloučenou kolej za podmínek podle kapitoly VIII.
- Pro PMD platí ustanovení předpisu ČD D2.

**181.** PMD musí být zpraven písemným rozkazem, který nadiktuje dispečer pohotovostnímu výpravčímu nebo dozorcí výhybek a nařídí mu jeho doručení strojvedoucímu. Dispečer může nadiktovat rozkaz i strojvedoucímu nebo zaměstnanci řídicímu posun.

**183.** Pro vjezd PMD do stanice platí vjezdové návěstidlo, zabezpečovací zařízení se obsluhuje.

**184.** PMD nařizuje dispečer. Je-li stanice převzatá na přímé ovládní, nařizuje PMD pohotovostní výpravčí po souhlasu dispečera. Dispečer, který dal souhlas k PMD, si neprodleně umístí na indikační desku na řídicím stanovišti varovný štítek.

**185.** Neobsazeno.

**186.** Neobsazeno.

**187.** Neobsazeno.

## Kapitola VII

### Přejezdy

**188.** Dispečer zpravuje o poruše přejezdu vlaky příkazem Pv nebo nařídí zpravování vlaků výpravčím, pohotovostním výpravčím, dozorcům výhybek rozkazy Op.

Jsou-li sousední stanice obsazeny pohotovostním výpravčím, předá je na přímé ovládání.

**189.** Neobsazeno.

**190.** Při obsluze přejezdů s PZM, otevíraných podle potřeby, se postupuje podle ustanovení předpisu ČD D2. Jedna ze sousedních stanic musí být v této době obsazena pohotovostním výpravčím a předána na přímé ovládání.

**191.** Neobsazeno.

**192.** Neobsazeno.

**193.** Neobsazeno.

## Kapitola VIII

### Výluky kolejí a trakčního vedení a jízdy vozidel na vyloučené koleji a za napět'ové výluky

**194.** Předpokládané i nepředpokládané výluky smí být prováděny jen v případě, že stanice, kde jsou koleje vyloučeny nebo ze kterých je traťová kolej vyloučena, jsou obsazeny pohotovostním výpravčím a předány na přímé ovládání. Výjimku z obsazení stanic pohotovostním výpravčím smí dovolit schvalovatel výlukového rozkazu ve výlukovém rozkazu nebo ve zmocnění k výluce. U nepředpokládaných výluk výjimku pro jednu stanicí povoluje dispečer.

**195.** Výjimka z obsazení stanic pohotovostním výpravčím se smí povolit v případě výluky staničních kolejí za těchto podmínek:

- a) dispečer musí neobsazenou stanicí neprodleně označit varovným štítkem na indikační desce;
- b) dispečer přestaví v neobsazené stanici výhybky po volné nevyloučené dopravní koleji tlačítkem „bez návěstidla“ a znemožní manipulaci s tlačítky upamatovávací pomůckou;
- c) výhybky v neobsazené stanici budou uzamčeny výměnovým (přenosným výměnovým) zámkem v poloze, na kterou výhybky přestavil dispečer. Za uzamčení výhybek odpovídá odpovědný zástupce objednavatele výluky;

- d) dispečer smí povolit odemčení výhybek a předat pomocné stavědlo zaměstnanci pro řízení sledu jen v nevyhnutelných případech. Odpovědný zástupce objednavatele výluky odpovídá za opětovné uzamčení výhybek při vrácení obsluhy pomocného stavědla v neobsazené stanici;
- e) při obsazení nebo vyloučení dopravní koleje ve stanici na dobu delší než 72 hodin vypne SDC před zahájením výluky kolejové obvodu vyloučené koleje;
- f) odstavené mechanismy na vyloučené koleji musí být zajištěny přenosnou výkolejkou nebo přenosnou uzamykatelnou podložkou proti samovolnému i násilnému pohybu směrem k výhybkám uzamčeným výměnovým (přenosným výměnovým) zámkem. Klíč musí být předán pohotovostnímu výpravčímu stanice určené výlukovým rozkazem nebo dispečerem;
- g) ve stanici alespoň jedna dopravní kolej není vyloučená;
- h) jízdu vlaků dovolí dispečer obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo písemným rozkazem;

**196.** Výlukovým rozkazem smí být dovoleno neobsazení více sousedních stanic za podmínek:

- a) traťové koleje jsou ze stanic vyloučené ve všech směrech;
- b) všechny dopravní koleje ve stanici jsou vyloučené;
- c) dispečer v případě potřeby předá výhybky a výkolejky na místní ovládání ve vyloučených a neobsazených stanicích zaměstnanci pro řízení sledu;
- d) výhybky směřující na koleje, kde jsou odstavená vozidla, která nejsou zúčastněná na výlukové práci, budou uzamčeny v odvrátané poloze před zahájením výluky. Za uzamčení zodpovídá zástupce objednavatele výluky;
- e) jízdy PMD na vyloučených traťových kolejích i ve vyloučených stanicích organizuje zaměstnanec pro řízení sledu;
- f) stanice, ze které bude vyloučena traťová kolej jen jedním směrem, musí být při zahájení a ukončení výluky obsazena a převzata na přímé ovládání pohotovostním výpravčím.
- g) před ukončením výluky musí být všechna pomocná stavědla vrácena zpět dispečerovi;
- h) souhlas k ukončení výluky smí oznámit odpovědný zástupce objednavatele výluky telekomunikačním zařízením, jen je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

**197.** Mezi stanicemi převzatými na přímé ovládání pohotovostními výpravčími musí být prověřena funkčnost telekomunikačního zařízení. Teprve potom může výpravčí určený výlukovým rozkazem zahájit výluky.

**198.** Ukončení předpokládané výluky se provede ve stanici určené výlukovým rozkazem. Ukončení smí být provedeno až po vrácení všech pomocných stavědel dispečerovi. O vrácení pomocných stavědel informuje výpravčího dispečer.

**199.** Mezi stanicemi převzatými na přímé ovládání pohotovostními výpravčími musí být zavedeno telefonické dorozumívání v případech určených výlukovým rozkazem.

**200.** V případě náhlé nesjízdnosti traťové nebo staniční koleje zavede dispečer její nepředpokládanou výlukou. Podle nutnosti zajistí obsazení příslušných stanic pohotovostními výpravčími a předá je na přímé ovládání.

**201.** Souhlas k ukončení nepředpokládané výluky koleje oznámí odpovědný zástupce objednavatele výluky dispečerovi (oznámení musí být přítomen i dispečerem určený pohotovostní výpravčí) a zapíše je do telefonního zápisníku stanice, kde oznámení provádí.

Dispečer i určený pohotovostní výpravčí zapíše příslušné oznámení do splněného GVD (telefonního zápisníku) i v případě, že hovor je zaznamenávám záznamovým zařízením.

Pokud byly i při nepředpokládané výluce stanice předány na přímé ovládání pohotovostním výpravčím, provede zástupce SDC zápis ve stanici podle ustanovení předpisu ČD D2.

**202.** Jízdy vozidel na vyloučenou kolej se provádí jako PMD za podmínek uvedených předpisem ČD D2.

Jízdu dalších PMD na vyloučenou kolej smí dispečer (pohotovostní výpravčí) dovolit jen se svolením zaměstnance pro řízení sledu.

**203.** V každé stanici musí být svazek písemných rozkazů V, který bude označen heslem **výluky**.

Tento svazek musí být dostupný, i když stanice nebude obsazena pohotovostním výpravčím ani dozorcem výhybek.

**204.** Napěťová výluka smí být zahájena jen se souhlasem dispečera.

**205.** Neobsazeno.

**206.** Neobsazeno.

**207.** Neobsazeno.

**208.** Neobsazeno.

## Kapitola IX

### Předání stanice na přímé ovládání a na místní obsluhu výhybek

**209.** Obsluha staničního zabezpečovacího zařízení z řídicího stolu je možná pouze na příkaz dispečera. Tento příkaz dispečer zapisuje do knihy „Předání stanic“ a pohotovostní výpravčí do knihy dispečerských příkazů.

**210.** Převzetí obsluhy řídicího stolu je evidováno počítadlem.

**211.** Stanice nesmí být předávána v době, kdy není ukončen vjezd, odjezd, popř. průjezd vlaku.

**212.** Příkaz k převzetí stanice na přímé ovládání dá dispečer pohotovostnímu výpravčímu takto:

*„Dispečerský příkaz č. 1. V 10 hodin 35 minut předávám stanici Plešnice na přímé ovládání. Důvod: údržba zařízení. Ve stanici na první koleji vlak 7307, na cestě z Kozolup vlak 7306. Změny ve vlakové dopravě - žádné. Sousední stanice předány ( nepředány) na přímé ovládání. Pálek.“*

Pohotovostní výpravčí potvrdí převzetí stanice na přímé ovládání takto:

*„Přebírám stanici Plešnice v 10 hodin 35 minut na přímé ovládání. Hartl.“*

Na pokyn dispečera předá pohotovostní výpravčí zpět stanici na dálkové ovládání, předání provede takto:

*„V 11 hodin 15 minut předávám stanici Plešnice na dálkové ovládání. Ve stanici na první koleji vlak 50, na cestě z Pňovan vlak 51. Hartl.“*

Dispečer potvrdí převzetí stanice na dálkové ovládání takto:

*„V 11 hodin 15 minut přebírám stanici Plešnice na dálkové ovládání. Pálek.“*

**213.** Při posunu dispečer (pohotovostní výpravčí) předá obsluhu výhybek na místní obsluhu. Při předání musí určit i dobu vrácení obsluhy.

**214.** Neobsazeno.

**215.** Neobsazeno.

**216.** Neobsazeno.

## ČÁST ČTVRTÁ

### PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

#### Kapitola I

#### Použití a doprava speciálních vozidel

**217.** Na traťovém úseku Kozolupy (vyjma) - Cheb (vyjma) není dovolena jízda samotných vozidel, která nezaručují správnou činnost kolejových obvodů.

**218.** Speciální vozidla, která spolehlivě neovlivňují činnost kolejových obvodů, dopravovaná speciálním hnacím vozidlem (označeným písmenem A), nesmějí být odvěšována a při vjezdu do stanice musí být zastavena tak, aby byla na staniční koleji mezi odjezdovými (cestovými) návěstidly. Odpojení těchto vozidel je možné pouze při výluce staniční koleje nebo při předání příslušného zhlaví na místní ovládání. Před ohlášením konce výluky nebo vrácením místního ovládání, musí vždy řidič speciálního hnacího vozidla ohlásit dispečerovi, popř. pohotovostnímu výpravčímu, že vozidla, která spolehlivě neovlivňují činnost kolejových obvodů jsou odstavena, odstraněna nebo přivěšena a jsou uvolněny příslušné námezníky.

**219.** Řidič speciálního hnacího vozidla je povinen před jízdou z výchozí stanice upozornit dispečera na skutečnost, že veze vozidla, která spolehlivě neovlivňují činnost kolejových obvodů. Tato vozidla se nesmí sunout při jízdě na nevyložené koleji.

**220.** Dispečer nesmí ve stanici, kde má postavenou vlakovou cestu pro vlak, který veze vozidla nezaručující spolehlivou činnost kolejových obvodů, použít pro postavení další vlakové cesty předvolby.

**221.** Dispečer musí o jízdě vlaku, který veze vozidla nespolehlivě ovlivňující kolejové obvody, vyrozumět pohotovostní výpravčí, kteří mají převzaté stanice na přímé ovládání.

**222.** Neobsazeno.

**223.** Neobsazeno.

**224.** Neobsazeno.

## **Kapitola II**

### **Zkušební jízdy vozidel**

**225.** Zkušební jízdy vozidel jsou v celém traťovém úseku Kozolupy - Cheb zakázány.

## **Kapitola III**

### **Sestavení vlaku**

**226.** Největší dovolená délka vlaku v celém úseku Kozolupy - Cheb je 490 metrů.

Výjimky pro sestavu jízdních řádů povoluje ředitel OPŘ.

Jízdu vlaků do maximální délky 600 metrů může dovolit dispečer DOZ pouze tehdy, když se jejich jízdou nezpozdí vlaky osobní dopravy.

**227.** Neobsazeno.

## **Kapitola IV**

### **Odstavování vozidel**

**228.** Odstavovat vozidla na dopravních kolejích ve stanicích dálkově ovládaných a neobsazených pohotovostním výpravčím je možné ve výjimečných případech (při nehodových událostech, závadách na vlaku, živelních událostech), ale jen na nezbytně nutnou dobu za těchto podmínek:

- a) stanice musí být po dobu odstavování a zajišťování vozidel obsazena pohotovostním výpravčím;
- b) bude-li ve stanici obsazována dopravní kolej, přivolaný pohotovostní výpravčí uzamkne přenosnými zámky uzamykatelnými výhybkou po dopravní koleji, určené dispečerem. Uzamčení výhybek a úschovu klíčů ohlásí dispečerovi. Udržující zaměstnanec SDC vypne z činnosti kolejové obvody koleje, na které jsou vozidla odstavena. Vypnutí zajistí směnný inženýr na žádost dispečera;



- c) odstavená vozidla na dopravní koleji ve stanici, která není trvale obsazena pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek, musí být vždy zajištěna proti samovolnému pohybu přenosnou výkolejkou nebo kovovou podložkou uzamykatelnou;
- d) při odvozu vozidel musí být stanice obsazena pohotovostním výpravčím, který převezme stanici na přímé ovládnání. Zpět na ústřední ovládnání ji lze předat až po zjištění správné činnosti kolejových obvodů udržujícím zaměstnancem SDC.

**229.** Odstavení vozidel na delší dobu je možné jen se souhlasem ředitele OPR.

**230.** Neobsazeno.

**231.** Neobsazeno.

## Kapitola V

### Povinnosti zaměstnanců doprovodu vlaků

**232.** Dojde-li za jízdy vlaku ke vzniku mimořádné události, oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně dispečerovi, a dohodne s ním způsob odstranění závady.

**233.** Po zastavení u vjezdového návěstidla stanice dálkově ovládané, je strojvedoucí povinen neprodleně po zastavení dotázat se radiovým spojením dispečera na příčinu zastavení. Není-li možné radiové spojení dotáže se telefonním spojením po 10 minutách od zastavení.

**234.** Nesprávné označení konce jiného vlaku, které zjistili zaměstnanci obsluhy vlaku, ohlásí neprodleně strojvedoucímu. Strojvedoucí, který nesprávné označení konce jiného vlaku zjistí sám nebo mu bylo ohlášeno obsluhou vlaku, ohlásí tuto skutečnost neprodleně dispečerovi.

**235.** Neobsazeno.

**236.** Neobsazeno.

**237.** Neobsazeno.

## **Kapitola VI**

### **Jízda vlaku po částech**

**238.** Skutečnost, že je nutné odvážet vlak po částech, ohlásí strojvedoucí dispečerovi, popř. pohotovostním výpravčím stanic převzatých na přímé ovládání. Současně s nimi dohodne podrobnosti pro odvoz jednotlivých částí vlaku. Odvoz částí vlaku se provádí jako PMD.

**239.** Jízdy vlaků po částech jsou prováděny do přední nebo do zadní stanice nebo do obou stanic. Stanice, do kterých bude vlak po částech odvážen, se podle možností předají na přímé ovládání.

**240.** Jízda vlaku po částech je povolena jen tehdy, je-li u vlaku další zaměstnanec s dopravní kvalifikací zaměstnance oprávněného řídit jednoduchý posun, nebo když na konci vlaku je další činné hnací vozidlo nebo vozidlo pohotové k službě.

**241.** Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla vlaku, který je odvážen po částech, porovnáním příkazů Pv, výkazu vozidel a skutečně dojetých vozidel odpovídá za to, že na trati nezůstala žádná část vlaku. Ve stanicích obsazených pohotovostními výpravčími provedou porovnání příkazů Pv, výkazu vozidel a skutečně dojetých vozidel pohotovostní výpravčí.

**242.** Neobsazeno.

**243.** Neobsazeno.

## **Kapitola VII**

### **Selhání průběžné brzdy a mobilní části VZ**

**244.** Dojde-li k selhání průběžné brzdy, postupuje strojvedoucí podle předpisu ČD V 15/I.

**245.** Selhání průběžné brzdy i poruchu mobilní části VZ ohlásí strojvedoucí neprodleně dispečerovi a dohodne s ním další postup.

**246.** Neobsazeno.

## ČÁST PÁTÁ

### SPOLEČNÁ A ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

#### Kapitola I

#### **Nehody, mimořádné události, nehodové události, mimořádnosti**

**247.** Každý zaměstnanec ohlásí neprodleně dispečerovi, výpravčímu, pohotovostnímu výpravčímu všechny nehody, mimořádné události, nehodové události a mimořádnosti, které zjistil.

**248.** Poruchy vzniklé na zabezpečovacím zařízení zapojeném do DOZ, zapisuje dispečer do Záznamníku poruch na zabezpečovacím zařízení.

**249.** Poruchy vzniklé na zabezpečovacím zařízení stanic samostatně řízených zapisuje výpravčí do Záznamníku poruch a ohlašuje je dispečerovi.

Pohotovostní výpravčí ohlásí dispečerovi každou poruchu na zabezpečovací nebo sdělovacím zařízení, kterou zjistil nebo která mu byla hlášena. Mimo to ohlásí poruchu zaměstnancům udržujícím zabezpečovací zařízení. Ti pak zapíší odstranění poruchy rovněž do Záznamníku poruch.

**250.** Všechny poruchy na zabezpečovacím zařízení ohlašuje dispečer směnnému inženýrovi a ten odpovídá za jejich rychlé odstranění. Odstraňování poruch zapisuje směnný inženýr do Záznamníku poruch na ústředním stavědle, udržující zaměstnanec odepíše poruchu v Záznamníku poruch vždy u příslušného zařízení.

Poruchy ohlašované výpravčími samostatně řízených stanic dispečer pouze eviduje pro svou potřebu.

**251.** Poruchu traťové a mobilní části VZ oznámí dispečer směnnému inženýrovi, který vyrozumí příslušného zaměstnance údržby.

Dispečer zajistí zpravování vlaků o poruše VZ.

Odstranění poruchy traťové části VZ zapíše směnný inženýr v Záznamníku poruch.

**252.** O náhlé nesjízdnosti traťové nebo staniční koleje, která vyžaduje nepředpokládanou výlukou vyrozumí dispečer neprodleně udržující zaměstnanec.

**253.** Dispečer je povinen při zjištěném nebo ohlášeném sněžení v traťovém úseku Kozolupy - Cheb sledovat ve všech stanicích dálkově ovládaných přestavování výhybek. Zjistí-li u některých výhybek nesprávný chod, nařídí její vyčištění dozorcí výhybek nebo pohotovostnímu výpravčímu. Příslušného zaměstnance může vyslat i z jiné stanice.

**254.** Dispečer předá zaměstnancům výhybky, které budou čistit, na místní ovládání.

**255.** Pro případ nepříznivé sněhové situace zajistí SDC zaměstnance k čištění výhybek.

**256.** Neobsazeno.

**257.** Neobsazeno.

## Kapitola II

### Zvláštní povinnosti zaměstnanců

**258.** Dispečer je povinen:

- a) obsluhovat zabezpečovací zařízení stanic, které jsou zapojené do DOZ. Dodržovat při tom stanovené vjezdové koleje pro vlaky osobní dopravy;
- b) sledovat podle indikačních světel na indikační desce ústředního stavědla zastavení vlaků ve stanicích a jízdy vlaků na širé trati;
- c) obsluhovat návěstidla v odbočných stanicích s ohledem na bezpečnost cestujících;
- d) doplňovat, popř. vést splněný grafikon vlakové dopravy, nejsou-li vlakografem prováděny záznamy o poloze vlaků;
- e) předávat výhybky, skupinu výhybek nebo celá zhlaví na místní ovládání, dávat příkazy k převzetí stanice na přímé ovládání;
- f) před předáním stanice na přímé ovládání zpravit pohotovostního výpravčího o situaci ve stanici, v přilehlých mezistaničních úsecích, o zavedených a odřeknutých vlcích;
- g) před udělením souhlasu k obsluze MS Plzeň-Křimice, Planá u Mariánských Lázní a Cheb vydat zákaz k obsluze stanic v dotčeném úseku, které jsou předané na přímé ovládání a samostatně řízených;
- h) organizovat při poruchách dálkového ovládání DOZ bezpečnou jízdu vlaků, provádět opatření podle povahy a rozsahu poruchy;

- i) zapisovat veškeré příkazy týkající se zajišťování jízd vlaků, posunu, výluk a ostatních dopravních nařízeních, pokud není v činnosti znamové zařízení. Příkaz k převzetí stanice na přímé ovládání, zahájení a ukončení výluky zapsat vždy;
- j) při závadách na železničním svršku neprodleně vyrozumět příslušné zaměstnance SDC;
- k) provést zkoušku radiového spojení (dle přílohy č. 4);
- l) odevzdat službu písemně a osobně v knize odevzdávek;
- m) předat stanici na přímé ovládání z důvodu údržby tratí a zabezpečovacího zařízení, je-li o to požádán směnným inženýrem;
- n) před udělením souhlasu k přepínání nebo vypínání NS 6kV/75Hz toto projednat s výpravčím ŽST Cheb a ŽST Plzeň hl.n., Plzeň Jižní předměstí, Vejprnice, Nýřany, Stod a Mariánské Lázně. Přepínání ovlivňuje činnost zařízení a kolejových obvodů v těchto stanicích;
- o) vyrozumívát strojvedoucí o pobytu delším než 20 minut;
- p) nedovolovat střídání strojvedoucích na zhlaví ŽST s ohledem na činnost PZS.

**259.** Výpravčí ve stanici samostatně řízené je povinen:

- a) řídit dopravu ve své stanici a plnit příkazy dispečera. Nesmí vypravit vlak na trať DOZ bez souhlasu dispečera;
- b) zahájit a ukončit výluky smí jen se souhlasem dispečera;
- c) na základě prokazatelného poučení a oprávnění k obsluze RS okamžitě splnit příkaz elektrodispečera týkající se obsluhy RS.

**260.** Pohotovostní výpravčí je povinen:

- a) převzít určenou stanici na přímé ovládání podle příkazů dispečera;
- b) po převzetí stanice na přímé ovládání řídit dopravu a plnit příkazy dispečera;
- c) při nástupu do služby zapnout indikaci řídicího stolu;
- d) ohlašovat dispečerovi při křížování vlaků s přepravou cestujících ukončení nástupu a výstupu, popř. i další manipulace;
- e) sledovat jízdu všech vlaků;
- f) kontrolovat na příkaz dispečera volnost námezníků a izolovaných obvodů. Na příkaz dispečera se přesvědčit o příčině nesprávné činnosti výhybek nebo jiných zařízení;
- g) na základě prokazatelného poučení a oprávnění k obsluze RS neprodleně splnit příkazy elektrodispečera týkající se obsluhy RS.

Pohotovostní výpravčí v odbočných stanicích je navíc povinen:

- a) upozornit dispečera na předpokládaný příjezd, popř. odjezd vlaků na a z odbočné tratě;

- b) ohlašovat dispečerovi, který zajišťuje a provádí stavění vlakových cest odbočných tratí, splnění podmínek pro nástup a výstup cestujících, číslo odjezdové koleje a pohotovost vlaků k odjezdu na odbočnou trať;
- c) ohlašovat dispečerovi všechny mimořádnosti ve vlakové dopravě, které se týkají odbočné tratě.

**261.** Dozorce výhybek je povinen:

- a) při poruchách zabezpečovacího zařízení hlásit správné postavení a volnost vlakové cesty dispečerovi, zjišťovat na příkaz dispečera, zda vlak dojel do stanice celý;
- b) přestavovat výhybky při poruchách a zajišťovat je;
- c) řídit posun nedoprovázených hnacích vozidel na příkaz dispečera;
- d) na základě prokazatelného poučení a oprávnění k obsluze RS neprodleně splnit příkazy elektrodispečera týkající se obsluhy RS;
- e) sledovat jízdy vlaků, pokud je o jízdě vlaků informován (pohotovostním výpravčím, dispečerem nebo jen zvukem jedoucího vlaku);
- f) splnit příkazy dispečera.

**262.** Strojvedoucí je povinen:

- a) u vlaků s přepravou cestujících dodržovat označené místo zastavení ve stanici, pokud mu není určeno jiné;
- b) před odjezdem na trať provést zkoušku radiového spojení;
- c) zpravit dispečera nebo pohotovostního výpravčího o poruchách a závadách zjištěných během jízdy vlaku;
- d) za pobytu ve stanici sledovat, zda není dispečerem, pomocí houkačky na zhlaví nebo výpravní budově, volán k telefonu;
- e) při vzdálení se z hnacího vozidla si vyžádat souhlas dispečera (pohotovostního výpravčího);
- f) znát manipulaci s přestavováním výhybek, výkolejek a seřadovacích návěstidel a způsob kontroly jejich správného přestavení, jsou-li některé výhybky nebo celé zhlaví předány na místní obsluhu;
- g) na příkaz dispečera zjišťovat a ohlašovat konec vlaku, volnost a správné postavení vlakové cesty. Postup dohodne s dispečerem.

**263.** Vedoucí posunu posunovací čety je povinen:

- a) znát manipulaci s přestavováním výhybek, výkolejek a seřadovacích návěstidel při posunu, jsou-li některé výhybky nebo celé zhlaví předány na místní ovládnání;
- b) na příkaz dispečera zjistit a ohlásit konec vlaku;
- c) sepsat písemný rozkaz při PMD, který je prováděn podle tohoto předpisu.

**264.** Elektrodispečer je povinen:

- a) projednat s dispečerem všechna opatření, která se týkají údržby, obsluhy a poruch NZZ;
- b) při poruše, která znemožňuje oboustranné napájení příslušného úseku, požádat dispečera o obsazení stanic pohotovostními výpravčími do doby odstranění poruchy s přibližným údajem o době jejího odstranění;
- c) v případě poruchy na zařízení NZZ dohodnout se s dispečerem a směnným inženýrem na vhodném způsobu obsluhy zabezpečovacího zařízení;
- d) zajišťovat a dávat příkazy k místní obsluze MS a RS.

**265.** Směnný inženýr je povinen:

- a) sledovat činnost všech zařízení na ústředním stavědle i na trati a provádět opatření k rychlému odstranění poruch a zjištěných závad. Koordinovat činnost všech zaměstnanců SDC při odstraňování závad a poruch;
- b) projednávat s dispečerem a elektrodispečerem opatření pro údržbu nebo odstranění poruch na celé trati;
- c) při provádění prací, kterými se vylučuje činnost DOZ, popř. prací, které by tuto činnost mohly narušit, dává souhlas k jejich zahájení.

**266.** Stanice musí být obsazeny pohotovostním výpravčím ve dnech, kdy bude prováděna pravidelná údržba.

**267.** Neobsazeno.

**268.** Neobsazeno.

**269.** Neobsazeno.

**270.** Neobsazeno.

### **Kapitola III**

#### **Povolování výjimek**

**271.** Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádosti o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu ČD M1.

## SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

### Obecně závazné právní předpisy:

- 266/94 Sb. Zákon o dráhách
- 101/95 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- 173/95 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah
- 177/95 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah

### Interní předpisy 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 služebních vozidel podle typů
- ČD D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- ČD D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- ČD D7 Předpis pro řízení provozu
- ČD D7/2 Předpis pro organizování výluk na síti ČD
- ČD D17 Předpis pro hlášení a šetření nehodových událostí
- ČD D23 Služební předpis pro stanovení provozních intervalů a následných mezidobí
- ČD D24 Předpis pro zjišťování prostupnosti železničních tratí
- ČD Ok2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance železnic
- ČD Ok2/1 Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah - Divize obchodně provozní
- ČD Ok2/2 Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah - Divize dopravní cesty
- ČD Op16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- ČD T1 Telefonní provoz
- ČD T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- ČD T108 Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení
- ČD V15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
- ČD Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- ČD Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- ČD Z11 Předpis pro obsluhu radiových zařízení



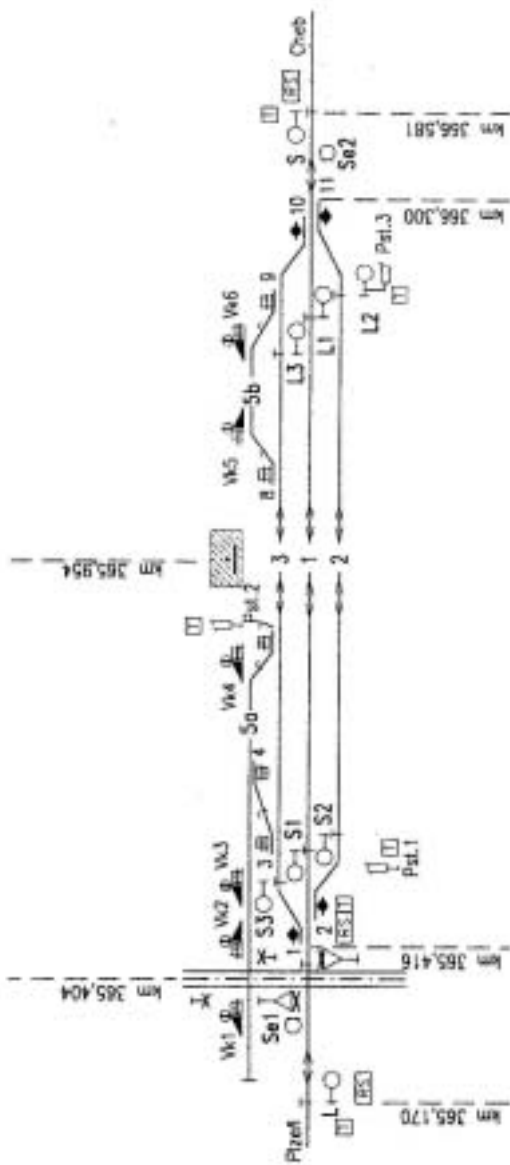
## **PŘÍLOHY**



### Schématické náčrtky stanic na trati DOZ

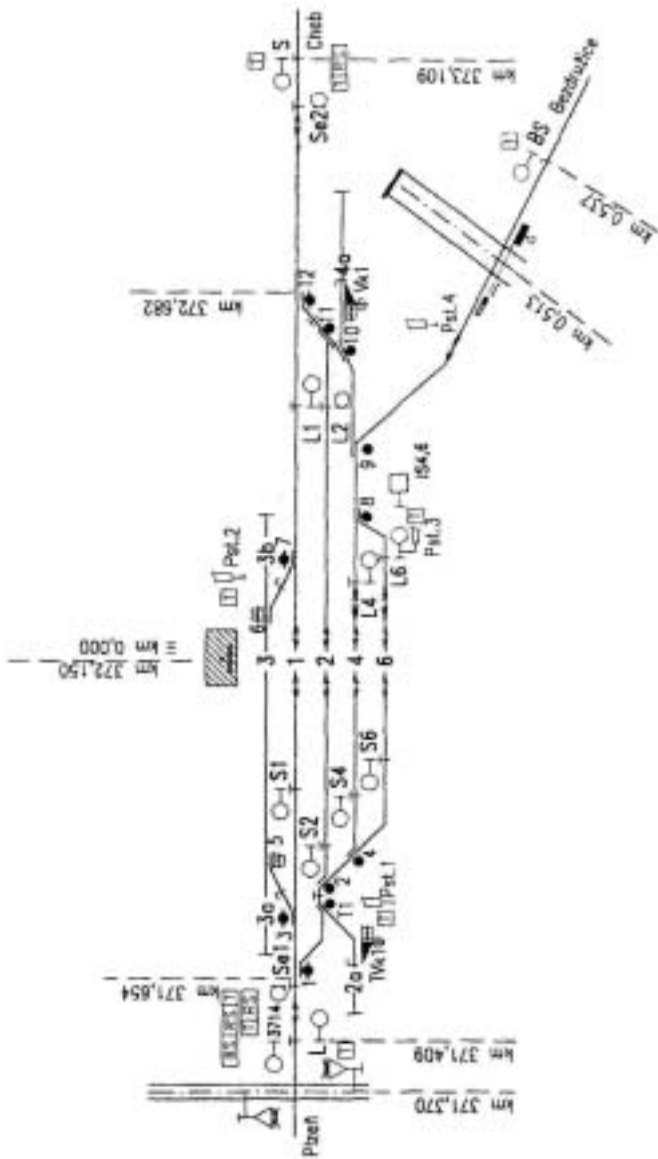
• Plešnice .....	str. 52
• Pňovany .....	str. 53
• Vranov u Stříbra .....	str. 54
• Stříbro .....	str. 55
• Milíkov .....	str. 56
• Svojšíň .....	str. 57
• Ošelín .....	str. 58
• Pavlovice .....	str. 59
• Brod nad Tichou .....	str. 60
• Planá u Mariánských Lázní .....	str. 61
• Chodová Planá .....	str. 62
• Valy u Mariánských Lázní .....	str. 63
• Lázně Kynžvart .....	str. 64
• Dolní Žandov .....	str. 65
• Salajna .....	str. 66
• Lipová u Chebu .....	str. 67

# PLEŠNICE



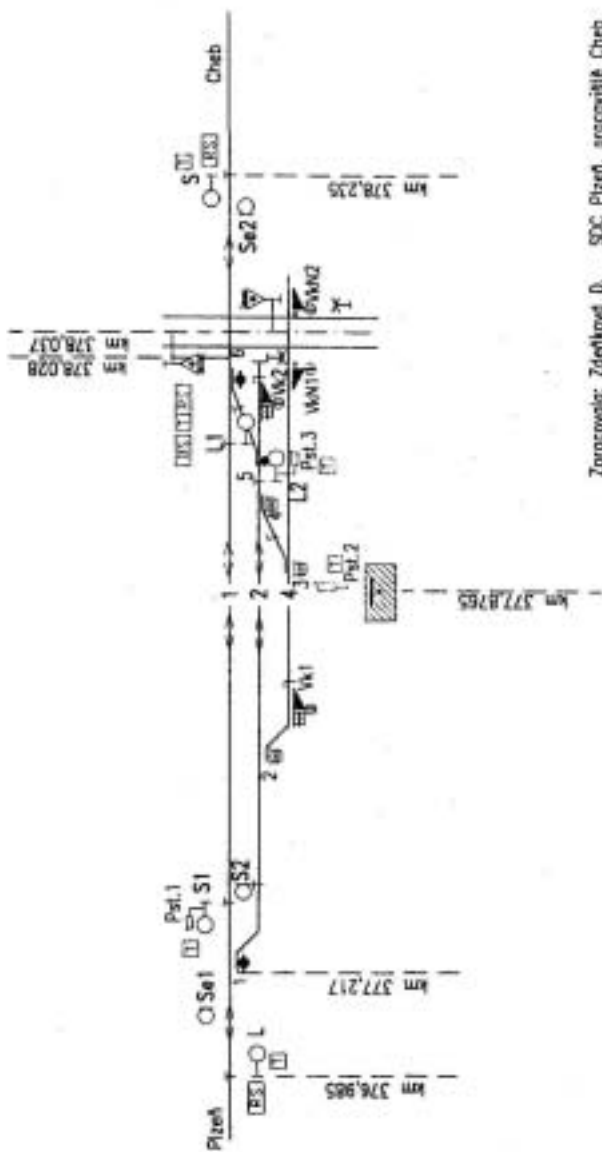
Zpracovala: Zdenková D. SDC Píseň, provozní Chrb

# PŇOVANY



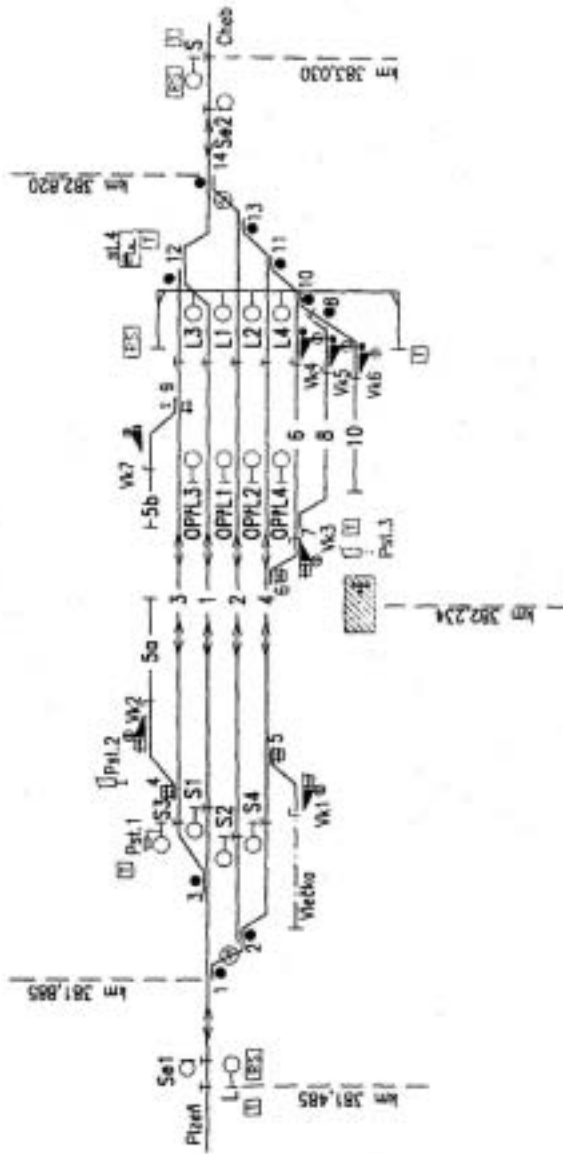
Zpracovatel: Zelenkovič D., SDC Píseň, pracoviště Chetb

# VRANOV U STRÍBRA



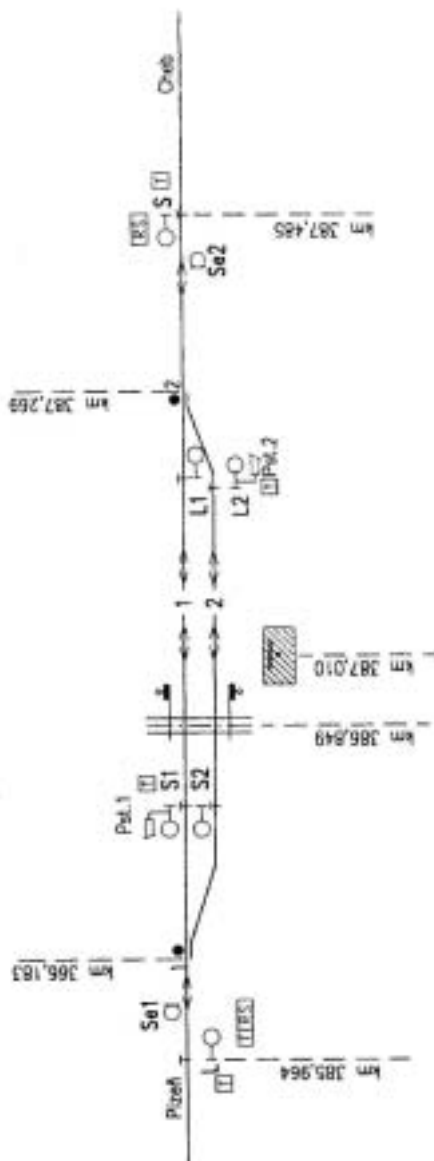
Zpracovatel: Zdeněk D. SDC Píseň, pracovník Cheb

# STŘÍBRO



Zpracoval: Zedkavč D. SDC Píseň, pracovník Chyb

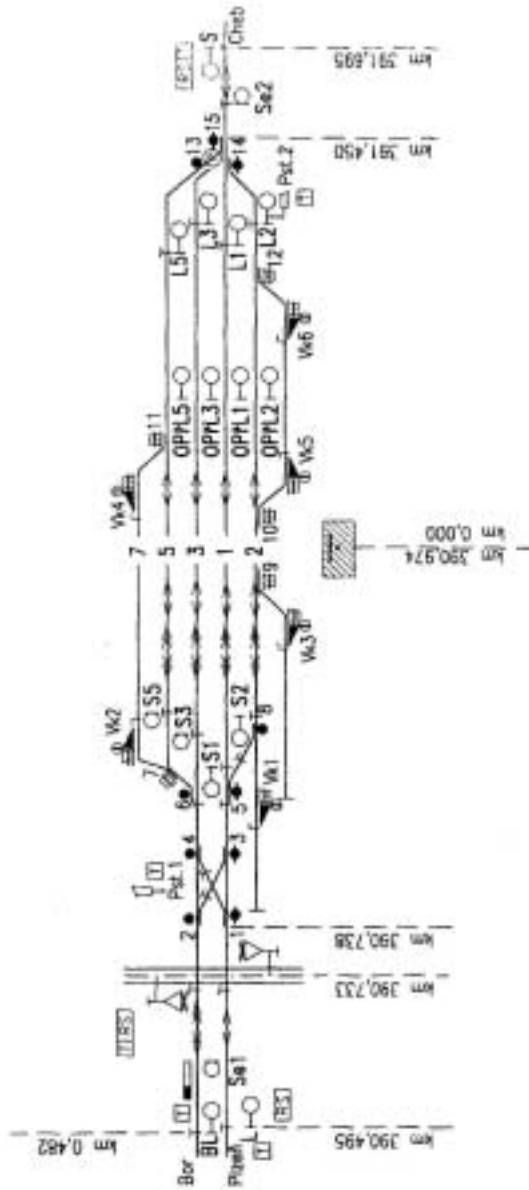
# MILÍKOV



Zpracováno: Zdeňkovič I., SDC Píseň, pracoviště Cheb

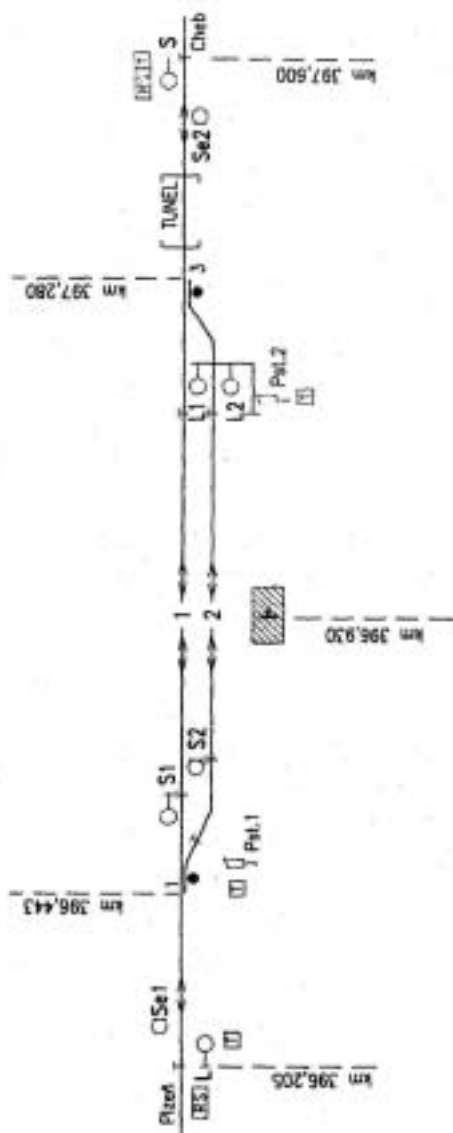


# SVOJŠÍN



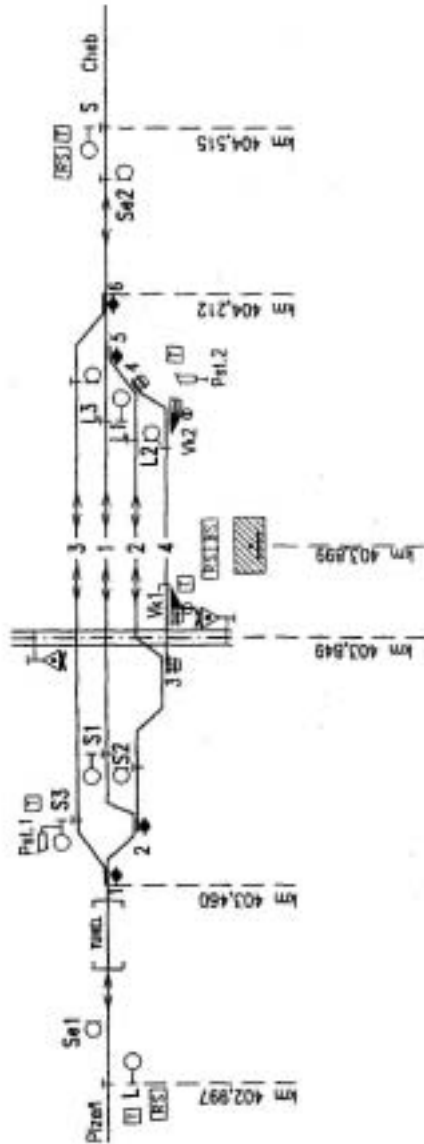
Zpracovatel: Zedlňáková D. SDC Pízeň, pracoviště Cheb

# OŠELÍN



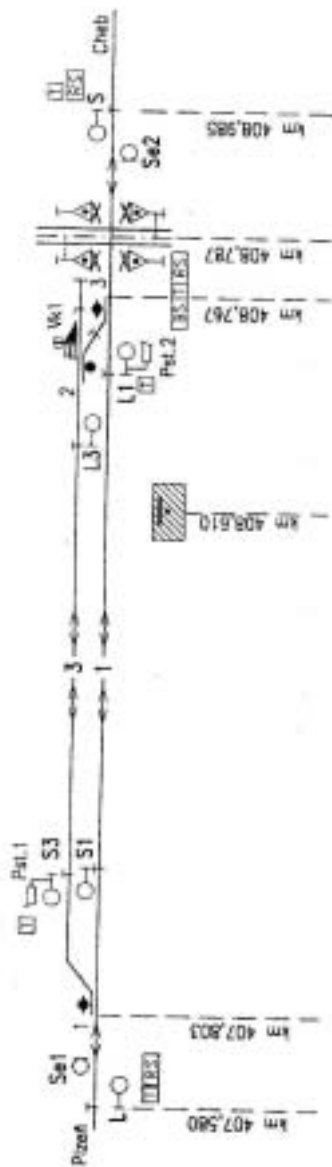
Zpracováno: Zateřkovič D. SDC Přezdí, pracoviště Chrb

# PAVLOVICE



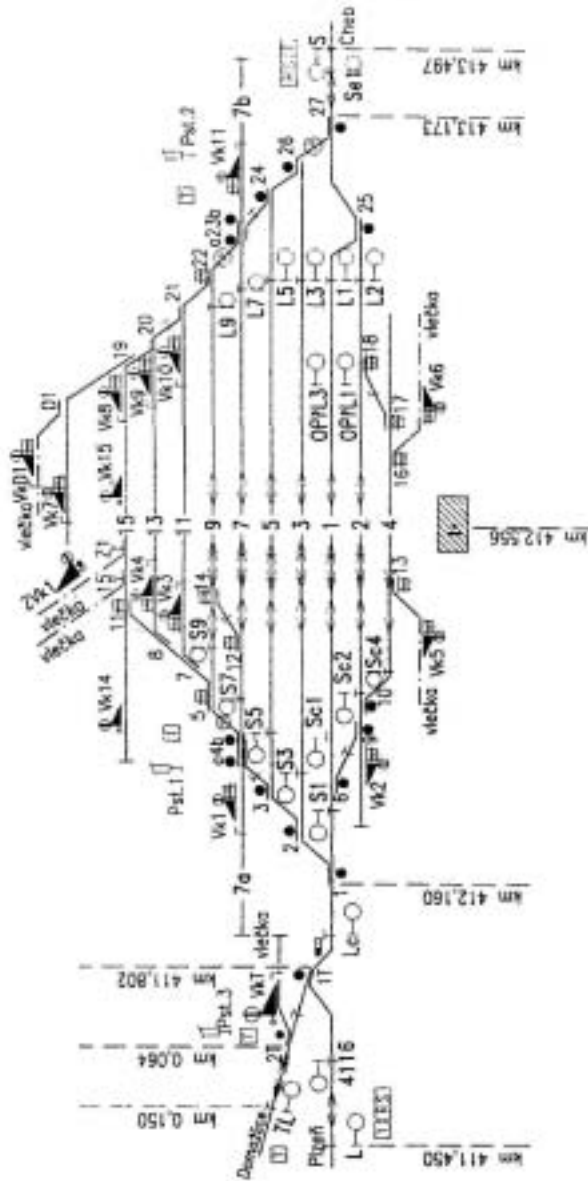
Zpracovatel: Zdeněk D. SDC Plzeň, pracoviště Cheb

# BROD N. TICHOU



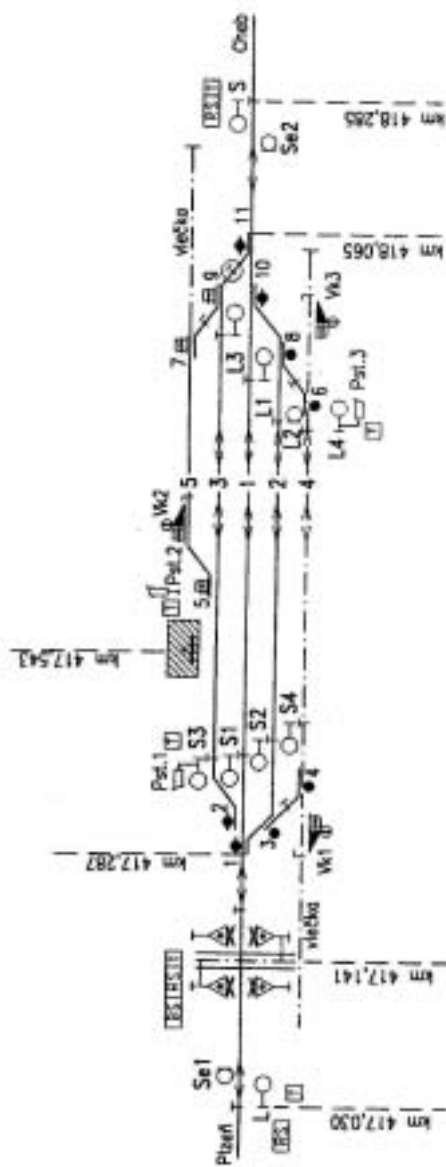
Zpracovatel: Zideňková U. SDC Píseň, pracovník Čeb

# PLANÁ U M.LÁZNÍ



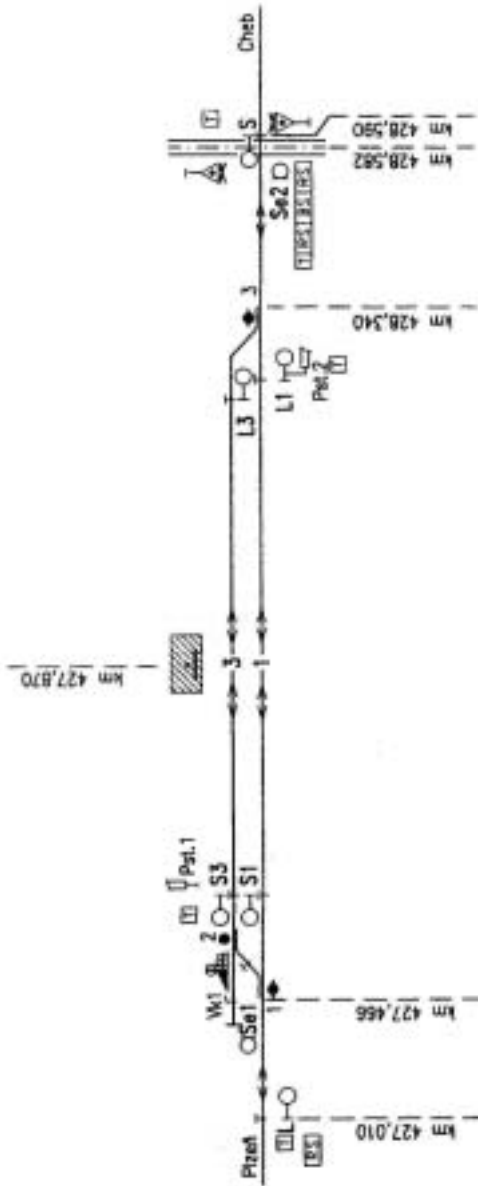
Zpracoval: Zdeňková D. SOČ Píseň, pracoviště Cheb

# CHODOVÁ PLÁNÁ



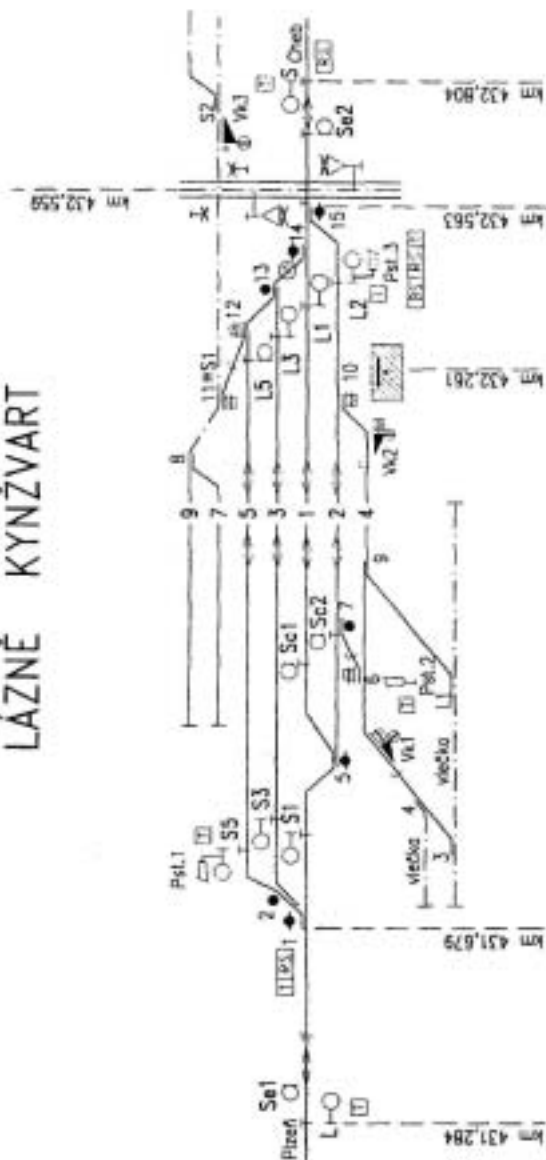
Zpracovala: Zdeněkovič D. SDC Plzeň, provozní úřad Cheb

# VALY U M.L.



Zpracoval: Zdeňkavě D. SDC Píseň, přeovítě Dřeb

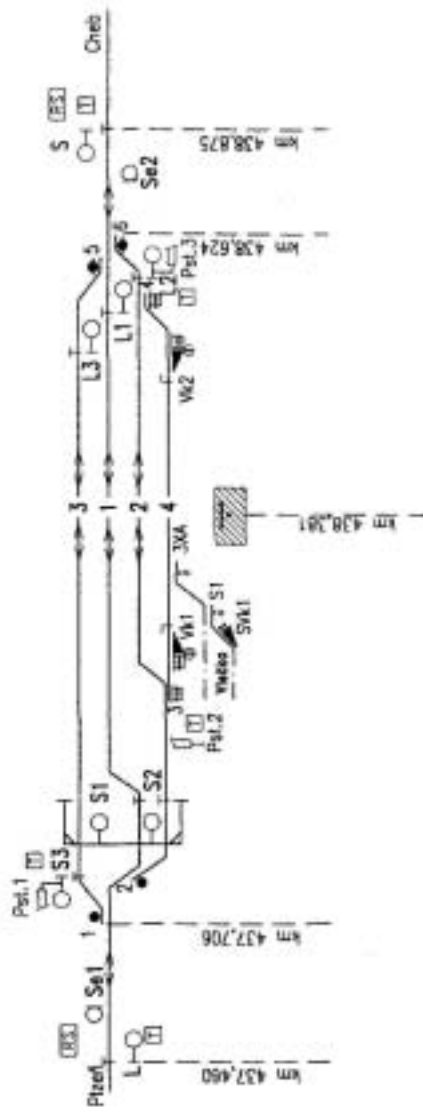
# LÁZNĚ KYNŹVART



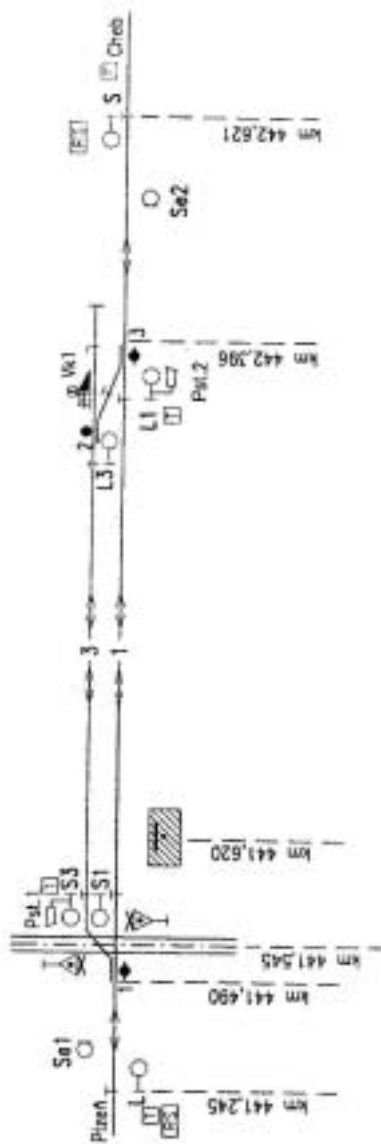
Zpracovatel: Zdeňková D. SDC. Převážně, pracoviště Chab



# DOLNÍ ŽANDOV

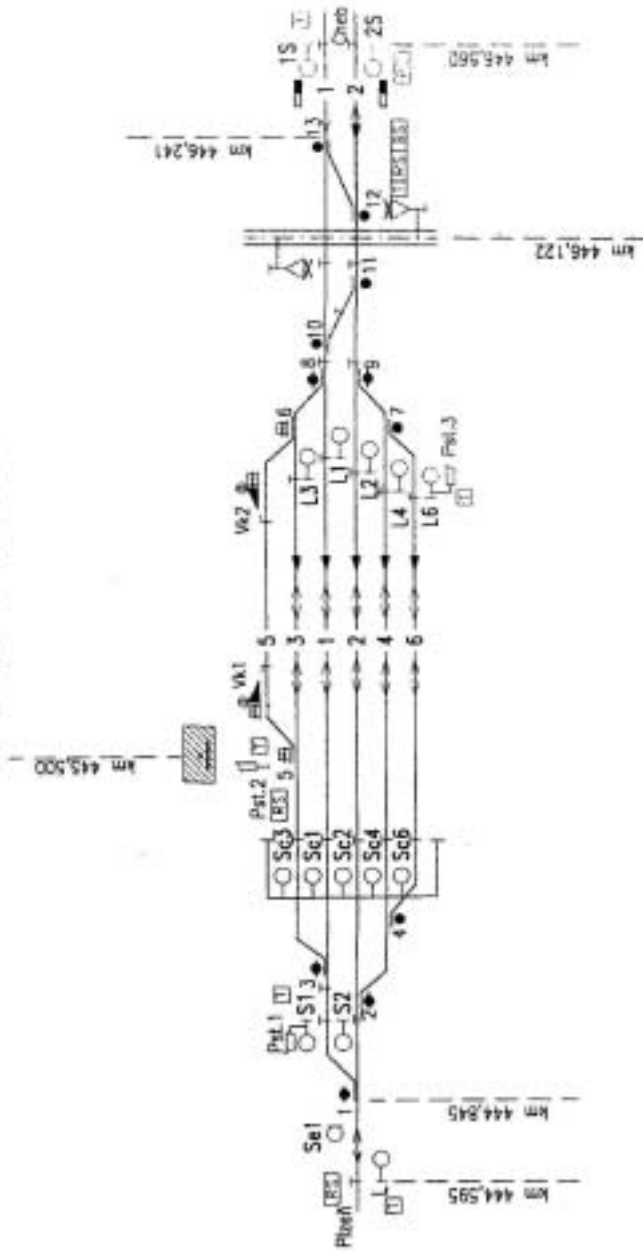


# SALAJNA



Zpracoval: Zdeněk D., SDC Píseň, pracoviště Chob

# LIPOVÁ U CHEBU



Zpracoval: Zdeňkovič D. SDC Píseň, pracoviště Cheb

## VYBAVENÍ STANIC PRO MÍSTNÍ OBSLUHU VÝHYBEK

**1.** Ve stanici PLEŠNICE je skříňka pomocného stavědla u výhybek č. 2, 7 a na odjezdovém návěstidle L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3, 4, 7, 8;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2, Vk 3, Vk 4, Vk 5;
2. skupina - pro výhybky č.: 7, 8, 9, 10, 11;  
- pro výkolejky č.: Vk 4, Vk 5, Vk 6;
3. skupina - pro výhybku č.: 7;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2, Vk 3, Vk 4.

**2.** Ve stanici PŇOVANY jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 2, 6, 10 a na návěstidle L6.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, T 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7;  
- pro výkolejku č.: TVk 1;
2. skupina - pro výhybky č.: 2, 4;  
- pro výkolejku č.: TVk 1;
3. skupina - pro výhybky č.: 8, 9, 10, 11, 12;  
- pro výkolejku č.: Vk 1;
4. skupina - pro výhybky č.: 8, 9;  
- pro výkolejku č.: Vk 1;
5. skupina - pro výhybky č.: 6, 7.

Souhlas pro místní ovládání u 3. a 4. skupiny se přijímá buď ze skříňky souhlasu na návěstidle L6 nebo u výhybky č. 10.

Obě skříňky souhlasu mají stejnou funkci. Jejich činnost je vzájemně blokována, to znamená, že veškerá obsluha (tudíž i vrácení pomocného stavědla zpět) lze provádět pouze na té skříňce, ze které byla obsluha převzata.

**3.** Ve stanici VRANOV u Stříbra jsou skříňky pomocných stavědel u výhybky č. 3 a na návěstidlech S1 a L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2;  
- pro výkolejku č.: Vk1;
2. skupina - pro výhybky č.: 2, 3, 4, 5, 6;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2;
3. skupina - pro výhybky č.: 2, 3, 4;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2.

**4.** Ve stanici STŘÍBRO jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 4, 6, a na návěstidle S3. Dále je zde pomocné stavědlo na chebském zhlaví, odkud je prováděna obsluha výhybek tohoto zhlaví pohotovostním výpravčím nebo dozorcem výhybek.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybku č.: 4;  
- pro výkolejku č.: Vk 2;
2. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3, 4, 5;  
- pro výkolejky č. Vk 1, Vk2;
3. skupina - pro výhybky č. 5, 6;  
- pro výkolejky č.: Vk1, Vk 3;
4. skupina - pro výhybky č.: 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14;  
- pro výkolejky č.: Vk 3, Vk 4, Vk 5, Vk 6, Vk 7.

**5.** Ve stanici MILÍKOV jsou skříňky pomocných stavědel umístěny na návěstidlech S1 a L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybku č.: 1;
2. skupina - pro výhybku č.: 2.

**6.** Ve stanici SVOJŠÍN jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybky č. 2 a na návěstidle L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2, Vk 3, Vk 4, Vk 5, Vk6;
2. skupina - pro výhybky č.: 6, 7, 11;  
- pro výkolejky č.: Vk 2, Vk 4;
3. skupina - pro výhybky č.: 9, 10, 12;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk3, Vk 5, Vk 6;
4. skupina - pro výhybky č.: 10, 11, 12, 13, 14, 15;  
- pro výkolejky č.: Vk 4, Vk5, Vk 6.

**7.** Ve stanici OŠELÍN jsou skříňky pomocných stavědel u výhybky č. 2 a na krakorci na chebském zhlaví.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybku č.: 1;
2. skupina - pro výhybku č.: 2.

**8.** Ve stanici PAVLOVICE jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybky č. 4 a na návěstidle S 3.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno, po předání na místní ovládání, provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3;  
- pro výkolejku č.: Vk 1;
2. skupina - pro výhybky č.: 4, 5, 6;  
- pro výkolejku č.: Vk 2.

**9.** Ve stanici BROD nad Tichou jsou skříňky pomocných stavědel umístěny na návěstidlech S3 a L1.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybku č. 1;
2. skupina - pro výhybky č. 2, 3;  
- pro výkolejku č. Vk 1.

**10.** Ve stanici PLANÁ u Mar. Lázní jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 5 a 22.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3, 4a/b, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 1T, 2T;  
výhybky č. 7 a 8 nejsou vybaveny elektromagnetickými zámky a jsou přestavovány ručně stejně jako výhybky č. 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18;  
- pro výkolejky č.: Vk1, Vk 2, Vk 3, Vk 4, Vk 5, Vk 6, Vk T;
2. skupina - pro výhybky č. 4a, 5, 12, 11, 14;  
- pro výkolejky č. Vk 1, Vk3, Vk4;
3. skupina - pro výhybky č. 10, 13, 17, 18, 16;  
- pro výkolejky č.: Vk 2, Vk 5, Vk 6;
4. skupina - pro výhybky č. 22, 23 a / b, 24, 25, 26, 27;  
- pro výkolejky č.: Vk 7, Vk 8, Vk 9, Vk10, Vk 11, Vk D1;
5. skupina - pro výhybky č.: 22, 23 b;  
- pro výkolejky č.: Vk 7, Vk 8, Vk 9, Vk 10, Vk 11, Vk D1.

**11.** Ve stanici CHODOVÁ PLANÁ jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 5 a na návěstidlech S3 a L4.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3, 4, 5;  
- pro výkolejky č.: Vk 1\*, Vk 2;

2. skupina - pro výhybky č.: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11;  
- pro výkolejky č.: Vk 2, Vk 3;
3. skupina - pro výhybku č. 5;  
- pro výkolejku č.: Vk 2.

\*) Při obsluze Vk 1 musí být výhybky č. 3, 4, 6, 8, v základní poloze!

**12.** Ve stanici VALY u Mar. Lázní jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u návěstidel S3 a L1.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2;  
- pro výkolejku č. Vk 1;
2. skupina - pro výhybku č. 3.

**13.** Ve stanici LÁZNĚ KYNŽVART jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 7 a na návěstidlech S5 a L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 5, 6, 7, 10;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2;
2. skupina - pro výhybky č.: 6, 10;  
- pro výkolejky č.: Vk 1, Vk 2;
3. skupina - pro výhybky č.: 11, 12, 13, 14, 15.

**14.** Ve stanici DOLNÍ ŽANDOV jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybky č. 3 a na návěstidlech S3 a L2.

V obvodu těchto pomocných stavědel lze po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek:

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3;  
- pro výkolejku č.: Vk 1;
2. skupina - pro výhybky č.: 4, 5, 6;  
- pro výkolejku č.: Vk 2;
3. skupina - pro výhybku č.: 3;  
- pro výkolejku č.: Vk 1.

**15.** Ve stanici SALAJNA jsou skříňky pomocných stavědel umístěny na návěstidlech S3 a L1.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní obsluhu provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybku č.: 1;
2. skupina - pro výhybky č. 2, 3;  
- pro výkolejku č. Vk 1.

**16.** Ve stanici LIPOVÁ u Chebu jsou skříňky pomocných stavědel umístěny u výhybek č. 5 a na návěstidlech S1 a L6.

V obvodu těchto pomocných stavědel je možno po předání na místní ovládání provádět přestavování těchto výhybek a výkolejek :

1. skupina - pro výhybky č.: 1, 2, 3, 4;
  2. skupina - pro výhybku č.: 5;  
- pro výkolejku č. Vk 1;
  3. skupina\* - pro výhybky č.: 6, 8;  
- pro výkolejku č.: Vk 2;
  4. skupina\* - pro výhybky č.: 7, 9, 11.
- \*) současná obsluha 3. a 4. skupiny:  
- pro výhybky č.: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13;  
- pro výkolejku č. Vk 2.

**17.** Přestavování výhybek se provádí pomocí řadičů umístěných na stojanu u výhybek s elektromotorickými přestavníky.

Obsluha výhybek a výkolejek zabezpečených elektromagnetickým zámkem se provádí ručně, po přeložení páčky elektromagnetického zámku.

Po udělení souhlasu a stlačení tlačítka pro převzetí místního ovládání pomocných stavědel je možno provádět přestavování výhybek v libovolném pořadí.

Po skončení posunu je nutno přestavit výhybky a výkolejky vybavené elektromagnetickými zámky do základní polohy a přeložit páčku elektromagnetického zámku zpět. Jinak není možno vrátit souhlas pro místní ovládání pomocného stavědla zpět.



## POPIS DOZ

1. DOZ na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb se skládá:
  - a) z řídicí stanice umístěné v ústředním stavědle;
  - b) z podřízených stanic ve všech ŽST trati Plzeň-Křimice - Cheb;
  - c) z reléových staničních zabezpečovacích zařízení v celé trati;
  - d) z automatického bloku s traťovou částí VZ;
  - e) z přejezdových zabezpečovacích zařízení;
  - f) ze sdělovacího a rádiového zařízení včetně dálkového kabelu;
  - g) z napájení zabezpečovacího zařízení;

### A. ÚSTŘEDNÍ STAVĚDLO DOZ

2. Ústřední stavědlo je umístěno v budově Obchodně provozního ředitelství v Plzni. Sestává z řídicího stanoviště, řídicí stanice a stanoviště směnného inženýra pro údržbu zařízení DOZ, sdělovacího zařízení (s výjimkou rádiového spojení) na ústředním stavědle, a řízení údržby zabezpečovacího zařízení na trati.

3. Na řídicím stanovišti jsou dva řídicí stoly dispečera a indikační deska.

4. Řídicí stůl dispečera obsahuje ovládací panel DOZ, zařízení pro automatický záznam splněného grafikonu vlakové dopravy, panel pro ovládání sdělovacího zařízení s mikrofonem doplněný soupravou hlasitého telefonu a zařízení pro rádiové spojení dispečera se strojvedoucími.

5. Indikační deska obsahuje přehledně znázorněnou trať, včetně stanic s indikací potřebných kontrolních informací. Schéma trati je rozděleno na dva úseky, a to Plzeň Jižní předměstí až oddílové návěstidlo čís. 4016/4017 před ŽST Pavlovice a pod ním úsek mezi oddílovým návěstidlem čís. 4005 za ŽST Ošelín (směr Cheb) až Cheb. Toto uspořádání umožňuje přehledné rozdělení trati na dva dispečerské okruhy DOZ:

- a) I. okruh DOZ Plzeň Jižní předměstí až k oddílovému návěstidlu čís. 4017 mezi ŽST Ošelín a ŽST Pavlovice;
- b) II. okruh DOZ počínaje oddílovým návěstidlem čís. 4017 až ŽST Cheb (vyjma).

Každý dispečerský okruh DOZ je řízen jedním dispečerem, a to tak, že I. okruh řídí dispečer u levého stolu a II. okruh řídí dispečer u pravého stolu. Zařízení umožňuje v případě potřeby obsluhovat oba dispečerské okruhy současně z jednoho stolu.

**6.** Dispečer řídí ve svém okruhu dopravu vlaků z řídicího stanoviště (vyjma úseku Plzeň Jižní předměstí - Kozolupy, kde se řídí doprava vlaků podle předpisu ČD D2). Zařízení DOZ umožňuje v dálkově ovládaných stanicích :

- a) stavět všechny zabezpečené vlakové cesty;
- b) rušení všech zabezpečených vlakových cest;
- c) rušení volby dosud nepostavené vlakové cesty;
- d) předvolení další jedné vlakové cesty pro každé zhlaví stanice;
- e) předat zhlaví nebo část zhlaví na místní ovládání výhybek;
- f) ovládat houkačky na výpravních budovách a na zhlaví;
- g) přestavovat ústředně výhybky;
- h) rušit úplnou blokovou podmínku;
- i) vyzvánět na telefonu v dopravní kanceláři.

Kromě toho zařízení DOZ umožňuje udělovat souhlas k odjezdu na trať DOZ pro ŽST Kozolupy, Mariánské Lázně a Cheb.

**7.** Na řídicím stanovišti zajišťuje zařízení DOZ dispečerovi tyto informace:

- a) svícení povolujících znaků na všech návěstidlech v traťovém úseku kromě návěstidel oddílových každý návěstní znak dovolující jízdu je indikován zeleným světlem);
- b) postavení vlakové cesty a případné předvolení další vlakové cesty;
- c) obsazení izolovaných úseků ve stanici u staničních kolejí doplněných o indikaci čela vlaku;
- d) obsazení traťových oddílů včetně směru jízdy vlaku;
- e) předání a převzetí zhlaví, popř. skupiny výhybek na místní ovládání;
- f) kontrolní informaci o poruše ve stanici a v přilehlých traťových úsecích pomocí sdružené poruchové indikace;
- g) převzetí stanice na přímé ovládání;
- h) indikaci udělení souhlasu k odjezdu na trať DOZ (ŽST Kozolupy, Mariánské Lázně a Cheb);
- i) akustickou i optickou informaci o horkoběžnosti vozidel zjištěné IHL v úseku Mar. Lázně - Chodová Planá;
- j) akustickou a optickou indikaci poruchových stavů PZS AŽD 71 a dalších nových typů.

## **B. STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

**8.** Všechny stanice na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb jsou vybaveny reléovým zabezpečovacím zařízením. Ve stanicích Plzeň-Křimice, Kozolupy, Mar. Lázně je reléové zabezpečovací zařízení cestového systému. V ŽST Cheb je reléové zabezpečovací zařízení cestového systému s číslicovou volbou. Zařízení je obsluhované trvale výpravčím. V ostatních stanicích je staniční reléové zabezpečovací zařízení rovněž cestového systému, zvláště přizpůsobené pro dálkové ovládání. Výjimku tvoří pouze ŽST Lipová u Chebu, kde jsou při přímém ovládání výhybky přestavovány jednotlivě. V ŽST Plzeň Jižní předměstí je reléové zabezpečovací zařízení s jednotným obslužným pracovištěm, které umožňuje i dálkové ovládání z ŽST Plzeň hl.n.

**9.** Staniční zabezpečovací zařízení stanic dálkově ovládaných je upraveno na možnost jeho přímého ovládání z řídicího stolu v dopravní kanceláři.

## **C. TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

**10.** Celá trať Plzeň Jižní předměstí - Cheb je vybavena automatickým blokem, který je na jednokolejných úsecích obousměrný a na dvoukolejných úsecích jednosměrný.

**11.** Směr jízdy, a tím i rozsvícení oddílových návěstidel v příslušném směru, se při splnění všech předepsaných podmínek pro traťový souhlas mění automaticky při stavění odjezdové vlakové cesty nebo při stavění posunové cesty za označnick.

## **D. PŘEJEZDOVÁ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

**12.** Všechny trvale používané přejezdy na trati Plzeň Jižní předměstí - Cheb jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, buď bez závor nebo se závorami. Jejich činnost je automatická v závislosti na jízdě železničních kolejových vozidel.

**13.** Přejezdová zabezpečovací zařízení jsou vybavena všemi kontrolními a ovládacími prvky podle normy ČSN 34 2650 a předpisu ČD Z2. Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení se musí při

poruchách zajišťovat podle ustanovení předpisu ČD Z2, dále podle ustanovení tohoto předpisu a ustanovení místních předpisů pro obsluhu staničních zabezpečovacích zařízení a ustanovení staničních řádů.

**14.** Dále jsou na trati přejezdy, které nejsou trvale používány. Jsou opatřeny mechanickými závory trvale uzamčenými. Závory obsluhuje zaměstnanec SDC nebo ŽST na základě předem daných požadavků.

## **E. VLAKOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

**15.** Zařízení automatického bloku zajišťuje rovněž přenos návěstních znaků na hnací vozidla, vybavená mobilní částí vlakového zabezpečovacího zařízení. V obvodu stanic, tj. od úrovně vjezdového návěstidla, se návěstní znaky VZ nepřenáší.

**16.** Pro obsluhu a používání VZ platí předpisy ČD T108 a ČD D1 s těmito odchylkami:

- a) místo návěsti „Možno projet“ při projíždění stanic zapojených do DOZ se používá radiového spojení, popř. telefonního spojení provozního nebo dispečerského;
- b) strojvedoucí je povinen ohlásit poruchu mobilní části nebo traťové části VZ podle předpisu ČD T108 radiovým spojením neprodleně, jinak v nejbližší stanici trvale obsazené výpravčím, popř. ve stanici obsazené pohotovostním výpravčím.

## **F. NAPÁJECÍ ZAŘÍZENÍ**

**17.** K zajištění náhradního napájení staničního RZZ v ŽST Plzeň Jižní předměstí, Plzeň-Křimice, Kozolupy a Mariánské Lázně slouží náhradní zdroje. Z MS Plzeň Jižní předměstí je současně napájen „nn“ kabelem AB v úseku Plzeň Jižní předměstí - Vejprnice - Nýřany.

**18.** Ve staničních transformovných a trafoskříních na trati je napětí 6 kV/75 Hz transformováno na napětí 220 V/75 Hz, kterým se napájí jednotlivá zabezpečovací zařízení.

**19.** Pro obsluhu a práci na zařízení NZZ včetně prací v jeho blízkosti platí „Místní pracovní a bezpečnostní předpisy (MPBP)“ ČSN 34 3100 a normy přidružené.

**20.** Za provoz zařízení NZZ odpovídá v souladu s dalšími ustanoveními tohoto předpisu elektrodispečer ŘSEÚ.

**21.** Při zemních pracích podél trati je nutno vytyčit a respektovat trasu kabelu 6 kV/75 Hz.

**22.** Neobsazeno.

**23.** Klíče od RS jsou uloženy v dopravní kanceláři. Výpravčí a další zaměstnanci, kteří jsou oprávněni k obsluze RS, provádějí na požádání elektrodispečera, popř. jiného oprávněného zaměstnance rozpojování jednotlivých úseků napájecí soustavy 6 kV/75 Hz, při měření nebo omezování poruch. Zaměstnanci oprávněni k obsluze RS musí být pravidelně a prokazatelně poučováni.

**24.** Neobsazeno.

## **G. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

**25.** Sdělovací zařízení je na trati rozmístěno takto:

a) řídicí stanoviště:

Zde je dispoziční zapojovač, který je umístěn v pravé straně řídicího stolu dispečera. Jsou do něho zavedena tato spojení a okruhy:

- dispečerské;
- provozní;
- „mb“ spoj - elektrodispečer;
- místní - výpravčí ŽST Plzeň hl. n.;
- dvě přípojky automatické telefonní ústředny Plzeň.

Dále je na každém pracovišti umístěna základnová radiostanice TRS.

b) stanice dálkově ovládané mají telefonní zapojovače. Obsluha zapojovačů je uvedena ve staničním řádu. Do nich jsou zapojena tato spojení:

- dispečerské;
- provozní;
- traťová;

- trakční (zapojené samostatně mimo zapojovač);
- místní do pomocných stavědel;
- ve větších ŽST automatické telefonní přístroje.

V každé dálkově ovládané stanici je navíc i náhradní zapojovač, do kterého jsou zavedeny všechny „mb“ spoje včetně spoje pracovního.

- c) stanice samostatně řízené mají do dispozičního zapojovače zavedena spojení shodná jako ve stanicích dálkově ovládaných;
- d) oddílová návěstidla automatického bloku mají ve skříňce označené písmenem „T“, umístěné na reléové skříni, telefon zapojený do spojení traťového a pracovního.
- e) vjezdová návěstidla stanic dálkově ovládaných mají na sloupku vedle návěstidla telefon zapojený do spojení dispečerského a traťového;
- f) u odjezdových návěstidel v pomocném stavědle na jednom z odjezdových návěstidel nebo na samostatném sloupku je telefon zapojený do spojení místního. V blízkosti pomocného stavědla je skříňka s označením „T“, ve které je telefon zapojený do spojení dispečerského a pracovního;
- g) přejezdy zabezpečené PZS mají telefon ve skříňce označené „T“ na reléové skříni, který je zapojen do spojení traťového a pracovního;
- h) závory trvale uzamčené mají ve skříňce s označením „T“ telefon zapojený do spojení dispečerského a traťového.

**26.** Spojení uvedená v předchozích člancích jsou používána podle ustanovení předpisu ČD T 1 s těmito odchylkami:

- a) dispečerské „mb“ pro dorozumění dispečera se strojvedoucím (řidičem speciálního vozidla) v jeho okruhu. Za tím účelem jsou telefony tohoto spojení umístěny u dispečera, u vjezdových a odjezdových návěstidel a u závor trvale uzamčených. Další dispečerské spojení pro domluvu dispečera se strojvedoucím je radiové;
- b) pracovní slouží pro spojení míst, ve kterých je vyveden pracovní spoj (oddílová návěstidla AB, PZS apod.) se zprostředkovacím pracovištěm koncové ústředny. Po otočení klikou induktoru se účastníkovi ozve manipulantka ústředny, která spojí žádaného účastníka telefonní sítí;
- c) klíč FAB od telefonů oddílových návěstidel AB, PZS, vjezdových návěstidel, skříněk na zhlaví a od skříněk pomocných stavědel, je ve výstroji hnacích vozidel a služebních vozidel, klíč má i vedoucí posunové čety;
- d) radiové spojení umožňuje spojení dispečera (výpravčího, pohotovostního výpravčího) se strojvedoucími (řidiči služebních vozidel).

## H. ŘÍDICÍ STANOVIŠTĚ

**27.** Řídicí stanoviště je složeno z těchto zařízení:

- a) řídicího stolu dispečera;
- b) indikační desky;
- c) zařízení pro samočinný záznam splněného grafikonu vlakové dopravy (vlakografu).

### Řídicí stůl dispečera

**28.** V čelním pohledu je ve střední části umístěn vlakograf, po levé straně ovládací panel DOZ, po pravé straně je mikrofon a panel pro ovládání sdělovacího zařízení.

**29.** Rozmístění tlačítek ovládacího panelu DOZ je přizpůsobeno plánu kolejiště, zobrazenému na indikační desce. Ovládací panel se dělí na část levou a část pravou.

**30.** Tlačítka, umístěnými uprostřed ovládacího panelu DOZ vlevo od označení čísel kolejí, se ovládají vždy plzeňská zhlaví jednotlivých stanic, tlačítka umístěnými vpravo vždy chebská zhlaví.

**31.** Použití tlačítek ovládacího panelu DOZ a indikace na indikační desce:

- a) tlačítka „volby dispečerského okruhu I. a II.“ jsou šedá a umístěná na spodní části ovládacího panelu DOZ, každé na pravé straně řady tlačítek pro volbu stanice. Stlačením tlačítka Plzeň - Damnov nebo tlačítka Pavlovice - Cheb se rozsvítí transparentní výřez nad tlačítkem a dispečer může ovládat zvolený dispečerský okruh. Kterýkoliv z dispečerů může stisknutím jednoho z výše uvedených tlačítek vzít na svůj ovládací panel DOZ obsluhu zařízení od sousedního dispečera. Vlakografy v obou řídicích stolech dispečera pracují samostatně. Při předání okruhu zpět, musí se stlačit znovu tlačítko, kterým bylo převzetí před tím uskutečněno;
- b) tlačítka „volby stanice“ jsou umístěna ve dvou řadách nad sebou na spodním okraji ovládacího panelu DOZ s názvy jednotlivých stanic. Jsou rozděleny podle dispečerských okruhů v takovém pořadí, v jakém jsou stanice na trati situovány. Tlačítka jsou černá. Stlačením tlačítka volby stanice se zařízení v této stanici připraví k převzetí příkazu a transparent se prosvítí. Tlačítko volby stanice se stlačí vždy jako první před dalšími manipulacemi;

- c) tlačítka „volby koleje“ jsou šedá, kromě tlačítek umístěných v ose první koleje, která jsou žlutá. Tlačítka jsou umístěna na levé i pravé straně ovládacího panelu DOZ, vždy vedle čísla koleje, ke které přísluší. Tlačítek se používá k výběru dopravní koleje, na kterou nebo ze které má být vlaková cesta uskutečňována;
- d) tlačítka „volby směru“ jsou žlutá a umístěna před každou svislou řadou tlačítek volby koleje na úrovni první koleje (jedno na pravé a druhé na levé polovině). Používají se pro rozlišení směru jízdy vlaku. Je-li uskutečňován vjezd vlaku do stanice, stlačí se tlačítko volby směru, pak tlačítko volby koleje na kterou je vjezd uskutečňován. Staví-li dispečer odjezd, stlačí tlačítko koleje, ze které bude odjezd uskutečňován a potom tlačítko volby směru. Při stavění průjezdu po první koleji v kterékoliv stanici, postačí stisknout jen dvě tlačítka v pořadí, v němž má být vlaková cesta uskutečněna;
- e) tlačítka „místního ovládání“ jsou tmavočervená. Používá se jich při předání výhybek na místní ovládání. Po stlačení tlačítka se na indikační desce rozsvítí okrajové průsvítky předaného výhybkového obvodu klidným bílým světlem. Na každé polovině ovládacího panelu DOZ jsou tři tlačítka, kterými se předávají výhybky požadované skupiny na příslušném zhlaví. Prosvítí-li se jiná, než požadovaná skupina výhybek, zruší se příkaz tlačítkem rušení a použije se dalšího tlačítka místního ovládání. Zařízení je možno uvést do normálního stavu tlačítkem rušení jen do doby, dokud v dané stanici nebyly výhybky převzaty na místní ovládání; převzetí výhybek na místní ovládání se indikuje na kolejové desce tak, že klidné bílé světlo, kterým je obvod ohraničen, se změní na klidné světlo červené. Nepřevzal-li zaměstnanec ve stanici výhybky na místní ovládání, je možno zařízení uvést do normálního stavu postavením jakékoliv vlakové cesty nebo přestavením výhybek na stejném zhlaví. Výhybky je možno převzít na místní ovládání pouze tehdy, stlačí-li dispečer tlačítko předání místní obsluhy. Po stlačení tohoto tlačítka se rozsvítí bílá žárovka v pomocném stavědle přerušovaným světlem, která vyzve zaměstnance k převzetí výhybek na místní ovládání;
- f) tlačítko „rušení“ je červené a používá se v zásadě při rušení jakékoliv započaté manipulace;
- g) tlačítko „bez návěstidla“ je šedé doplněno bílou kontrolkou a používá se, je-li třeba postavit vlakovou cestu bez přestavení hlavních návěstidel na návěst dovolující jízdu. Dispečer nejdříve stlačí tlačítko bez návěstidla a potom normálním způsobem obslouží další tlačítka pro vjezd nebo odjezd vlaku. Tlačítka bez návěstidla je také nutno vždy použít, je-li třeba mimořádně zrušit vlakovou cestu. Cesta se zruší tak, že se nejdříve stlačí tlačítko volby stanice, potom



- tlačítko bez návěstidla a znovu se stlačí tlačítko jako při stavění rušené vlakové cesty. Tím se návěstidlo přestaví na návěst „Stůj“;
- h) tlačítka „pro jízdu z odbočné trati“ jsou šedá a jsou umístěna na levé polovině panelu DOZ nad tlačítkem volby směru. Na pravé polovině panelu jsou pod tlačítkem volby směru. Tlačítek se používá pro postavení vlakové cesty na a z odbočné trati a pro vjezdy z druhé tratěvé koleje v ŽST Lipová u Chebu. Jejich poloha odpovídá zaústění odbočných trati vzhledem k trati hlavní. Vlaková cesta se staví obdobným postupem jako při použití tlačítka volby směru s tím rozdílem, že se nestlačí žluté tlačítko volby směru, ale místo toho šedé tlačítko nad nebo pod ním podle toho, na kterém zhlaví je jízda uskutečňována;
- i) tlačítka „povolení odjezdu“ jsou zelená a používají se pro udělení souhlasu k odjezdu v ŽST Kozolupy, Mariánské Lázně a Cheb. Po stlačení tohoto tlačítka začne na kolejové desce vedle názvu stanice kmitat bílá žárovka, která se po převzetí souhlasu rozsvítí klidným světlem. Po postavení návěstidla na návěst dovolující jízdu vpravo v příslušné stanici, indikace bílé žárovky zhasne;
- j) tlačítka „vjezd na dlouhou“ jsou zelená a určena pro ty stanice, kde vlak může ukončit jízdu jak u cestového, tak i u odjezdového návěstidla. U stanic, kde se tato možnost vyskytuje, staví se vjezd na krátkou k cestovému návěstidlu. Vjezd na dlouhou pak k příslušnému odjezdovému návěstidlu a staví se tak, že dispečer nejdříve stlačí tlačítko volby směru a potom tlačítko vjezd na dlouhou. Tím se postaví vlaková cesta až k odjezdovému návěstidlu. Na panelu jsou tato tlačítka dvě, a to vjezd na dlouhou I a vjezd na dlouhou II. Prvního tlačítka se používá pro ŽST Planá u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart a Lipová u Chebu, kde se vyskytují vjezdy na dlouhou první kolej. Druhého tlačítka se používá pro vjezdy v ŽST Lipová u Chebu na dlouhou druhou kolej;
- k) tlačítko „Planá cest. náv.“ je zelené a používá se ho v případě jízdy vlaku k návěstidlu Lc ŽST Planá u Mariánských Lázní. Tímto tlačítkem se umožňuje postavit vjezd jak z hlavní trati, tak z odbočné trati. Při stavění vlakové cesty stlačí dispečer nejprve tlačítko volby směru buď z hlavní neb odbočné trati a dále tlačítko „Planá cest. náv.“;
- l) tlačítko „telefonu na odjezdovém návěstidle“ je černé, a po jeho stlačení se rozezvučí houkačka na pomocném stavědle k přivolání strojvedoucího nebo jiných zaměstnanců zvolené stanice na příslušném zhlaví;

- m) tlačítko „houkačky na výpravní budově“ je černé a po jeho stlačení se rozezvučí houkačka na výpravní budově zvolené stanice k přivolání zaměstnance;
- n) tlačítko „obsluhy MS“ je šedé a jeho obsluhou se dává souhlas k dálkovému ovládní MS z pultu na ŘSEÚ; po dobu udělení souhlasu svítí červená průsvitka vpravo od tlačítka;
- o) tlačítko „výzvy výpravčího“ je černé a po jeho stlačení zvoní zvonek telefonu ve zvolené stanici;
- p) tlačítko „návěstní mistr“ je černé a používá se ho k přivolání směnného inženýra;
- q) tlačítko „výzvy kontrol“ je bílé a dispečer je používá, má-li pochybnosti o stavu zabezpečovacího zařízení v některé stanici (výhybně) a správnosti kontroly na indikační desce;
- r) tlačítko „zrušení blokové podmínky“ je šedé a používá se k tomu, aby návěstní znaky oddílových návěstidel AB odpovídaly skutečnému obsazení traťových oddílů. Používá se v těchto případech:
- při jízdě PMD z trati do stanice (tj. návrat vlaku v nesprávném směru AB);
  - při údržbě a opravách zabezpečovacího zařízení po dohodě s udržujícím pracovníkem SDC,
  - po opětovném zapnutí napájení zabezpečovacího zařízení při jeho výpadku;
  - při náhodném obsazení některého oddílu, např. pásovým vozidlem na přejezdu;
  - u všech stanic, kromě stanic samostatně řízených, po provedení změny směru, došlo-li k jejímu rozpadu (tj. není-li indikace směru AB a odjezdové návěstidlo se nepřestavilo na návěst dovolující jízdu);
  - v případě, že vlak zastavil u oddílového návěstidla s návěstí „Stůj“ i když následující traťový oddíl je volný.

Tlačítko zrušení blokové podmínky se smí použít jen v případě, je-li celý mezistaniční úsek volný, mimo případu uvedeného v poslední odrážce. Uvedení AB do správné činnosti se rovněž docílí projetím celého mezistaničního úseku vlakem v daném směru AB.

## Indikační deska

**32.** Na indikační desce je schematicky znázorněna trať Plzeň - Cheb se všemi stanicemi.

- a) koncové stanice Plzeň hl. n. a Cheb mají však zobrazena pouze vjezdová návěstidla a společnou indikaci odjezdových návěstidel a přilehlých kolejových obvodů;

- b) samostatně řízené stanice Plzeň Jižní předměstí, Plzeň-Křimice, Kozolupy a Mariánské Lázně jsou zobrazeny jednoduchým znázorněním všech dopravních kolejí a zhlaví bez kolejového rozvětvení. Dále mají zobrazena vjezdová návěstidla a společnou indikaci odjezdových návěstidel na každém zhlaví;
- c) všechny ostatní stanice mají zobrazeno kolejové rozvětvení a všechny dopravní koleje, vjezdová, cestová a všechna odjezdová návěstidla.

**33.** Mezistaniční úseky, rozdělené na traťové oddíly (s výjimkou úseku Plzeň hlavní nádraží - Plzeň Jižní předměstí) jsou zobrazeny průsvítkami. Je-li oddíl obsazen, svítí v průsvítce červené světlo. Není-li oddíl obsazen, nesvítí žádné světlo. Oddílová návěstidla ohraničující traťové oddíly jsou na kolejové desce zobrazena jen symbolicky s číslem návěstidla.

**34.** Postavená vlaková cesta je na indikační desce prosvícena bíle. Obsazení jednotlivých kolejových obvodů ve stanici se projevívá svícením červeného světla v průsvítkách kolejiště, podle uspořádání kolejových obvodů.

**35.** Nad každým staničním schématem je název stanice, který je prosvětlován bílým světlem, bylo-li stlačeno tlačítko s názvem stanice na ovládacím panelu. Název se prosvítí červeně vždy, když dojde ve stanici k poruše. Vlevo vedle názvu stanice je průsvítka s nápisem „VK“ (výzva kontrol), která svítí zeleným světlem při příjmu kontrolního kódu. Vpravo vedle názvu stanice je průsvítka s nápisem SVC (stavění vlakové cesty), která svítí přerušovaným bílým světlem, při každé započaté manipulaci v příslušné stanici z ústředního stavědla a klidným bílým světlem při převzetí stanice na přímé ovládní. Na indikační desce jsou v místech PZS zřízeny indikace :

- Nouzový stav - svítí „porucha“ u příslušného transparentu stanice;
- Poruchový stav - svítí „porucha“ u příslušného transparentu stanice,
  - svítí červené světlo v místě umístění přejezdu na indikační desce,
  - rozezní se zvonek, jehož vypnutí bude provedeno vratným tlačítkem s registrací obsluhy počítadlem.

Číslo počítadla zapíše dispečer do Záznamníku poruch současně se zápisem poruchy.

Informace pohotovostního stavu není indikována.

Dále je zřízeno pro každý okruh dispečera DOZ jedno tlačítko „Vypnutí zvonku poruchy PZZ“ s počítadlem.

## **Zařízení pro samočinný záznam splněného grafikonu vlakové dopravy (vlakograf).**

**36.** Záznam splněného grafikonu vlakové dopravy je prováděn vlakografem na speciálním grafikonovém listu o velikosti 400 x 576 mm. Další část grafikonového listu je určena pro poznámky dispečera.

**37.** Rám s grafikonovým listem se posunuje rychlostí 0,8 mm za minutu.

**38.** Obsazení úseku je zaznamenáváno vlakografem každou minutu značkou. Značka je dlouhá 3 mm červené nebo černé barvy podle toho, zda byl úsek obsazen vlakem sudého nebo lichého směru.

**39.** Značky se tisknou zesponu na transparentní grafikonový list tiskacím zařízením přes dvoubarevnou tiskací pásku. Grafikonový list vyměňuje směnný inženýr jednou za 12 hodin. Grafikonové listy dodává OPŘ. Za správné časové nastavení grafikonového listu odpovídá dispečer.

**40.** Vlakograf začíná zaznamenávat přítomnost vlaků na trati vybavené DOZ v sudém směru vstupem vlaku na dopravní koleje ŽST Plzeň Jižní předměstí, v lichém směru vstupem vlaku do prvního traťového oddílu mezi stanicemi Cheb - Lipová u Chebu.

**41.** Samočinný záznam je prováděn bez čísel vlaků a proto je dopisuje dispečer. Vlakograf zaznamenává kromě jízd vlaků v mezistaničních úsecích také obsazení dopravních kolejí v jednotlivých stanicích takto:

### *Okruh dispečera I*

Plzeň Jižní předměstí na kol. č. 5, 3, 1, 2

Plzeň-Křimice na kol. č. 5, 3, 1, 2, 4

Kozolupy na kol. č. 3, 1, 2, 4, 6

Plešnice na kol. č. 3, 1, 2

Přovany na kol. č. 1, 2, 4, 6

Vranov u Stř. na kol. č. 1, 2

Stříbro na kol. č. 3, 1, 2, 4

Milíkov na kol. č. 1, 2

Svojšíň na kol. č. 5, 3, 1, 2

Ošelín na kol. č. 1, 2

Pavlovice na kol. č. 3, 1, 2

Okruh dispečera II.

Ošelín na kol. č. 1, 2

Pavlovice na kol. č. 3, 1, 2

Brod nad Tichou na kol. č. 3, 1

Planá u Mariánských Lázní na kol. č. 7, 5, 3, 1, 2

Chodová Planá na kol. č. 3, 1, 2, 4

Mariánské Lázně na kol. č. 3, 1, 2, 4

Valy u Mariánských Lázní na kol. č. 3, 1

Lázně Kynžvart na kol. č. 5, 3, 1, 2

Dolní Žandov na kol. č. 3, 1, 2

Salajna na kol. č. 3, 1

Lipová u Chebu na kol. č. 3, 1, 2, 4, 6

## I. ŘÍDICÍ STŮL

**42.** Řídicí stůl slouží k obsluze zabezpečovacího zařízení ve stanici dálkově ovládané v případech poruchy dálkového ovládnání z ústředního stavědla nebo za jiným účelem podmiňujícím obsluhu z řídicího stolu.

**43.** Na řídicím stole je schematicky znázorněno kolejiště, v němž jsou umístěny indikace vjezdových, odjezdových, cestových a seřaďovacích návěstidel, kontroly obsazení jednotlivých dopravních kolejí a indikace obsazení výhybkových obvodů.

**44.** Na každém řídicím stole jsou podle potřeby dále tyto indikace:

1PÚ/2VÚ = 1. přibližovací/2. vzdalovací úsek - bílé světlo

2PÚ/1VÚ = 2. přibližovací/1. vzdalovací úsek - bílé světlo

OZ = závěr odjezdové vlakové cesty v sousední stanici

Vj = vjezd, směr AB nastaven na vjezd - červené světlo;

TO = obsazení tratí - bílé světlo;

Od = odjezd, směr AB nastaven na odjezd - zelené světlo;

PO = porucha - červené světlo;

KPL = kontrola pruhu návěstidla na lichém zhlaví - zelené světlo;

KPS = kontrola pruhu návěstidla na sudém zhlaví - zelené světlo;

KZL = kontrola závoříků na lichém zhlaví - bílé světlo;

KZS = kontrola závoříků na sudém zhlaví - bílé světlo;

KV = kontrola výhybek doplněná odpovídajícím číslem výhybky - bílé světlo;

KVK = kontrola výkolejek doplněná odpovídajícím číslem výkolejky - bílé světlo, na řídicím stole jsou i indikace PZS;

Zabezpečovací zařízení ve stanici je obsluhováno z řídicího stolu podle místních podmínek pomocí těchto ovládacích tlačítek:

- PO = přímé ovládání, patentní klíč FAB, doplněné počítadlem;  
ZP = zapnutí pulstu, tlačítko dvoupolohové, nevratné s kulatou hlavou;  
ZBP = zrušení blokové podmínky, tlačítko dvoupolohové, vratné s kulatou hlavou a počítadlem;  
NVS (NVL) = nouzové vybavení zhlaví S (L), tlačítko dvoupolohové, vratné s kulatou hlavou, přerušované bílé světlo nad tlačítkem, plombované;  
NVB (NVT) = nouzové vybavení vlakové cesty z odbočné trati, tlačítko dvoupolohové, vratné s kulatou hlavou, přerušované bílé světlo nad tlačítkem, plombované;  
NVP = nouzové vybavení přesunu, bílá žárovka nad tlačítkem;  
VZR = vypnutí zvonku rozřezu, tlačítko dvoupolohové, nevratné;  
UZP = uzavření přejezdu, tlačítko dvoupolohové, nevratné s kulatou hlavou;  
NOP = tlačítko nouzového otevření přejezdu, dvoupolohové, vratné, plombované;  
- = tlačítko vypnutí zvonku nouzového stavu PZS, dvoupolohové, nevratné s kulatou hlavou;  
- = tlačítko vypnutí zvonku poruchového stavu PZS, dvoupolohové, nevratné plombované s kulatou hlavou;  
TLVj = vjezd, tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou;  
TLOdj = odjezd, tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou;  
TLPS = přesun návěstidla S, tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou;  
TLSe 1 (2) = návěstidlo Se 1 (2), tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou;  
PNS (PNL) = tlačítko pro přivolávací návěst S (L), tlačítko dvoupolohové, vratné s kulatou hlavou doplněné počítadlem;  
PNS 1-9  
(PNL 1-9) = tlačítka pro přivolávací návěsti odjezdových návěstidel, tlačítka dvoupolohová, vratná s kulatou hlavou, doplněná počítadly;  
- = tlačítko pro stavění výhybek umístěné v ose koleje, dvoupolohové, vratné s bílým světlem uvnitř tlačítka;  
- = tlačítko pro stavění výhybek na odbočnou trať, umístěné mimo osy koleje s bílým světlem uvnitř tlačítka;  
PVS (PVL) = předání výhybek na sudém (lichém) zhlaví na místní ovládání, tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou a žárovkou, bílé světlo uvnitř tlačítka;

PV x-y = předání výhybek x až y na místní ovládání, tlačítko třípolohové, vratné s kulatou hlavou a žárovkou, bílé světlo uvnitř tlačítka;

AV = akustická výzva, stlačením je ovládána houkačka na lichém zhlaví, povytažením na sudém zhlaví.

Po stlačení tlačítka ZP se rozsvítí všechny indikace jako při obsluze zabezpečovacího zařízení z řídicího stolu. Po dobu, kdy je stanice obsazena, musí být rozsvícené indikace na řídicím stole.

## **J. NÁVĚSTIDLA, VÝHYBKY, SKŘÍŇKY PRO OVLÁDÁNÍ VÝHYBEK**

**45.** Ve všech stanicích jsou světelná návěstidla. Všechna vjezdová, odjezdová a cestová návěstidla mají přivolávací návěsti. Obsluha přivolávací návěsti je možná jen z řídicího stolu při předání stanice na přímé ovládání.

Ve stanicích Přovany a Mariánské Lázně jsou ještě indikátory směru. (B = Bezdržice, V = Vranov u Stř. ve stanici Přovany; K = Ovesné Kladruby, V = Valy u M. L. ve stanici Mar. Lázně).

**46.** Přestavníky u výhybek pojížděných proti hrotu rychlostí vyšší než 80 km/h, jsou doplněny elektromagnetickými závojníky, nejsou-li vybaveny elektromotorickými přestavníky EP 600.

Výhybky s přestavitelnými srdcovkami musí mít jazyky i hroty přestavitelných srdcovek opatřeny elektromotorickými přestavníky. Způsob jejich obsluhy se nemění. Výhybky jsou dále ovládány jedním řadičem, u křížovatkových výhybek dvěma řadiči. Kontrolní žárovka se rozsvítí až po úplném a správném přestavení výhybky do požadované polohy. Přestavníky mají v tomto případě postupný chod.

**47.** Výhybky, které odbočují z dopravních kolejí a do vlakové cesty zasahují vždy jen v jedné poloze, jsou opatřeny elektromagnetickými zámky s elektrickou kontrolou polohy výhybky. Výhybky a výkolejky v manipulačních kolejích tvořící odvrát, jsou také opatřeny elektromagnetickými zámky v odvrátne poloze.

**48.** Na každém zhlaví, popř. v blízkosti určené skupiny výhybek, je umístěna skříňka pomocného stavědla. Místní ovládání jednotlivých výhybek nebo celého zhlaví může být uskutečněno jen po předchozím převzetí souhlasu v pomocném stavědle. Výhybky lze předat na místní ovládání jak při dálkovém, tak i přímém ovládání.

Pomocné stavědlo obsahuje:

- a) tlačítko pro převzetí vyhybek na místní ovládání s bílou kontrolní žárovkou umístěnou nad příslušným tlačítkem;
- b) tlačítko pro rozsvícení seřadovacího návěstidla pro posun za označník;
- c) tlačítko pro rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na odjezdových návěstidlech;
- d) houkačku pro přivolání pracovníka k telefonu;
- e) mikrotelefon zapojený do místního okruhu k výpravčímu s vyzváněcím induktorem;
- f) žárovku pro osvětlení panelu s vypínačem.

**49.** Skříňka s řadičem pro místní ovládání výhybky je umístěna u všech výhybek opatřených elektromotorickým přestavníkem. Po převzetí obsluhy v pomocném stavědle se ve skřínce pro místní ovládání výhybky rozsvítí bílá žárovka. Je-li výhybka v poloze (+), rozsvítí se na panelu skříňky místního ovládání zelená žárovka, v poloze (-) žlutá žárovka.

Přestavování výhybky se provádí pomocí řadiče. Řadič se vrací po obsluze vždy samočinně do základní polohy (svislé). Jestliže se výhybka z jakéhokoli důvodu nezačne přestavovat, je nutné řadič krátkodobě přeložit do polohy, v níž se výhybka právě nachází, a znovu postup opakovat.

Posun přes takto přestavenou výhybku je dovolen jen tehdy, jestliže je výhybka správně přestavená, její poloha souhlasí s poslední krajní polohou řadiče při přestavování a svítí příslušná kontrolní žárovka. Dojde-li během vlastního přestavování výhybky k nedokončenému přestavení (např. překážka v jazycích apod.), je nutno ještě za chodu přestavníku přeložit řadič do opačné polohy a v této poloze jej držet tak dlouho, dokud nezaujme naznačenou polohu včetně rozsvícení příslušné kontrolní žárovky. Po zjištění a odstranění překážky je možno postup přestavování opakovat.

**50.** Výhybky ústředně přestavované mají výhybková návěstidla s elektrickým osvětlením pokud návěstidla nejsou zhotovena z materiálu odrážejícího světlo. Při převzetí výhybek na místní ovládání se rozsvítí výhybková návěstidla převzaté skupiny.

Při obsluze výhybek z ústředního stavědla nebo řídicího stolu zůstávají výhybková návěstidla neosvětlena.

**51.** V případě nemožného přestavování výhybek pomocí elektromotorického přestavníku, musí být výhybky přestavovány ručně klikou. Kliky jsou uloženy na místě určeném SŘ a musí být zaplombovány. Spolu



jsou uloženy i klíče od nouzového ovládní elektromagnetických zá-  
vorníků.

## **K. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ NA ŠIRÉ TRATI**

**52.** Trať Plzeň - Cheb je v mezistaničních úsecích vybavena tříznako-  
vým automatickým blokem. Oddílová návěstidla jsou rozsvícena jenom  
v tom směru, pro který je udělen traťový souhlas. V opačném směru  
jsou všechna oddílová návěstidla zhaslá.

Napájecí úseky 6 kV/75 Hz jsou rozděleny takto:

- a) Plzeň Jižní předměstí - Plzeň-Křimice a Plzeň Jižní předměstí -  
Stod
- b) Plzeň-Křimice - Planá u Mariánských Lázní,
- c) Planá u Mariánských Lázní - Cheb.

**53.** Přejezdy na trati vybavené DOZ jsou zabezpečeny PZS bez závor  
nebo se závory. Připraví-li dispečer vlakovou cestu předvolbou před  
rozpadem vlakové cesty prvního vlaku, zůstanou PZS v obvodu stani-  
ce uzavřeny. Odchylné řešení v ŽST Lázně Kynžvart je uvedeno v SŘ.  
Při předání výhybek na místní ovládní, je-li na zhlaví PZS, uvede se  
do činnosti až po stisknutí tlačítka seřaďovací návěstidlo v pomocném  
stavědle. Posun je možno započít až po rozsvícení návěsti "Posun do-  
volen" příslušného návěstidla.

## **L. DOPLŇUJÍCÍ POKYNY PRO OBSLUHU ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ**

### **Obsluha dispečerem**

**54.** Pro urychlení obsluhy zabezpečovacího zařízení dispečerem je  
možné v dálkově ovládaných stanicích postavit na každém zhlaví jed-  
nu vlakovou cestu a k ní předvolit druhou. Předvolená vlaková cesta  
se samočinně postaví po splnění všech podmínek daných zabezpečo-  
vacím zařízením pro další jízdu.

**55.** Jestliže vznikne po postavení vjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu nutnost změnit vlakovou cestu, je možno tak učinit nejpozději v době, kdy vlak ještě nevstoupil do prvního přibližovacího úseku. V případě, že vlak vstoupil do prvního přibližovacího úseku, je možné změnit vlakovou cestu po uplynutí 3 minut po přestavení vjezdového návěstidla na návěst **Stůj**.

**56.** Zrušením předvolené vlakové cesty tlačítkem „bez návěstidla“ se zruší i prvně postavená vlaková cesta stejného zhlaví včetně změny návěstních znaků hlavních návěstidel na návěst **Stůj**. Byl-li proveden její úplný závěr jízdou vlaku, dojde ke zrušení úplného závěru po 3 minutách. Je proto zakázáno zrušit předvolenou vlakovou cestu v době, kdy se blíží do stanice vlak, pro který byla postavena první vlaková cesta a ten dojíždí k obvodu, za nímž nastává úplný závěr vlakové cesty. Výjimka je povolena pouze v případě odvrácení hrozícího nebezpečí. Předvolenou vlakovou cestu je dovoleno zrušit za předpokladu, že bude možno zrušit i prvně postavenou vlakovou cestu (dle čl. 55).

**57.** Pro odjezdy vlaků ze stanice samostatně řízené na trať DOZ, uděluje dispečer souhlas k obsluze odjezdových návěstidel pomocí zabezpečovacího zařízení. V ŽST Kozolupy pro směr do Plešnic, v ŽST Mariánské Lázně pro směry do Valů u Mariánských Lázní a Chodové Plané, v ŽST Cheb pro směr do Lipové u Chebu.

**58.** Při poruše stavění výhybek z řídicího stanoviště dispečera ve stanici dálkově ovládané a při správné funkci AB i možné obsluze hlavních návěstidel pro jednu vlakovou cestu, řídí dispečer vlakovou dopravu tak, že v dotčené stanici nekřížuje ani nepředjíždí.

**59.** Při stavění vlakových cest dispečerem je obsluha PZS prováděna jízdou vlaku. Při jízdě dovolované jiným způsobem musí být před dovolením jízdy přejezd uzavřen tlačítkem z řídicího stolu nebo musí být strojedoucí zpraven písemným rozkazem.

**60.** Dispečer může při poruchách provést přezkoušení správné polohy výhybek. Přezkoušení správné polohy výhybek provede tak, že postaví jinou vlakovou cestu tlačítkem bez návěstidla. Jestliže indikace na kolejové desce se mění podle postavení naznačené cesty, postaví zamýšlenou vlakovou cestu rovněž tlačítkem bez návěstidla.

**61.** Při rozříznutí ústředně přestavované výhybky nebo ztrátě kontroly se u dispečera rozsvítí na indikační desce červeným světlem název stanice, ve které k uvedené poruše došlo. Pokud se tak stalo při postavené vlakové cestě, změní se návěsti hlavních návěstidel na návěst Stůj a na indikační desce zhasne kontrolní zelená žárovka. Současné zhasnou na indikační desce bílé průsvitky vlakové cesty v obvodu rozříznuté výhybky.

### **Obsluha z řídicího stolu**

**62.** Převzetí obsluhy se provede otočením patentního klíče FAB v zámku řídicího stolu. Každé použití patentního klíče je evidováno počítadlem. Převzetím stanice na přímé ovládání je znemožněna dispečerovi v této stanici jakákoliv obsluha. Z tohoto důvodu nesmí být předávána stanice v době, kdy není ukončen vjezd, odjezd, popř. průjezd vlaku.

**63.** Při stavění vlakové cesty pro vjezd vlaku, je nutno stlačit tlačítko ústředního přestavování výhybek umístěné na kolejové desce v ose té koleje, na kterou bude vjezd uskutečňován. Po jeho stlačení se uvnitř tlačítka rozsvítí přerušované bílé světlo do doby, než se přestaví výhybky na určenou kolej. Po přestavění všech výhybek svítí v tlačítku klidné bílé světlo. Obsluhující zaměstnanec potom stlačí tlačítko TLVj příslušného vjezdového návěstidla a na něm se rozsvítí návěst dovolující jízdu. Změna návěsti je indikována rozsvícením zeleného světla a zhasnutím červeného světla příslušného návěstidla na řídicím stole. Zrušení postavené vlakové cesty se provede povytažením tohoto tlačítka. Tlačítko musí být povytaženo až do doby změny návěstního znaku na návěst Stůj.

**64.** Při stavění vlakové cesty pro odjezd vlaku je nutno nejdříve stlačit tlačítko ústředního přestavování výhybek v ose té koleje příslušného zhlaví, ze které bude odjezd vlaku uskutečněn. Jakmile tlačítko ústředního přestavování výhybek v ose koleje svítí klidným bílým světlem, může výpravčí stlačit společně tlačítko odjezdových návěstidel. Změna návěsti je indikována rozsvícením zeleného světla na řídicím stole.

**65.** Před stavěním odjezdového návěstidla se musí obsluhující zaměstnanec přesvědčit, zda obsluha zabezpečovacího zařízení je možná vzhledem k zamýšlenému směru jízdy. V případě, že svítí pouze zelená kontrolní žárovka směru AB (Odj) a ostatní dvě nesvítí, souhlasí směr AB s předpokládaným odjezdem. Svítí-li pouze červené kontrolní

Žárovky směru AB (Vj) a ostatní dvě jsou zhaslé, je směr AB opačný. V tomto případě se postavením odjezdového návěstidla změní i směr AB a rozsvítí se zelená žárovka. Svítí-li červená kontrolní žárovka spolu s bílou, trať je v opačném směru obsazena a vlakovou cestu pro požadovaný směr není možno postavit.

**66.** V ŽST Lipová u Chebu se výhybky pro požadovanou vlakovou cestu představují individuálně.

**67.** Při posunu pohotovostní výpravčí (výpravčí) po dohodě s dispečerem, předá obsluhu skupiny výhybek nebo celého zhlaví na místní obsluhu stlačením příslušného tlačítka na řídicím stole. Po udělení souhlasu se rozsvítí v pomocném stavědle bílá žárovka přerušovaným bílým světlem. Na řídicím stole se rozsvítí bílá žárovka uvnitř tlačítka rovněž přerušovaným světlem. Zaměstnanec, přebírající obsluhu stlačí v pomocném stavědle tlačítko pro převzetí výhybek na místní ovládání. Na řídicím stole i v pomocném stavědle se tímto změní přerušované bílé světlo na klidné. Přestavování jednotlivých výhybek se pak uskutečňuje místně a ručně.

**68.** Při poruše pomocného stavědla, kdy nelze převzít předanou skupinu výhybek na místní ovládání, provádí přestavování výhybek pohotovostní výpravčí z řídicího stolu nebo dispečer z ústředního stavědla pomocí tlačítka bez obsluhy hlavního návěstidla. Na odjezdových a seřaďovacích návěstidlech se v tomto případě nerozsvítí návěst Posun dovolen a nesvítí ani výhybková návěstidla.

**69.** Při posunu za označnick se obsluhou seřaďovacího návěstidla ovlivní i směr AB, proto je zakázáno obsluhovat tlačítko Posun na trať z pomocného stavědla nebo obsluhovat tlačítko tohoto návěstidla z řídicího stolu bez souhlasu dispečera. Souhlas k obsluze těchto tlačítek dá dispečer přímo nebo prostřednictvím pohotovostního výpravčího.



## **POMŮCKY PRO VÝKON DOPRAVNÍ SLUŽBY NA PRACOVIŠTI DISPEČERA**

Na pracovišti dispečera musí být:

1. Kniha dispečerských příkazů.
2. Kniha odevzdávky služby.
3. Záznamníky poruch na sdělovacím, zabezpečovacím zařízení.
4. Náčrtky všech dálkově ovládaných stanic a výhyben, s označením čísel výhybek, výkolejek, délky dopravních i manipulačních kolejí, spádové poměry a přejezdy.
5. Seznam zaměstnanců oprávněných k obsluze DOZ.
6. Varovné štítky zvláště upravené.
7. Kniha přehlídek kontrolních zaměstnanců.
8. Kniha závad.
9. Tabulka následných mezidobí pro celou trať a jednotlivé druhy vlaků.
10. Přehledy pohotovostí zaměstnanců SDC.
11. Předpisy podle přílohy 1 předpisu ČD D2 (rozsah stejný jako u vedoucího dispečera) doplněná o předpis ČD D46.
12. Doplnující ustanovení a místní předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení v jednotlivých stanicích.
13. Telefonní zápisníky.
14. Přehled pomalých jízd.
15. Přehled konaných výluk.
16. Seznam přejezdů závislých na hlavních návěstidlech.
17. Kniha předání stanic na přímé ovládání

## VZOR ODEVZDÁVKY SLUŽBY DISPEČERA

1. Vlaky zavedené a ohlášení:
2. Vlaky odřeknuté a ohlášené:
3. Obsazení dopravních kolejí v dálkově ovládaných stanicích odstavnými soupravami vozidel nebo jednotlivými vozidly:
4. Stanice předané na přímé ovládání:
5. Vlaky nepředané:
6. Vlaky nepřevzaté ( a nevyjeté z výchozí stanice):
7. Zpoždění vlaků s přepravou cestujících:
8. Stav zabezpečovacího zařízení:
  - a) staničního:
  - b) traťového:
  - c) přejezdového, stav počítadel PZS I a PZS II:
  - d) na ústředním stavědle:
  - e) vlakografu:
9. Stav sdělovacího zařízení:
  - a) telefonního:
  - b) traťového radiového systému:
10. Výluky kolejí, vypnutí zabezpečovacího zařízení a výluky trolejového vedení:
11. Pomalé jízdy:
12. Předpisy a pomůcky podle seznamu:
13. Stav vozidel připravených k odvozu v jednotlivých stanicích (informativně):
14. Dispozice personální:
15. Mimořádné události:
16. Různé

<b>České dráhy s.o.</b>	
Obchodně provozní ředitelství v Plzni	
<b>ZMOCNĚNÍ</b>	
k výkonu služby na trati	
<b>PLZEŇ JIŽ. PŘ. - CHEB</b>	
.....	
(jméno, příjmení)	
.....	
funkce (prac. činnost)	
.....	
číslo služeb. průkazu	
V Plzni dne: .....	
Evidenční č. ....	
Platí do	Prodloužení
.....	.....

Zmocnění má šikmý zelený pruh z levého dolního do pravého horního rohu.





Gestorský útvar: České dráhy, s.o.  
Divize obchodně provozní, o.z.  
Odbor provozu  
Nábřeží L.Svobody 12  
110 15 Praha 1

Vydavatel: AMBRA s.r.o.,  
Kosmonautů 28, Olomouc

Náklad: 3500 kusů

Rok vydání: 1997