

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, a. s.
DOPRAVNÍ PODNIK METRO, o. z.

D 2 / 1

D O P R A V N Í P Ř E D P I S
P R O M E T R O

Na základě vyhlášky ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. - Dopravní řád, kterou se provádí zákon o dráhách, vydává Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. pro dráhu speciální (metro)

P R O V O Z N Í P Ř E D P I S

D 2 / 1

D O P R A V N Í P Ř E D P I S P R O M E T R O

Schváleno ředitelem Dopravního podniku - Metro, o. z.
dne 10. listopadu 1998 čj. 11 110/109/98/Ka

Platí od 10. listopadu 1998
Jen pro služební potřebu!

Záznam o změnách +/

Poř. číslo	Druh a číslo změny	Schváleno čj.	Účinnost dnem	Opravit	
				dne	jméno
1.	OL č. 1	11 110/87/99/Ka	1. 12. 1999	4. 11. 1999	Kačer
2.	OL č. 2	11 110/100/00/Ka	15. 10. 2000	29. 9. 2000	Kačer
3.	OL č. 3	11 110/21/01/Ka	15. 3. 2001	29. 2. 2001	Kačer
4.	OL č. 4	11 110/70/01/Ka	1. 9. 2001	15. 8. 2001	Kačer
5.	OL č. 5	11 110/89/01/Ka	20. 12. 2001	11. 12. 2001	Kačer
6.	OL č. 6	11110/82/04/Ne	6. října 2004	20. 11 2004	Tichý
7.	OL č. 7	11120/149/05/Ne	1. 4 2006	6. 2. 2006	Nesler
8.	OL č. 8	100000/400/08/Ne	4. 10. 2008	4. 10. 2008	Nesler
9.	OL č. 9	100000/439/2009/Ry	01.03.2010	13.11.2009	ing. Rybář
10.	OL č. 10	100000/405/2016/Ry	03.04.2017	01.08.2016	ing. Rybář
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					

+/

Za úplnost tohoto výtisku, zapracování vydaných změn a za provedení záznamu o změnách odpovídá jeho držitel nebo určený pracovník.

Obsah

strana

ČÁST I. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

§ 1	Všeobecná ustanovení	11
§ 2	Základní pojmy	13
§ 3	Základní povinnosti provozních pracovníků	18
§ 4	Opuštění stanoviště	19
§ 5	Odevzdání a převzetí služby	20
§ 6	Ústní příkazy	20

ČÁST II. STANICE A VYBRANÁ DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ

§ 7	Stanice	22
§ 8	Označování kolejí	22
§ 9	Výhybky a výkolejky	23
§ 10	Základní poloha výměn a výkolejek a jejich přestavování	24
§ 11	Jednotný čas	26
§ 12	Osvětlování stanic a kolejí	27

ČÁST III. PŘÍVODNÍ KOLEJNICE, VYPÍNÁNÍ A ZAPÍNÁNÍ JEJÍHO NAPÁJENÍ A JEJÍ ZKRATOVÁNÍ

§ 13	Základní ustanovení	28
§ 14	Vypnutí a zapnutí napájení přívodní kolejnice a její zkratování	29

ČÁST IV. PŘEPRAVNÍ VÝLUKA

§ 15	Ukončení přepravy cestujících a zahájení přepravní výluky	30
§ 16	Ukončení přepravní výluky a zahájení přepravy cestujících	31

ČÁST V. VSTUP DO PROSTORU KOLEJE S PŘÍVODNÍ KOLEJNICÍ A VÝSTUP Z TOHOTO PROSTORU

§ 17	Základní ustanovení	33
§ 18	Vstup do koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována	34
§ 19	Výstup z koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována	35
§ 20	Vstup do koleje, jejíž přívodní kolejnice je pod napětím	37
§ 21	Výstup z koleje, jejíž přívodní kolejnice je pod napětím	39
§ 22	Vstup vybraných pracovníků do koleje a jejich výstup z koleje	39
§ 23	Vstup zásahové jednotky hasičského záchranného sboru DP do koleje a její výstup z koleje	40
§ 24	Vstup cizích osob do koleje a jejich výstup z koleje	41

	strana
ČÁST VI. POSUN A PŘEMÍŠŤOVÁNÍ VOZIDEL	
§ 25 Základní ustanovení	42
§ 26 Povinnosti pracovníků před zahájením posunu	42
§ 27 Svolení k posunu	43
§ 28 Provádění posunu	44
§ 29 Jízda posunujícího dílu nedoprovázeného vedoucím posunu	46
§ 30 Posun z depa na spojovací kolej	46
§ 30a Posun z depa Hostivař na 1. a 2. kolej stanice Depo Hostivař	47
§ 30b Posun z haly depa Hostivař na ZT a zpět za provozu s cestujícími	47
§ 31 Posun s vozovými skříněmi elektrických vozů na jalových pod- vozcích a posun s vyvázanými podvozky elektrických vozů	48
§ 32 Rychlost při posunu	48
§ 33 Zajišťování vozidel proti náhodnému uvedení do pohybu	49
§ 34 Spojování a rozpojování vozidel	50
§ 35 Přemíšťování vozidel	51
ČÁST VII. DRUHY VLAKŮ A JEJICH OZNAČOVÁNÍ	
§ 36 Druhy vlaků	52
§ 37 Označování vlaků	52
ČÁST VIII. ORGANIZACE A ŘÍZENÍ VLAKOVÉ DOPRAVY	
§ 38 Základní ustanovení	54
§ 39 Základní povinnosti vlakového dispečera	55
§ 40 Základní pravomoci vlakového dispečera	55
ČÁST IX. JÍZDA OSOBNÍCH VLAKŮ	
§ 41 Základní ustanovení	56
§ 42 Povinnosti dvojčlenné vlakové čety	57
§ 43 Sestava osobních vlaků	57
§ 44 Odjezd vlaku z depa a jeho návrat do depa	58
§ 44a Odjezd vlaku z depa Hostivař a jeho návrat do depa Hostivař	58
§ 45 Kontrolní vlaky	59
§ 46 Vjezd vlaku do stanice	59
§ 47 Pobyt vlaku ve stanici	59
§ 48 Odjezd vlaku ze stanice	60
§ 49 Průjezd vlaku stanicí	60
§ 50 Obrat vlaku	61
§ 51 Kontrola vlaku po výstupu cestujících	61
§ 52 Povinnosti strojvedoucího po zastavení vlaku před návěstí 15, Stůj	62
§ 53 Jízda vlaku při rozsvíceném osvětlení v tunelu a jízda při vstupu osoby do koleje v obvodu stanice	63
§ 54 Doprava elektrických vozů mimořádným osobním vlakem	63
§ 55 Zpravování vlakových čet osobních vlaků	65

	strana
§ 56 Zpravování vlakových čet Všeobecným příkazem	66
§ 57 Rychlost jízdy osobních vlaků	67

ČÁST X. ŘÍZENÍ JÍZDY OSOBNÍCH VLAKŮ

§ 58 Základní ustanovení	69
§ 59 Řízení jízdy osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem ARS	69
§ 60 Řízení jízdy osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem PA-135	70
§ 60a Řízení jízdy osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem LZA	70
§ 61 Vypnutí vlakového zabezpečovače a podmínky pro jízdu osobního vlaku po jeho vypnutí	70
§ 62 Řízení jízdy osobního vlaku návěstmi světelných návěstidel	71
§ 63 Situace zastavení	72
§ 64 Zásady pro řízení jízdy osobních vlaků jedním ze zvláštních provozních režimů	72
§ 65 Přechod na zvláštní provozní režim	73
§ 66 Kyvadlový provoz	73
§ 67 Řízení jízdy osobních vlaků příkazem vlakového dispečera	74
§ 68 Řízení jízdy osobních vlaků ručními návěstmi pro posun	75

ČÁST XI. ŘÍZENÍ JÍZDY VLAKŮ

TELEFONICKÝM DOROZUMÍVÁNÍM

§ 69 Základní ustanovení	77
§ 70 Nabídka, přijetí a odhláška	79
§ 71 Závazná znění nabídky, přijetí a odhlášky	79
§ 72 Zahájení jízdy osobních vlaků řízených telefonickým dorozumíváním	81
§ 73 Řízení jízdy osobních vlaků telefonickým dorozumíváním a jeho ukončení	81
§ 74 Řízení jízdy služebních vlaků telefonickým dorozumíváním	83

ČÁST XII. SLUŽEBNÍ VLAKY NA VYLOUČENÉ KOLEJI

§ 75 Řízení jízdy služebních vlaků na vyloučené koleji	85
--	----

ČÁST XIII. SLUŽEBNÍ VLAKY

§ 76 Základní ustanovení	86
§ 77 Zavedení služebních vlaků	88
§ 78 Sestava služebních vlaků	88
§ 79 Povinnosti vedoucího služebního vlaku před odjezdem z výchozího místa	89
§ 80 Zpravování vlakových čet služebních vlaků	90
§ 81 Rychlost jízdy služebních vlaků	92

	strana
§ 82 Povinnosti vlakové čety za jízdy služebního vlaku a po jejím ukončení	93
§ 83 Rozdělení služebního vlaku	94
§ 84 Způsob zjištění uvolnění výhybek služebním vlakem	95

ČÁST XIV. RUČNÍ KOLEJOVÉ VOZÍKY

§ 85 Základní ustanovení	96
§ 86 Zajišťování jízdy ručních kolejových vozíků	97

ČÁST XV. ZKUŠEBNÍ VLAKY

§ 87 Základní ustanovení	99
§ 88 Zkušební jízdy podle ustanovení Rozkazu o výluce	100

ČÁST XVI. VÝLUKY KOLEJÍ, ZAŘÍZENÍ A STAVEB METRA

§ 89 Základní ustanovení	102
§ 90 Výluky kolejí	103

ČÁST XVII. KRYTÍ VYLOUČENÝCH KOLEJÍ A NESJÍZDNÝCH MÍST, Odstavených vozidel a ochranných úseků

§ 91 Krytí vyloučených kolejí v obvodu stanice nebo depa a krytí odstavených vozidel	106
§ 92 Krytí nesjízdných míst na traťových kolejích a krytí ochranných úseků	107

ČÁST XVIII. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

§.93 Dočasná změna předpisu	108
§.94 Zrušovací ustanovení	108
§.95 Účinnost	108

Příloha č. 1 POSTUP PŘI VYBRANÝCH MIMOŘÁDNOSTECH

§ 1	Regulace vstupu cestujících do stanice a uzavření vstupu do stanice	2
§ 2	Evakuace cestujících ze stanice	2
§ 3	Činnost dozorčího stanice (SPT) při pádu nebo neoprávněném vstupu osoby do koleje	4
§ 4	Činnost vlakového dispečera při pádu nebo neoprávněném vstupu osoby do koleje	5
§ 5	Zadýmení nebo požár na trati metra	6
§ 6	Zadýmení nebo požár osobního vlaku	8
§ 7	Evakuace cestujících z osobního vlaku do koleje	10
§ 8	Neschopnost jízdy osobního vlaku	12
§ 9	Pomocný osobní vlak	12
§ 10	Neschopnost strojvedoucího osobního vlaku řídit vlak	13
§ 11	Zhasnutí návěstí na osobním vlaku	14
§ 12	Ztráta kontroly zavření dveří osobního vlaku	15
§ 13	Použití tlačítka signalizace v osobním vlaku	15
§ 14	Poruchy vlakového rozhlasu	16
§ 15	Mimořádný úklid a dezinfekce vozů osobního vlaku	16
§ 16	Omezení rychlosti jízdy a jeho zrušení	17
§ 17	Jízda za neobsluhované (porouchané) absolutní nebo seřaďovací návěstidlo	18
§ 18	Neoprávněné projetí návěstí 15, Stůj , projetí návěstí 43, Místo zastavení	19
§ 19	Zaplavení koleje	20
§ 20	Snížená adheze dvojkolí vozidel	20
§ 21	Řízení jízdy vlaků při ztrátě kontroly základní polohy traťového uzávěru	21
§ 22	Jízda služebního vlaku mezi osobními vlaky	21
§ 23	Jízda služebního vlaku pro kontrolu volnosti koleje	22
§ 24	Neschopnost jízdy služebního vlaku	23
§ 25	Neschopnost strojvedoucího služebního vlaku řídit vlak	24
§ 26	Činnost vlakového dispečera a elektrodispečera při výpadku napájení přívodní kolejnice	25
§ 27	Stavění jízdních cest dvěma pracovníky	25
§ 28	Porucha osvětlení ve veřejných prostorech stanice v době přepravy cestujících	26

S e z n a m z k r a t e k

ARS	- vlakový zabezpečovač s kontrolou rychlosti jízdy vlaků
DP	- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
ED	- elektrodispečer
GVD	- grafikon vlakové dopravy
HZS	- jednotky požární ochrany hasičského záchranného sboru DP
JPM	- jednotka Provoz Metro
JSVM	- jednotka Správa vozidel Metro
JDCM	- jednotka Dopravní cesta Metro
LZA	- Liniový zabezpečovač pro trať A
PA-135	- vlakový zabezpečovač s kontrolou rychlosti jízdy vlaků, kontrolou sledu vlaků a zařízením pro automatické vedení vlaku
MPBP	- místní provozní a bezpečnostní předpis
OZS	- odpovědný zástupce ve směně
PK	- přívodní kolejnice
PŘD	- provozní řád depa
RKV	- ruční kolejový vozík
ROV	- Rozkaz o výluce
SPO	- stanoviště provozního ošetření
SPT	- samostatný provozní technik
SŘ	- staniční řád
TBZ	- technicko - bezpečnostní zkouška
VD	- vlakový dispečer
VKV	- zařízení pro rádiové spojení
VSV	- vedoucí služebního vlaku
ZT	- zkušební trať

Seznam zkrácených výrazů

depo	- vozidlové depo
dveře vlaku (soupravy)	- dveře osobního vlaku (soupravy elektrických vozů) určené pro výstup a nástup cestujících
intranet	- elektronické propojení výpočetní techniky DP
Knihovna evidence	- Knihovna evidence vstupu pracovníků do kolejí
pracovník	- provozní pracovník
průběžná brzda	- průběžná samočinná tlaková brzda
příkazy	- příkazy vydávané provozním pracovníkům
předpis	- provozní předpis
předpis O 2/1	- Kvalifikační a zkušební řád metra
předpis O 5/1	- Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
předpis D 1/1	- Návěstní předpis pro metro
předpis V 1/1	- Předpis pro strojvedoucí elektrických vozů
předpis V 2/1	- Předpis o brzdění elektrických vozů
předpis V 3/1	- Předpis pro údržbu a opravy elektrických vozů
předpis V 4/1	- Činnost při závadách elektrických vozů
předpis V 5/1	- Předpis o vozidlech pro služební vlaky
předpis V 6/1	- Předpis o brzdění vozidel pro služební vlaky
předpis Z 1/1	- Předpis pro obsluhu zabezpečovacího zařízení
směrnice	- provozní směrnice
směrnice Os 3/1	- Směrnice pro činnost cizích organizací ve vztahu k provozu metra
směrnice Ds 2/1	- Dopravní směrnice pro metro
směrnice Ds 5/1	- Směrnice pro vypracování staničních řádů a provozních řádů dep
trat'	- trat' metra
vozidlo	- drážní kolejové vozidlo
vstup do koleje	- vstup do prostoru koleje s přívodní kolejnici
zkratovač	- pevný zkratovač přívodní kolejnice

Č Á S T I. Z Á K L A D N Í U S T A N O V E N Í

§ 1

Všeobecná ustanovení

1. Základními provozními předpisy platnými v provozu metra jsou D 1/1 - Návěstní předpis pro metro a D 2/1 - Dopravní předpis pro metro, které nesmějí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy; všechny ostatní předpisy pro výkon služby a příkazy vydávané provozním pracovníkům nesmějí být v rozporu s uvedenými základními předpisy.
2. **Provozem metra** ve smyslu provozně předpisové soustavy se rozumí:
 - a) kolejová doprava a přeprava cestujících;
 - b) funkce staveb nebo zařízení a činnosti provozních pracovníků nezbytné pro zajištění bezpečné, pravidelné a plynulé kolejové dopravy a bezpečné přepravy cestujících.
3. Tento předpis je závazný pro:
 - a) všechny zaměstnance DP, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování, řízení nebo provozování drážní dopravy na dráze speciální;
 - b) všechny zaměstnance DP, kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází nebo by mohlo dojít k ovlivňování provozování drážní dopravy na dráze speciální;
 - c) ostatní cizí právnické nebo fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s DP vykonávají pro DP práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází nebo by mohlo dojít k ovlivňování provozování dráhy speciální, a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.
4. Všichni pracovníci zúčastnění na řízení a zajišťování provozu metra odpovídají v rozsahu svých povinností za jeho bezpečnost, bezpečnost zúčastněných osob, plnění GVD a náležitou úroveň cestování.
5. Základním předpokladem k zajištění bezpečného provozu metra je přesné dodržování ustanovení **předpisů pro výkon služby** a přesné plnění příkazů; i zdánlivě nepatrné nedodržení uvedených ustanovení nebo příkazů může ohrozit bezpečnost osob, bezpečnost a pravidelnost vlakové dopravy nebo způsobit značné hmotné škody.
6. Činnost provozních pracovníků musí být kontrolována v rozsahu stanoveném vedoucím příslušného útvaru.
7. Pracovník, u něhož byla zjištěna taková neznalost předpisů pro výkon služby, která by mohla vést k ohrožení bezpečnosti osob nebo bezpečnosti kolejové dopravy, nesmí s okamžitou platností vykonávat svou funkci, a to až do úspěšně vykonané mimořádné zkoušky podle ustanovení předpisu O 2/1.

8. Pracovníka může odvolat z výkonu funkce jeho přímý nadřízený, a to buď sám, nebo na příkaz vlakového dispečera, anebo na příkaz oprávněného pracovníka provádějícího kontrolní činnost.
9. Ve smyslu ustanovení tohoto předpisu a podle nejlepšího vědomí a svědomí je nutno jednat i v těch případech, které nejsou v tomto předpisu výslovně uvedeny.
10. Závazná znění, která jsou v tomto předpisu uvedena v uvozovkách, musí být dodržována doslova.
11. Strojvedoucí musí být před jízdou v dotčeném úseku trati prokazatelně zpraven o změnách stavebně technických parametrů staveb a zařízení, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a to nejpozději před první jízdou v tomto úseku; jedná se zejména o změny prostorové průchodnosti a přechodnosti vozidel, změny v návěstění, změny zabezpečovacího zařízení, zařízení elektrické trakce a změny sdělovacího zařízení pro přenos informací ze zařízení trati na vozidlo a opačně.
12. Dokumentace týkající se výkonu služby provozních pracovníků musí být udržována v aktuálním stavu.
Písemná dokumentace musí být uschována u příslušného útvaru po dobu nejméně jednoho roku od ukončení její platnosti.
13. Názvy jednotlivých útvarů a názvy funkcí uvedené v tomto předpisu nemusejí být v souladu s organizačním řádem DP, katalogem TH funkcí nebo jinými předpisy (převodník provozních funkcí je uveden ve vnitřní normě o typovém popisu pracovní funkce), avšak pouze tehdy, nedošlo-li zároveň se změnou jejich názvu ke změně dosavadní činnosti.
14. Pro doplnění ustanovení tohoto předpisu musejí být vydány:
 - a) **MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra;**
 - b) **SŘ** pro každou stanici;
 - c) **PŘD** pro každé depo nebo provozní řád, zpracovaný ve smyslu směrnice Ds 5/1 – Směrnice pro vypracování staničních řádů a provozních řádů dep a vnitřní normy o provozních řádech objektů DP, pro jinou organizační složku s kolejištěm (např. opravnu vozidel).
15. Zásady pro řízení a zajišťování jízdy vozidel ze stanice na nově budovanou trať i pro jejich jízdu zpět stanoví vnitřní norma.
16. Pro vlečky platí příslušné předpisy Českých drah.

§ 2

Základní pojmy

1. **Předpis pro výkon služby** - písemný soubor ustanovení, která vymezují pro určenou oblast činnosti určitá práva, povinnosti, vzájemné vztahy a způsob chování (např. provozní předpis, provozní směrnice, MPBP, SŘ, PŘD, vnitropodniková nebo technická norma).
2. **Grafikon vlakové dopravy** - grafické zobrazení jízd pravidelných osobních vlaků.
3. **Sešitový jízdni řád** - pomůcka, v níž jsou uvedeny potřebné údaje pro jízdu pravidelných osobních vlaků.
4. **Staniční řád** - dokumentace o místních poměrech, organizaci práce a využití technických zařízení ve stanici.
5. **Provozní řád depa** (jiné organizační jednotky s kolejištěm) - dokumentace o místních poměrech, organizaci práce a využití technických zařízení z hlediska kolejové dopravy v depu (jiné organizační jednotce s kolejištěm).
6. **Služební zápisník** - dokumentace na stanovišti provozního pracovníka, do které se zaznamenávají mimořádnosti, které narušily provoz metra, příkazy a hlášení o provozu metra, pokud to nařizují předpisy pro výkon služby nebo VD.
7. **Provozní pracovník** - odborně způsobilý pracovník, který složil odbornou zkoušku a splnil i další kvalifikační předpoklady stanovené předpisem O 2/1.
8. **Samostatný provozní technik** - pracovník, který řídí jízdu vlaků při telefonickém dorozumívání; tento pracovník obsluhuje v ohlašovacích stanicích s kolejovým rozvětvením a v depu staniční zabezpečovací zařízení.

9. **Nouzové telefonní spojení** - telefonické spojení z tunelu na pracoviště vlakového dispečera nebo technologického dispečera.
10. **Přepravní výluka** - časové období, během kterého je vyloučena přeprava cestujících, zpravidla vypnuto napájení přívodní kolejnice a tato kolejnice je zkratována.
11. **Bezpečnostní pás** - pruh podél hrany nástupiště pro cestující ohraničený tvarově jednotnými kontrastními značkami.
12. **Staniční kolej** - kolej v obvodu stanice.
13. **Trat'ová kolej**
Širá trat' - úsek trati mezi hranicemi sousedních stanic nebo mezi hranicemi depa a sousední stanice.
14. **Trat'ová spojka** - trat'ová kolej spojující dvě trati metra; tato kolej není určena pro přepravu cestujících.
15. **Spojovací kolej** - trat'ová kolej mezi depem a sousední stanicí; tato kolej není určena pro přepravu cestujících, mimo spojovací koleje do depa Hostivař.
16. **Kusá kolej** - kolej, která je mechanicky ukončena (např. zarážedlem).
17. **Trat' metra** - koleje staniční a trat'ové v určeném dispečerském okruhu.
18. **Zhlaví** - rozvětvení kolejí pomocí výhybek ve stanici, v depu nebo v jiné organizační jednotce s kolejištěm.
19. **Hnací vozidlo** - drážní kolejové vozidlo schopné vyvíjet tažnou a brzdící sílu pro pohyb i brzdění vlastní a zpravidla i jiných drážních vozidel (např. elektrický vůz, motorová lokomotiva, motorové univerzální vozidlo, svařovací vůz).

20. **Činné hnací vozidlo** - zprovozněné hnací vozidlo řízené strojvedoucím.
21. **Vedoucí hnací vozidlo**- činné hnací vozidlo, ze kterého se řídí jízda vlaku nebo posunujícího dílu.
22. **Vlak** - samotné hnací vozidlo nebo sestavená a spojená skupina kolejových vozidel dopravovaná jedním nebo více hnacími vozidly, označená předepsanými návěstmi, obsluhovaná vlakovou četou, které jede na trati metra podle jízdního řádu, písemného příkazu, nebo podle dispozic VD.
23. **Celý vlak** - vlak opatřený návěstmi stanovenými pro označení jeho začátku a jeho konce.
24. **Kontrolní vlak** - osobní vlak bez cestujících, který jede před prvním osobním vlakem s cestujícími za účelem kontroly trati.
25. **Mimořádný vlak** - osobní vlak, jehož jízda není zakreslena v grafikonu vlakové dopravy.
26. **Násled vlaku** - mimořádný osobní vlak, který jede ve stanoveném časovém odstupu podle jízdního řádu předchozího osobního vlaku.
27. **Následný vlak** - vlak, který jede bezprostředně za předchozím vlakem stejného směru.
28. **Interval** - časový úsek mezi odjezdem osobního vlaku a odjezdem následného osobního vlaku z téhož místa.
29. **Odstavený vlak** - vlak, který ukončil jízdu na místě určeném k jeho odstavení.

- 30. Vlaková četa** - a) u osobního vlaku strojvedoucí, nebo ve stanovených případech strojvedoucí a druhý člen vlakové čety;
b) u služebního vlaku strojvedoucí a vedoucí služebního vlaku, nebo ve stanovených případech pouze strojvedoucí.
- 31. Posunovací četa** - vedoucí posunu a posunovači.
- 32. Jízda osobního vlaku správným směrem** - jízda osobního vlaku po koleji dvoukolejné trati směrem, pro který je v jejích traťových úsecích zřízeno jednosměrné traťové zabezpečovací zařízení.
- 33. Jízda osobního vlaku nesprávným směrem** - jízda osobního vlaku po koleji dvoukolejné trati směrem, pro který není v jejích traťových úsecích zřízeno jednosměrné traťové zabezpečovací zařízení.
- 34. Ohlašovací stanice** - depa a stanice určené pro řízení jízd vlaků při telefonickém dorozumívání.
- 35. Prostorový oddíl** - část trati ohraničená sousedními ohlašovacími stanicemi.
- 36. Telefonické dorozumívání** - zabezpečení jízd vlaků mezi sousedními ohlašovacími stanicemi nabídkou, přijetím a odhláškou.
- 37. Jízda podle rozhledu** - nezabezpečená jízda vozidla rychlostí nejvíce 20 km/h řízená strojvedoucím podle jeho rozhledu tak, aby vozidlo zastavilo před jiným vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možnosti i před jinou překážkou.
- 38. Neobsazeno**

39. **Přívodní kolejnice** - kolejnice opatřená krytem a určená ke spodnímu odběru elektrického proudu sběrači elektrického vozu.
40. **Zkratovač přívodní kolejnice** - pevný trakční odpojovač s ručním ovládním, který v zapnuté poloze zajišťuje zkratování přívodní kolejnice.
41. **Zkratovací souprava** - přenosné zařízení, kterým je možné zkratovat přívodní kolejnici.
42. **Zkratovaná přívodní kolejnice** - přívodní kolejnice, jejíž napájení je vypnuto a která je zajištěna podle "MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra" buď zapnutými zkratovači, nebo zkratovací soupravou.
43. **Přívodní kolejnice pod napětím** - přívodní kolejnice, jejíž napájení je zapnuto nebo přívodní kolejnice, jejíž napájení je sice vypnuto, která však není zajištěna podle "MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra".
44. **Nepřeklenutelné dělení přívodní kolejnice** - přerušení přívodní kolejnice znemožňující propojení obou jejích částí sběrači jednoho elektrického vozu.
45. **Elektrický úsek** - elektricky propojený úsek přívodní kolejnice, který je obvykle ohraničen jejím nepřeklenutelným dělením, nebo jejím ukončením na kusé koleji.
46. **Vedoucí práce** - pracovník oprávněný ke vstupu do koleje s přívodní kolejnicí a pověřený vedením pracovní skupiny při práci v prostoru této koleje.

§ 3

Základní povinnosti provozních pracovníků

1. Pracovník je povinen nastupovat do služby odpočatý, střízlivý, řádně upravený a v době určené rozvrhem služby; při nástupu do služby nesmí být pod vlivem léků, které snižují smyslovou způsobilost, nebo návykových látek.
2. Rozvrh služby nesmí být měněn bez souhlasu nadřízeného pracovníka. Nemůže-li pracovník ze závažných příčin nastoupit službu nebo nemůže-li do služby nastoupit včas, je povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit svému nadřízenému.
3. Je-li toho ze závažných příčin třeba, je pracovník povinen setrvat ve službě i mimo stanovený rozvrh služby.
4. Ve službě je zakázáno spát, zabývat se činností, která nesouvisí s výkonem služby, požívat alkoholické nápoje, užívat léky, které snižují smyslovou způsobilost a užívat návykové látky.
5. Ve služebních místnostech se mohou zdržovat jen pracovníci vykonávající zde službu nebo dozor; pracovníci, kteří zde vykonávají jinou povolenou činnost (např. kontrolní činnost, údržbu zařízení) nebo vyřizující služební záležitosti se smějí v těchto místnostech zdržovat pouze po dobu přiměřenou této jejich činnosti.
6. Při ohrožení bezpečnosti osob nebo ohrožení bezpečnosti kolejové dopravy je každý pracovník povinen učinit všechna dostupná opatření k odvrácení nebezpečí, pokud tomu nebrání jiné důležité okolnosti nebo pokud tím nevystaví vážnému ohrožení sebe, své spolupracovníky či osoby sobě blízké.
7. Za provoz stanice odpovídá SPT; není-li stanice obsazena SPT, odpovídá DS určený směrnicí Ds 2/1.
8. Pracovník, který vykonává službu v některé z dále uvedených funkcí, musí mít příslušné služební označení:
 - a) *dozorčí stanice (SPT), výpravčí depa* - červená služební čepice;
 - b) *vedoucí posunu posunovací čety* - červená páska umístěná viditelně buď na služební čepici, nebo na rukávu;
 - c) *vedoucí služebního vlaku* - modrá páska umístěná viditelně buď na služební čepici, nebo na rukávu.

9. Funkce, při jejichž výkonu musí mít pracovník oblečen stejnokroj, stanoví vnitropodniková norma.

§ 4

Opuštění stanoviště

1. Kromě případů odvrácení hrozícího nebezpečí smějí dále uvedení provozní pracovníci opustit svá stanoviště pouze se svolením příslušného nadřízeného pracovníka.
2. SPT ve službě smí opustit své stanoviště pouze se svolením vlakového dispečera.
DS si nemusí vyžádat od VD svolení k opuštění svého stanoviště pouze tehdy, je-li funkční staniční rozhlas a nevzdálí-li se z jeho dosahu.
Neobsazená služební místnost, není-li pod dozorem příslušného pracovníka, se musí při odchodu uzamknout.
3. Strojvedoucí elektrických vozů smí opustit zprovozněné řídicí stanoviště elektrického vozu po splnění podmínek stanovených předpisem V 4/1.
Svolení k opuštění zprovozněného řídicího stanoviště elektrického vozu smí strojvedoucímu udělit:
 - a) na trati metra vlakový dispečer;
 - b) v depu pracovník odpovědný za řízení provozu v posunovacím obvodu, v němž se tento vůz nachází.
4. Odchylně od bodu 1 tohoto paragrafu může strojvedoucí opustit bez svolení zprovozněné řídicí stanoviště elektrického vozu z důvodu chůze k nouzovému telefonu nebo k dopravnímu rozhlasu.
Provádění kontroly vlaku otevřenými prvními dveřmi vlaku po nařízeném výstupu cestujících není opuštěním stanoviště ve smyslu tohoto paragrafu.
5. Strojvedoucí činného hnacího vozidla pro služební vlaky smí opustit kabinu tohoto vozidla pouze po splnění podmínek uvedených v předpisu V 5/1.
6. Vyžádal-li si pracovník souhlas k opuštění stanoviště, musí pracovníkovi, který tento souhlas udělil, ohlásit neprodleně i svůj návrat na toto stanoviště.

§ 5

Odevzdání a převzetí služby

1. Doba nástupu služby i doba jejího ukončení je stanovena rozvrhem služby.
2. Službu musejí odevzdávat a přejímat osobně i písemně zejména pracovníci ve funkci: *vlakový dispečer, SPT, dozorčí stanice, výpravčí depa, dozorčí depa, dozorčí SPO a vedoucí posunu.*
3. Pracovník, který má službu odevzdat osobně, musí v ní setrvat, dokud není vystřídán.
4. Pracovník odevzdávající službu musí uvést všechny údaje týkající se výkonu služby; služba se smí odevzdat pouze oprávněnému pracovníkovi.
5. Před převzetím služby se musí pracovník přesvědčit, že inventář i návěsní pomůcky jsou ve stanovených počtech na svých místech a jsou provozuschopné.
6. PŘD stanoví, kteří pracovníci a ve kterých posunovacích obvodech se musí ještě před převzetím služby přesvědčit o rozmístění vozidel a o jejich zajištění proti náhodnému uvedení do pohybu.
7. Odevzdání a převzetí služby musí být namátkově kontrolováno nadřízeným pracovníkem.

§ 6

Ústní příkazy

1. Ústní příkazy musejí být stručné, srozumitelné a nesmějí být v rozporu s předpisy pro výkon služby.
2. Za správnost vydaného příkazu odpovídá pracovník, který ho dal; za správné provedení příkazu odpovídá pracovník, který ho provedl.
3. Ústní příkazy se dávají:
 - a) **osobně** - při osobním styku zúčastněných pracovníků;
 - b) **přímo** - pomocí sdělovacího zařízení bez prostředníka.

4. Přijetí osobně dávaného příkazu musí přijímající pracovník potvrdit slovem „rozumím“.
5. Příkaz, který byl dán přímo, musí být opakován a jeho přijetí musí potvrdit všichni přijímající pracovníci slovem „rozumím“ s uvedením stanice, nebo svého pracoviště a svého jména; pracovník přijímající příkaz po VKV oznámí po slově „rozumím“ jen svůj volací znak.
6. Není-li příkaz správně opakován, je pracovník, který ho dal, povinen zabránit jeho provedení a příkaz musí dát znovu.
Nepotvrdí-li přijímající pracovník příjem příkazu, musí být příkaz dán znovu.
7. Kdyby provedení příkazu odporovalo ustanovením předpisů pro výkon služby, musí přijímající pracovník ihned vznést námitky; trvá-li přesto pracovník, který příkaz dal, na jeho provedení, vyžádá si přijímající pracovník příkaz písemný. Pokud by však provedení příkazu ohrožovalo bezpečnost osob nebo bezpečnost kolejové dopravy, nesmí jej přijímající pracovník vykonat a tento případ musí neprodleně ohlásit nadřízenému.

Č Á S T II.

STANICE A VYBRANÁ DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ

§ 7

Stanice

1. Stanice se z hlediska kolejového uspořádání dělí na stanice:
 - a) s **kolejovým rozvětvením**;
 - b) **bez kolejového rozvětvení**.
2. Stanice, ve které mohou cestující přestupovat z jedné trati na trať jinou, je **stanice přestupní**; stanice, do které je zaústěna traťová spojka, je **stanice odbočná**.
3. Stanice určená pro řízení jízd vlaků telefonickým dorozumíváním je **stanice ohlašovací**.
4. Z dopravního hlediska je obvod stanice vymezen návěstmi **Označení obvodu** nebo ukončením kusých kolejí.

§ 8

Označování kolejí

1. **Traťové koleje** se označují tak, že číslem 2 se označí traťová kolej určená pro jízdu osobních vlaků správným směrem od začátku ke konci trati; souběžná kolej téže trati se označí číslem 1.
2. Při určování začátku trati platí zásada, že osobní vlak, který jede po několika tratích a nemění směr jízdy, musí jet po traťových kolejích označených stejným číslem.
3. **Spojovací koleje do depa** se označují obdobně jako traťové koleje s tím, že před číslo 1 nebo 2 se předradí číslice 9.
4. **Koleje traťových spojek** se označují písmenovými indexy tratí, které spojují, nebo číslem stanoveným projektem stavby; tato čísla se nesmějí v celé síti metra opakovat.
U dvojkolejné traťové spojky se vždy jako první uvede písmenový index trati, ze které osobní vlak na tuto spojku vyjíždí při jízdě správným směrem; písmenové indexy obou tratí se oddělí pomlčkou nebo lomítkem.

5. **Staniční koleje** se označují podle těchto zásad:
- a) staniční kolej, která je přímým pokračováním traťové koleje, se označí číslem této traťové koleje;
 - b) kolej ležící mezi kolejemi číslo 1 a 2 se označí číslem 0; leží-li mezi uvedenými kolejemi dvě koleje, označí se kolej přilehlá ke koleji č. 1 znakem 01 a kolej přilehlá ke koleji č. 2 znakem 02;
 - c) koleje, které leží vně koleje číslo 1 se označí postupně lichými čísly 3, 5 atd. a koleje ležící vně koleje číslo 2 se označí postupně sudými čísly 4, 6 atd.;
 - d) kusé koleje v koncové stanici se mohou ještě dělit na části označené písmenovými indexy (např. 1a, 2a).
6. Odchylná označení kolejí, která byla stanovena před účinností tohoto předpisu, nemusí být měněna.
7. Označení kolejí v depu stanoví příslušný PŘD.

§ 9

Výhybky a výkolejky

1. Výhybka je kolejové zařízení umožňující plynulou jízdu vozidla z jedné koleje na druhou; část výhybky s pohyblivými jazyky se nazývá výměna.
2. Výhybky ve stanicích se označují arabskými čísly podle těchto zásad:
 - a) číslem 1 se označí v každé stanici výhybka ležící nejbližší k začátku trati a postupně, směrem ke konci trati, se označí každá další výhybka v této stanici vždy následným číslem;
 - b) mají-li dvě nebo více výhybek stejnou kilometrickou polohu, označuje se nižším číslem ta z nich, která leží v koleji s nižším číslem;
 - c) části křižovatkové výhybky se označují písmenovými indexy „a“ a „b“.
3. Výhybky v depech (jiných organizačních jednotkách s kolejištěm) se číslují podle výše uvedených zásad počínaje výhybkou nejbližší ke spojovací koleji. Čísla výhybek v jednotlivých posunovacích obvodech depa (jiných organizačních jednotek s kolejištěm) se mohou odlišovat i stovkovými sériemi nebo písmenovým indexem (velké písmeno) předřazeným před číslo výhybky. Odchylná označení výhybek a výkolejek, která byla stanovena před účinností tohoto předpisu, nemusí být měněna.

4. Výkolejka je zařízení zabraňující ujetí vozidla (vozidel) z koleje, pro kterou je zřízena.
5. Výkolejky se označují zkratkou „Vk“ a číslem, které se přiřadí podle stejných zásad jako při označování výhybek.
6. PŘD nebo SŘ stanoví, která výměnová (výkolejková) návěstidla musí být osvětlována a časová období, kdy musí být osvětlena.

§ 10

Základní poloha výměn a výkolejek a jejich přestavování

1. Pro každou výměnu i výkolejku je stanovena její **základní poloha**.
2. Základní poloha u výměny přestavované ústředně je vyznačena:
 - a) ve schematickém plánu polohy - nepřerušenou čarou v jejím obraze, která označuje příslušný směr;
 - b) ve schematickém plánu ovládacího stolu a přímo na ovládacím stole - šipkou umístěnou u obrazu výměny, která označuje příslušný směr.
3. U ručně přestavovaných výměn je základní poloha vyznačena na jejich závaží tak, že černá polovina tohoto závaží směřuje ke koleji nebo k zemi.
4. Výkolejka je v základní poloze, je-li její svodný klín v poloze na kolejnici; základní poloha je vyznačena ve schematickém plánu polohy černým klínem.
5. Přestavováním výměny se rozumí přemístování jejích jazyků z jedné krajní polohy do krajní polohy druhé.
6. Přestavováním výkolejky se rozumí sklápění jejího svodného klínu z hlavy kolejnice nebo jeho naklápění na hlavu kolejnice.
7. Výměny (výkolejky) zapojené do staničního zabezpečovacího zařízení se přestavují **ústředně**, při poruše ústředního přestavování se přestavují **klikou**.
Výměny (výkolejky) nezapojené do staničního zabezpečovacího zařízení se přestavují na místě **ručně**.

8. Pracovník, který má ústředně přestavit výměnu, je povinen se přesvědčit před jejím přestavením, že tato výměna není obsazena vozidlem.
9. Za správné přestavení výměny (výkolejky) odpovídá pracovník, který ji přestavil.
Není-li třeba pro zamýšlenou jízdní cestu některé pojížděné výměny přestavovat, musí pracovník určený k přestavování výměn jejich správné přestavení zkontrolovat.
10. Strojvedoucí v čele vlaku nebo posunujícího dílu a VSV v čele služebního vlaku je povinen zkontrolovat správnou polohu výměny pro zamýšlenou jízdu jen tehdy, je-li jízda vlaku nebo posunujícího dílu řízena jízdou podle rozhledu.
11. Výměna je správně přestavena, je-li pro zamýšlenou jízdní cestu splněna jedna z těchto podmínek:
 - a) uskutečněn závěr této jízdní cesty;
 - b) indikována správná poloha této výměny.Podrobnosti jsou uvedeny v předpisu Z 1/1.
12. Nelze-li zjistit správné přestavení výměny podle předchozího odstavce tohoto paragrafu, je výměna správně přestavena, jsou-li splněny tyto podmínky:
 - a) poloha jejich jazyků souhlasí se zamýšlenou jízdní cestou;
 - b) jazyk, který bude pojížděn, přiléhá k opornici;
 - c) závěr jazyku výměny je správně uzavřen;
 - d) spojovací (závorovací) tyč a její spojení není zjevně poškozeno;
 - e) výměnové návěstidlo, je-li zřízeno, ukazuje správnou návěst;
 - f) výměna opatřená elektromotorickým přestavníkem, má-li být pojížděna proti hrotu, je zajištěna pro tuto jízdu přenosným výměnovým zámkem nebo výměnovým zámkem.
13. Není-li splněna i jen jedna z podmínek uvedených v odstavci 12 tohoto paragrafu, není výměna správně přestavena a smí být pojížděna až po provedení nezbytných bezpečnostních opatření; není-li splněno ustanovení pododstavců 12b) až 12d) tohoto paragrafu, musí nezbytná bezpečnostní opatření stanovit pracovník, který zařízení uvedené v těchto jednotlivých pododstavcích udržuje.

14. Je zakázáno přestavit výměnu:
 - a) obsazenou vozidly;
 - b) těsně před pohybujícími se vozidly, nejedná-li se o odvrácení hrozícího nebezpečí.
15. Je zakázáno pojíždět:
 - a) výměnu, která není přestavena pro zamýšlenou jízdu;
 - b) rozříznutou výměnu (viz však ustanovení následujícího odstavce 16 tohoto paragrafu).
16. Vozidla, která výměnu rozřízla, smějí být zastavena, není-li jejich další jízda nebezpečná, až když tuto výměnu uvolní.
17. Rozříznutá výměna smí být pojížděna (vozidla, která na výměně zastavila, se smějí dát do pohybu) až po souhlasu pracovníka obsluhujícího staniční zabezpečovací zařízení; uvedený pracovník smí dát tento souhlas teprve tehdy, obdržel-li k této jízdě souhlas a podmínky od pracovníků, kteří odpovídají za technický stav výhybky a přestavníku, je-li jím výměna vybavena.
18. Výkolejka je správně přestavena, je-li její svodný klín v poloze stanovené **Závěrovou tabulkou** nebo **Tabulkou uzamčení výměn a výkolejek**.
19. Podrobnosti o přestavování výměn (výkolejek) s elektromotorickým přestavníkem, o postupu při poruchách jejich přestavování a při rozřezu výměny stanoví předpis Z 1/1.
Postup při stavění jízdnic cest dvěma pracovníky při poruše ústředního přestavování výměn (výkolejek) je uveden v § 27 přílohy č. 1 tohoto předpisu.

§ 11

Jednotný čas

1. Provoz metra se řídí buď středoevropským časem, nebo ve stanoveném období, které je oznámeno vnitropodnikovou normou, časem letním.
2. Služební hodiny v celé síti metra musí ukazovat jednotný čas.
3. Všichni pracovníci zúčastnění na jízdách vozidel a všichni vedoucí práce se musí řídit jednotným časem.

§ 12

Osvětlování stanic a kolejí

1. V provozu metra se používají tyto druhy osvětlení:
 - a) **normální**, které se ve stanicích skládá z osvětlení **hlavního a pomocného**;
 - b) **nouzové**;
 - c) **únikové**.

2. Osvětlovat se musí zejména:
 - a) prostory ve stanici určené pro cestující;
 - b) traťová kolej v případech uvedených v tomto předpisu;
 - c) kolej, na které je prováděn obrat vlaku, na které je odstavována vlaková souprava a na které stojí záložní souprava;
 - d) koleje, na nichž se posunuje.

3. Za včasné rozsvícení osvětlení odpovídá:
 - a) ve stanici DS (SPT);
 - b) v obvodu stanoviště provozního ošetření dozorčí SPO;
 - c) na širé trati v přepravní výluce DS (SPT) a v ostatních případech VD;
 - d) v depu pracovník určený PŘD.

4. Kalendář pro osvětlování prostor je uveden ve směrnici Ds 2/1.

Č Á S T III.
PŘÍVODNÍ KOLEJNICE,
VYPÍNÁNÍ A ZAPÍNÁNÍ JEJÍHO NAPÁJENÍ
A JEJÍ ZKRATOVÁNÍ

§ 13

Základní ustanovení

1. Všechny koleje na trati a některé koleje v depu jsou vybaveny přívodní kolejnicí, která zajišťuje napájení elektrických vozů stejnosměrným elektrickým proudem.
2. Před zahájením přepravní výluky i v dalších případech, nařizují-li to ustanovení tohoto předpisu, se napájení PK musí vypnout a přívodní kolejnice se musí zkratovat.
Zkratuje se **pevnými zkratovači přívodní kolejnice** nebo, a to zpravidla při mimořádných událostech, **přenosnou zkratovací soupravou**.
3. **Není-li přívodní kolejnice zkratována, musí být považována za PK pod napětím.**
4. Ustanovení této části předpisu doplňují zejména:
 - a) ustanovení MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra;
 - b) příslušná ustanovení SŘ nebo PŘD.
5. MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra musí zejména obsahovat:
 - a) rozdělení PK na **elektrické úseky**, jejich označení a schematické znázornění;
 - b) odpovědnost za zajištění zkratování PK, označení zkratovačů pro jednotlivé elektrické úseky, postup při manipulaci se zkratovači a s přenosnou zkratovací soupravou;
 - c) případy, kdy musí být provedena kontrola zkratování, způsob jejího provedení;
 - d) příklady příkazů a hlášení při vypínání a zapínání napájení PK, zkratovačů i při použití přenosné zkratovací soupravy.
6. Údaje o trakčním zařízení a trakčním vedení ve stanici (v depu) a v přilehlých traťových kolejích jsou uvedeny v příslušném SŘ (PŘD); podrobnosti, které musejí být v SŘ (PŘD) uvedeny, stanoví směrnice Ds 5/1.

§ 14

Vypnutí a zapnutí napájení přívodní kolejnice a její zkratování

1. V příkazech k vypnutí či zapnutí napájení PK nebo zkratovačů i ve zpětných hlášeních o provedení těchto příkazů musejí být elektrické úseky (jejich části) označovány podle MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra anebo podle ustanovení PŘD. Jedná-li se však o všechny elektrické úseky jedné trati, může se jejich označení nahradit slovy „všechny elektrické úseky“ a názvem příslušné trati.
2. Příkaz k vypnutí nebo zapnutí napájení PK na trati dává elektrodispečerovi VD a v depu výpravčí depa; splnění tohoto příkazu musí ED ohlásit pracovníkovi, od kterého uvedený příkaz obdržel.
3. Je-li nutno vypnout napájení PK z důvodu odvrácení hrozícího nebezpečí, může o vypnutí požádat, nebo pokud je to možné, sám toto napájení vypnout, kterýkoliv pracovník; v tomto případě musí být žádost o vypnutí napájení PK i příkaz k jeho vypnutí doplněn dovětkem „nebezpečí z prodlení“.
Vypnutí napájení PK na trati bez účasti vlakového dispečera nebo vypnutí napájení PK v depu bez účasti výpravčího depa, musí být tomuto příslušnému pracovníkovi neprodleně oznámeno.
Nastane-li beznapěťový stav PK a napájení PK je třeba ponechat vypnuté (např. pád osoby do kolejiště), musí VD (výpravčí depa) dát elektrodispečerovi příkaz k vypnutí napájení PK v elektrickém úseku v němž beznapěťový stav PK nastal.
4. Příkaz k zapnutí zkratovačů PK a příkaz k jejich vypnutí dává pro trať VD, pro depo výpravčí depa; příkaz k zapnutí zkratovačů musí být doplněn informací, že napájení PK je vypnuto. Příkaz k zapnutí zkratovačů smí být dán teprve tehdy, až všechny vlaky nebo posunující díly sestavené z elektrických vozů, které se nacházejí v elektrickém úseku (elektrických úsecích) v němž (v nichž) je vypnuto napájení přívodní kolejnice, stojí a je zajištěno, že do tohoto úseku (těchto úseků) nevjede žádný takový vlak nebo posunující díl.
Splnění příkazu k obsluze zkratovačů musí ohlásit pracovník určený k jejich obsluze neprodleně pracovníkovi, který ho vydal.
Hlášení VD o vypnutí napájení PK v elektrickém úseku, v němž bude PK zkratována přenosnou zkratovací soupravou, smí být zkratujícímu pracovníkovi dáno teprve po splnění ustanovení tohoto bodu týkající se vlaků (posunujících dílů) sestavených z elektrických vozů.
5. Pracovníci určení k obsluze zkratovačů nebo k manipulaci s přenosnou zkratovací soupravou musí splňovat předepsanou kvalifikaci pro uvedenou činnost; při těchto činnostech musí být dodržen postup stanovený MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra a příslušná ustanovení SŘ nebo PŘD.
6. Příkazy k vypnutí nebo zapnutí napájení PK, příkazy k zapnutí zkratovačů nebo k jejich vypnutí a zpětná hlášení o provedení těchto příkazů eviduje VD i výpravčí depa v **Knize vypnutí a zapnutí napájení PK**, elektrodispečer v **Provozním deníku**.
Pracovníci určení k obsluze zkratovačů příkazy k jejich obsluze ani zpětná hlášení neevidují.
7. Postup při vypínání a zapínání napájení PK v obvodu SPO, způsob evidence příkazů k obsluze zkratovačů i zpětných hlášení, musí být uveden v příslušném SŘ.

Č Á S T I V . P Ř E P R A V N Í V Ý L U K A

§ 15

Ukončení přepravy cestujících a zahájení přepravní výluky

1. Po odjezdu posledního vlaku přepravujícího cestující ze stanice nebo po jeho příjezdu do konečné stanice musí DS (SPT) neprodleně zajistit opuštění stanice cestujícími a uzavření vstupů do stanice i výstupů z ní; nelze-li uvedené povinnosti splnit, musí to DS (SPT) ohlásit vlakovému dispečerovi.
2. Rozsah vypínání napájení PK v přepravní výluce stanoví vnitropodniková norma, nebo v mimořádných případech VD.
3. Vlakový dispečer smí dát elektrodispečerovi příkaz k vypnutí napájení PK v elektrickém úseku, až když:
 - a) tento úsek uvolnil poslední osobní vlak, který pokračuje dále v jízdě;
 - b) uplynulo alespoň pět minut od zastavení posledního osobního vlaku, který měl být v tomto úseku odstaven na místě určeném k jeho odstavení.
4. Výpravčí depa je povinen ohlásit vlakovému dispečerovi příjezd posledního osobního vlaku do depa.
Má-li být v přepravní výluce vypnuto napájení PK na zhlaví depa, je výpravčí depa povinen vyžádat si od vlakového dispečera souhlas k tomuto vypnutí a následně mu oznámit označení elektrických úseků na zhlaví depa, v nichž je PK vypnuta a zkratována.
5. Po vypnutí napájení PK, jejím zkratování musí VD ohlásit všem DS (SPT) a výpravčímu příslušného depa stav napájení na všech tratích i napájení zhlaví ve všech depech; v hlášení musí uvést označení všech elektrických úseků, v nichž je napájení PK vypnuto a tato PK je zkratována, i označení všech elektrických úseků, v nichž je PK pod napětím.
Toto hlášení může dát VD i postupně pro jednotlivé tratě nebo depa.
6. Pokud je stanoveno ponechat v přepravní výluce PK všech elektrických úseků na trati metra i na zhlaví v příslušném depu pod napětím, ohlásí to VD všem DS (SPT) i výpravčímu příslušného depa, a to ihned po odjezdu posledního osobního vlaku do depa, nebo po jeho odstavení na trati.

7. Čas hlášení vlakového dispečera o stavu napájení PK je zároveň časem zahájení přepravní výluky; toto hlášení je povinen evidovat každý přijímající pracovník ve služebním zápisníku.
8. Příslušní DS (SPT) jsou povinni zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu v těch elektrických úsecích, v nichž je PK zkratována; čas rozsvícení tohoto osvětlení i další podrobnosti o jeho svícení stanoví směrnice Ds 2/1.

§ 16

Ukončení přepravní výluky a zahájení přepravy cestujících

1. Všichni OZS, DS (SPT) a výpravčí dep jsou povinni neprodleně oznámit vlakovému dispečerovi každou mimořádnost bránící zahájení přepravy cestujících, kterou zjistili nebo která jim byla ohlášena.
2. Přepravní výluka končí v čase stanoveném pro nejpozdější výstup pracovníků z koleje.
3. Směrnice Ds 2/1 stanoví:
 - a) časový harmonogram činností, jejichž provedení je podmínkou pro zahájení přepravy cestujících;
 - b) povinnosti DS (SPT) před ohlášením připravenosti stanice k zahájení přepravy cestujících.
4. Po splnění povinností uvedených ve směrnici Ds 2/1 (viz odstavec 3b tohoto paragrafu) ohlásí DS (SPT) vlakovému dispečerovi připravenost stanice k zahájení přepravy cestujících takto:
„Stanice ... je připravena k zahájení přepravy cestujících.“ Jméno; toto hlášení je povinen evidovat DS (SPT) ve služebním zápisníku.
5. Vlakový dispečer smí dát příkaz k vypnutí příslušných zkratovačů v úseku trati, kde má být zapnuto napájení PK, až když všichni DS (SPT) v tomto úseku ohlásili připravenost k zahájení přepravy cestujících, nebo když učinil potřebná opatření vzhledem k ohlášeným mimořádnostem.
6. Vlakový dispečer smí dát elektrodispečerovi příkaz k zapnutí napájení PK až po přijetí hlášení o vypnutí všech zkratovačů v elektrických úsecích, v nichž bude napájení PK zapínáno.

7. Dostal-li výpravčí depa hlášení o vstupu vedoucího práce na zhlaví depa (viz § 18 odstavec 4g tohoto předpisu), musí vyčkat hlášení o jeho výstupu z koleje a teprve pak, jsou-li splněny i ostatní podmínky pro zapnutí napájení PK, smí ohlásit vlakovému dispečerovi připravenost k zahájení přepravy cestujících a vyžádat si od něj souhlas k zapnutí napájení PK na zhlaví depa.
8. Zapnutí napájení PK na trati musí ED ohlásit vlakovému dispečerovi a zapnutí napájení PK v depu musí ohlásit vlakovému dispečerovi výpravčí depa.
9. Po přijetí hlášení elektrodispečera o zapnutí napájení PK na trati ohlásí VD dozorcím stanic (SPT) i výpravčímu příslušného depa stav napájení PK na trati a číslo platného GVD; toto hlášení je povinen evidovat každý přijímající pracovník ve služebním zápisníku.
10. Zůstalo-li po celou dobu přepravní výluky zapnuto napájení PK ve všech elektrických úsecích trati i na zhlaví příslušného depa, ohlásí VD dozorcím stanic (SPT) i výpravčímu tohoto depa, že PK v uvedených elektrických úsecích je pod napětím a číslo platného GVD, a to za podmínky, že byla ohlášena připravenost k zahájení přepravy cestujících podle bodu 4 tohoto paragrafu, nebo když učinil potřebná opatření vzhledem k ohlášeným mimořádnostem.
11. Čas hlášení vlakového dispečera o stavu napájení PK a platném GVD je časem zahájení přepravy cestujících.
12. Před jízdou prvního osobního vlaku s cestujícími musí být vždy provedena kontrola traťové koleje jízdou kontrolního vlaku.
13. Nestanoví-li VD jinak, je DS (SPT) povinen zajistit:
 - a) rozsvícení osvětlení v tunelu před zahájením jízd kontrolních vlaků;
 - b) otevření stanice pro přepravu cestujících, a to po průjezdu prvního kontrolního vlaku stanicí, nebo po ukončení jízdy tohoto vlaku ve stanici;
 - c) zhasnutí osvětlení v tunelu v čase stanoveném směrnicí Ds 2/1.

Č Á S T V .

VSTUP DO PROSTORU KOLEJE S PŘÍVODNÍ KOLEJNICÍ A VÝSTUP Z TOHOTO PROSTORU

§ 17

Základní ustanovení

1. Vstup do prostoru koleje s přívodní kolejnicí je obecně zakázán. Může ho uskutečnit **vedoucí práce** po splnění podmínek stanovených touto částí předpisu, a to buď sám, nebo s pracovní skupinou.
2. Pro vstup do koleje na **tratích metra**, jejíž **PK je pod napětím**, musí mít vedoucí práce i členové pracovní skupiny ve svém služebním průkazu vyznačen příslušný symbol. Příslušný OZS odpovídá za to, že vedoucí práce je k tomuto vstupu oprávněn. Vedoucí práce odpovídá za to, že členové pracovní skupiny jsou k tomuto vstupu oprávněni.
V případě činností nutných k zabránění nebo odstranění mimořádné události mohou MPBP stanovit odchylné podmínky pro vstup pracovníků na trať metra, je-li PK pod napětím.
Pro vstup do koleje v **obvodu depa**, jejíž **PK je pod napětím**, musí mít vedoucí práce ve svém služebním průkazu vyznačen příslušný symbol; členové pracovní skupiny, kteří vstupují do koleje s vedoucím práce, tento symbol mít nemusí.
Pro vstup do koleje, jejíž **PK je zkratována**, musí mít vedoucí práce ve svém služebním průkazu vyznačeno oprávnění ke vstupu do koleje příslušným symbolem; členové pracovní skupiny, kteří vstupují do koleje s vedoucím práce, tento symbol mít nemusí.
Symboly opravňující ke vstupu do koleje a podmínky pro jejich vyznačování do služebních průkazů stanovuje vnitropodniková norma
3. Vstup do koleje se smí uskutečnit pouze za účelem plnění pracovních úkolů.
4. Při vstupu do koleje odpovídá vedoucí práce za bezpečnost svoji i za bezpečnost všech členů pracovní skupiny, a to ve smyslu ustanovení tohoto předpisu, předpisu O 5/1, příslušných norem a MPBP.
5. Do koleje vstupuje vedoucí práce ve **vstupní stanici** a vystupuje z ní ve **výstupní stanici**.
Povinnosti dozorčího vstupní stanice nebo povinnosti dozorčího výstupní stanice přísluší ve stanici, která je obsazena samostatným provozním technikem, tomuto pracovníkovi; v depu, které je také považováno za vstupní nebo za výstupní stanici, výpravčímu depa.
6. Podmínky pro vstup do koleje na SPO stanoví příslušný staniční řád.
7. Podmínky pro vstup do koleje s přívodní kolejnicí v obvodu depa stanoví se zřetelem k místním poměrům příslušný PŘD.

§ 18

Vstup do koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována

1. Hlášení vlakového dispečera o stavu napájení PK na začátku přepravní výluky (viz § 15 odstavce 5 tohoto předpisu) je pro dozorčí vstupních stanic zároveň souhlasem k povolování vstupů do koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována.
2. Vstup vedoucího práce do koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována, i jeho výstup z této koleje musí být evidován v **Knize evidence**.
Úpravu uvedené knihy a způsob vedení zápisů v této knize stanoví směrnice Ds 2/1.
3. Před vstupem do koleje podle ustanovení tohoto paragrafu je vedoucí práce povinen:
 - a) předložit dozorčímu vstupní stanice svůj služební průkaz a ohlásit mu označení všech kolejí, ve kterých se bude pohybovat, názvy stanic, mezi nimiž se bude pohybovat, název výstupní stanice a počet členů své pracovní skupiny;
 - b) seřídít si hodinky podle služebních hodin a potvrdit svým podpisem v Knize evidence, že zkontroloval všechny údaje o požadovaném vstupu zapsané v této knize dozorčí stanice a že je vzal na vědomí; po podpisu údajů v Knize evidence smí vedoucí práce vstoupit do koleje;
 - c) splnit povinnosti uvedené v MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra, byl-li dozorčí stanice před vstupem zpraven, že PK v některém z přilehlých elektrických úseků je pod napětím.
4. Dozorčí vstupní stanice je před povolením vstupu do koleje, jejíž PK je zkratována, povinen:
 - a) přesvědčit se, zda je v traťových kolejích přilehlých ke stanici rozsvíceno osvětlení v tunelu;
 - b) ověřit si, zda je ve služebním průkazu vedoucího práce vyznačen příslušný symbol opravňující ke vstupu do koleje;
 - c) ověřit si podle evidovaného hlášení vlakového dispečera, že je zkratována PK v kolejích, ve kterých se bude vedoucí práce pohybovat, a ověřit si i stav napájení PK v přilehlých elektrických úsecích; je-li v některém z přilehlých elektrických úseků PK pod napětím, musí dozorčí vstupní stanice zpravit o této skutečnosti vedoucího práce a dále postupovat podle MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra;
 - d) zapsat do Knihy evidence údaje ohlášené vedoucím práce a oznámit mu čas stanovený pro nejpozdější výstup z koleje;

- e) vyzvat vedoucího práce, aby potvrdil svým podpisem příslušné údaje zapsané v Knize evidence;
 - f) ohlásit dozorčímu výstupní stanice jméno vedoucího práce, počet pracovníků ve skupině, čas stanovený pro nejpozdější výstup, označení koleje a zkratky stanic mezi nimiž se bude tento vedoucí práce pohybovat;
 - g) ohlásit výpravčímu depa vstup do koleje vedoucího práce, který půjde z trati na zhlaví depa, vrátí se zpět na trať a ve výstupní stanici z koleje vystoupí; v uvedeném případě musí DS vstupní stanice ohlásit výpravčímu depa i výstup tohoto vedoucího práce z koleje.
5. Dozorčí výstupní stanice je povinen zapsat do Knihy evidence údaje, které mu ohlásil dozorčí vstupní stanice.
6. Prochází-li vedoucí práce po vstupu do koleje ohlašovací stanicí, musí červeně zapsat do Telefonního zápisníku na stanovišti SPT časový údaj tohoto zápisu, označení koleje a směr, jímž dále půjde, své jméno a číslo útvaru; zapsané údaje podepíše.
7. Vedoucí práce je povinen ohlásit neprodleně vlakovému dispečerovi:
- a) zjištěnou mimořádnost ohrožující zahájení přepravy cestujících;
 - b) případnou žádost o prodloužení času stanoveného pro nejpozdější výstup z koleje s uvedením důvodu této žádosti.
8. Prodloužení času stanoveného pro nejpozdější výstup vedoucího práce z koleje je VD povinen ohlásit dozorčímu vstupní stanice i dozorčímu výstupní stanice.

§ 19

Výstup z koleje, jejíž přívodní kolejnice je zkratována

1. Čas stanovený pro nejpozdější výstup z koleje před zahájením přepravy cestujících, pokud nestanovil jinak VD, ROV nebo jiná vnitropodniková norma, je 03 h 50 minut.
2. **Po uplynutí času stanoveného pro nejpozdější výstup z koleje musí být PK považována za přívodní kolejnici pod napětím.**

3. Výstup z koleje je vedoucí práce povinen ohlásit neprodleně dozorčímu výstupní stanice (viz však bod 4 tohoto paragrafu); po zapsání času výstupu do Knihy evidence je povinen potvrdit v této knize svým podpisem, že:
 - a) z koleje vystoupili všichni členové jeho pracovní skupiny;
 - b) stav pracovního místa po ukončení prací neohrožuje bezpečnost a plynulost kolejové dopravy.
4. V případě, že vedoucí práce zjistil během svého pobytu v koleji mimořádnost, kterou nemohl odstranit, je povinen ihned po výstupu z koleje zapsat údaje o této mimořádnosti do Telefonního zápisníku dozorčího výstupní stanice; teprve potom smí ohlásit výstup z koleje a při jeho evidování v Knize evidence je povinen zapsat pořadové číslo zápisu v Telefonním zápisníku do sloupce „Poznámka”.
5. Dozorčí výstupní stanice je povinen ohlásit výstup vedoucího práce dozorčímu vstupní stanice.
6. Vystoupí-li vedoucí práce v jiné než stanovené výstupní stanici, musí dozorčí stanice, v níž vystoupil:
 - a) ověřit podle služebního průkazu vedoucího práce jeho jméno, služební číslo a příslušnost k útvaru;
 - b) zjistit od tohoto pracovníka počet členů pracovní skupiny, název vstupní stanice a název původní výstupní stanice;
 - c) evidovat tento výstup z koleje stanoveným způsobem v Knize evidence;
 - d) ohlásit neprodleně tento výstup z koleje dozorčímu vstupní stanice i dozorčímu původní výstupní stanice; oba uvedení pracovníci jsou povinni evidovat ohlášenou změnu v Knize evidence.
7. Neohlásil-li některý z vedoucích práce včas výstup z koleje, je dozorčí vstupní stanice, který tento vstup do koleje povolil, povinen neprodleně ohlásit uvedenou skutečnost vlakovému dispečerovi.
8. Dostane-li VD hlášení, že některý vedoucí práce včas neohlásil výstup z koleje, musí zajistit ještě před vypnutím zkratovačů kontrolu volnosti kolejí, do nichž byl tomuto vedoucímu práce povolen vstup; tato kontrola však nemusí být prováděna v úsecích koleje, které uvedený pracovník prokazatelně opustil.

9. Při kontrole volnosti kolejí podle bodu 8 tohoto paragrafu se zjišťuje, zda se v koleji nenachází pracovník ani překážka, která ohrožuje nebo by mohla ohrozit, bezpečnost a plynulost vlakové dopravy; tato kontrola může být provedena buď pochůzkou, nebo jízdou služebního vlaku (viz § 23 přílohy č. 1 tohoto předpisu).

Teprve po obdržení hlášení, že při této kontrole nebyly zjištěny závady, smí dát VD příkaz k vypnutí zkratovačů PK.

§ 20

Vstup do koleje, jejíž přívodní kolejnice je pod napětím

1. Vstup do koleje, jejíž PK je pod napětím, smí povolit vlakový dispečer za účelem:
 - a) likvidace mimořádné události nebo práce zamezující vzniku mimořádné události;
 - b) plnění pracovních úkolů, které vyžadují PK pod napětím;
 - c) provedení některé z pracovních činností stanovených směrnici Ds 2/1; pro provádění jednotlivých činností musí tato směrnice stanovit podmínky;
 - d) chůze ze stanice na pracoviště přístupné z tunelu a chůze zpět z tohoto pracoviště do stanice.
2. Je-li zapnuto napájení PK, nesmí vedoucí práce vstupovat sám do koleje, po níž jezdí vlaky, s výjimkou pracovníka udržujícího:
 - a) zabezpečovací zařízení, vstupuje-li do koleje za účelem likvidace mimořádné události;
 - b) výměny, vstupuje-li do koleje za účelem likvidace mimořádné události nebo mazání výměn včetně vizuální kontroly.
3. Pro zajištění vstupu do koleje, jejíž PK je pod napětím, musí ohlásit příslušný OZS vlakovému dispečerovi:
 - a) důvod tohoto vstupu, jméno vedoucího práce a počet členů jeho pracovní skupiny; OZS odpovídá za to, že jím ohlášený vedoucí práce je k tomuto vstupu oprávněn;
 - b) označení kolejí, ve kterých se bude vedoucí práce pohybovat, názvy stanic, mezi nimiž se bude pohybovat a alespoň přibližné časové údaje jeho vstupu a výstupu.
4. Před vstupem do koleje, jejíž PK je pod napětím, je vedoucí práce povinen:
 - a) ohlásit se po příchodu do vstupní stanice vlakovému dispečerovi, oznámit mu název této stanice a upřesnit všechny údaje uvedené odpovědným zástupcem ve směně;

- b) seřídít si hodinky podle času vlakového dispečera;
 - c) opakovat povolení ke vstupu do koleje, které mu VD udělil; nemá-li po tomto opakování VD žádných námitek, může vedoucí práce vstoupit do koleje.
5. Před vstupem do koleje, jejíž PK je pod napětím, je VD povinen:
- a) zpravit o tomto vstupu všechny pracovníky zúčastněné na jeho zajištění (např. vlakové čety, dozorcí stanic);
 - b) zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu; není-li to možné, nesmí vstup do koleje povolit;
 - c) stanovit vedoucímu práce potřebné údaje pro tento vstup (např. čas vstupu, označení koleje, vymezení místa pohybu, nejpozdější čas výstupu, výstupní stanici), upozornit ho, že v koleji do níž vstupuje je PK pod napětím a vstup do koleje mu povolit;
 - d) evidovat ve svém služebním zápisníku jméno vedoucího práce, útvar, počet členů pracovní skupiny, označení koleje, do níž vstup povolil, důvod tohoto vstupu a časové údaje o vstupu i výstupu.
6. Nemůže-li vedoucí práce ze závažných důvodů dodržet buď čas stanovený pro výstup z koleje, nebo nemůže-li vystoupit v určené výstupní stanici, musí každou z uvedených okolností oznámit neprodleně vlakovému dispečerovi a požádat ho s uvedením důvodu o povolení změny; povolenou změnu je VD povinen evidovat ve služebním zápisníku a ohlásit ji všem pracovníkům zúčastněným na zajištění tohoto vstupu.
7. Vstup do koleje za účelem chůze na pracoviště přístupné z tunelu smí být povolen až po splnění i těchto dalších podmínek:
- a) pro tento vstup musí být vydány MPBP zpracované podle příslušných ustanovení směrnice Ds 2/1;
 - b) tento vstup musí být včas nárokován a povolen schváleným plánem prací vydaném vnitřní normou.
8. Po příchodu na pracoviště přístupné z tunelu je vedoucí práce povinen ohlásit vlakovému dispečerovi výstup z koleje.
Pro chůzi z tohoto pracoviště si musí vedoucí práce znovu vyžádat od vlakového dispečera povolení vstupu do koleje.

§ 21

Výstup z koleje, jejíž přírodní kolejnice je pod napětím

1. Výstup z koleje je vedoucí práce povinen neprodleně ohlásit vlakovému dispečerovi; současně musí ohlásit i každou zjištěnou mimořádnost a případný rozsah omezení vlakové dopravy.
2. Po výstupu vedoucího práce z koleje je vlakový dispečer povinen:
 - a) evidovat ve služebním zápisníku hlášení o výstupu z koleje;
 - b) zpravit o tomto výstupu všechny pracovníky, kterým ohlásil vstup tohoto vedoucího práce do koleje;
 - c) zajistit zhasnutí osvětlení v tunelu;
 - d) zajistit příslušná opatření, byla-li vedoucím práce ohlášena mimořádnost.

§ 22

Vstup vybraných pracovníků do koleje a jejich výstup z koleje

1. Odchylně od ustanovení předchozích paragrafů této části předpisu mohou vstupovat do koleje pracovníci ve funkcích:
 - a) *OZS JPM, SPT, dozorčí stanice, dozorčí směny trati a revizor bezpečnosti dopravy;*
 - b) *strojvedoucí instruktor, strojvedoucí, druhý člen vlakové čety a vedoucí služebního vlaku.*
2. Pracovníci uvedení v bodu 1 tohoto paragrafu:
 - a) mohou, při dodržení dalších ustanovení tohoto paragrafu, vstupovat do koleje sami, a to i tehdy, je-li zapnuto napájení PK a po této koleji jezdí vlaky;
 - b) odpovídají při vstupu do koleje, stejně jako vedoucí práce, za svoji bezpečnost, a pokud s nimi vstupují do koleje cizí osoby (viz § 24 tohoto předpisu), i za bezpečnost těchto osob.
3. Pracovník vykonávající funkci uvedenou v odstavci 1a) tohoto paragrafu smí vstoupit do koleje v obvodu stanice za účelem likvidace mimořádné události bez souhlasu vlakového dispečera; pokud je to možné, na tento vstup ho upozorní.
Mimo obvod stanice smí uvedený pracovník vstoupit do koleje pouze se souhlasem VD.

4. Pracovník vykonávající funkci uvedenou v odstavci 1b) tohoto paragrafu smí vstoupit do koleje za účelem plnění pracovních povinností bez předchozího souhlasu VD; pokud je to možné, na tento vstup ho upozorní.
5. Upozornit vlakového dispečera na svůj vstup do koleje však nemusí vlaková četa, pokud vstupuje za účelem chůze k odstavenému vlaku, od odstaveného vlaku, k záložní soupravě nebo od této soupravy, a to za podmínky, že v celém úseku koleje, kde se chůze uskuteční, je rozsvíceno osvětlení. Není-li toto osvětlení rozsvíceno, je strojvedoucí před vstupem do koleje povinen požádat o jeho rozsvícení VD.
6. Před vstupem do koleje podle ustanovení tohoto paragrafu je VD povinen, pokud mu byl vstup ohlášen, zajistit rozsvícení osvětlení v příslušné koleji a zpravit o uvedeném vstupu pracovníky, jejichž činnost může být tímto vstupem ovlivněna.
7. Pracovník, který upozornil vlakového dispečera na svůj vstup do koleje nebo který ho požádal o rozsvícení osvětlení v koleji, je povinen ohlásit tomuto pracovníkovi i svůj výstup z koleje; v uvedeném případě musí VD zpravit o výstupu z koleje všechny pracovníky, kterým byl ohlášen tento vstup a zajistit zhasnutí osvětlení v koleji.
8. Podmínky pro vstup vybraných pracovníků do kolejí v obvodu depa stanoví příslušný PŘD.

§ 23

Vstup zásahové jednotky hasičského záchranného sboru DP do koleje a její výstup z koleje

1. Velitel HZS má při vstupu do koleje i při výstupu z ní povinnosti vedoucího práce; o souhlas k tomuto vstupu žádá uvedený pracovník přímo vlakového dispečera.
2. Před udělením souhlasu ke vstupu HZS do koleje je VD povinen:
 - a) oznámit veliteli HZS místo zásahu (např. označení koleje, a alespoň příbližnou kilometrickou polohu), stav napájení PK v elektrických úsecích, v jejichž kolejích bude prováděn zásah, stav napájení v přilehlých elektrických úsecích a název výstupní stanice;
 - b) zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu;
 - c) zpravit o uvedeném vstupu DS (SPT) vstupní i výstupní stanice, a jezdí-li vlaky v kolejích, do nichž je tento vstup povolen, zpravit i jejich strojvedoucí;
 - d) evidovat tento vstup ve služebním zápisníku.

3. Po výstupu z koleje musí velitel HZS ohlásit neprodleně přímo vlakovému dispečerovi ukončení zásahu, výstup všech členů HZS z koleje, rozsah poškození staveb či zařízení a případný rozsah omezení vlakové dopravy z toho vyplývající.
4. Po ohlášeném výstupu z koleje velitelem HZS je VD povinen:
 - a) evidovat toto hlášení ve služebním zápisníku;
 - b) zpravit o výstupu HZS z koleje všechny pracovníky, kteří byli zpraveni o tomto vstupu do koleje;
 - c) zajistit zhasnutí osvětlení v tunelu.

§ 24

Vstup cizích osob do koleje a jejich výstup z koleje

1. Cizí osoby, tj. osoby, které nejsou pracovníky metra, mohou vstoupit do koleje pouze tehdy, jsou-li doprovázeny pracovníkem metra ve funkci *vedoucí práce*; vedoucí práce má přitom stejné povinnosti jako při vstupu do koleje a při výstupu z koleje s pracovní skupinou složenou z pracovníků metra.
2. Odchylně od bodu 1 tohoto paragrafu však může vstoupit do koleje i bez doprovodu vedoucího práce:
 - a) pracovník cizí organizace, má-li ve svém externím průkazu vyznačen příslušný symbol, který ho k tomuto vstupu opravňuje a má-li u sebe výtisk příslušného Souhlasu k činnosti cizí organizace v metru nebo potvrzenou „žádanku o práci“ s číslem příslušného Souhlasu (viz ustanovení směrnice Os 3/1);
 - b) skupina policistů po dohodě s VD, vstupuje-li do koleje z důvodu obecného ohrožení.

Č Á S T VI. P O S U N A P Ř E M Í Š Ť O V Á N Í V O Z I D E L

§ 25

Základní ustanovení

1. Posunem se rozumí úmyslně a organizovaně prováděná jízda vozidel hnacím vozidlem v obvodu depa (jiné organizační jednotky s kolejištěm, která neleží na trati) a práce s touto jízdou související (např. spojování vozidel nebo jejich zajišťování proti ujetí).
2. Pro posunující vozidlo nebo skupinu vozidel se používá název **posunující díl**.
3. Posun smí řídit pouze **vedoucí posunu**.
Vedoucí posunu je podřízen pracovníkovi odpovědnému za řízení provozu v posunovacím obvodu (dále jen „**řídící pracovník**“).
4. Posun musí být řízen i prováděn tak, aby nedošlo k:
 - a) ohrožení bezpečnosti osob, ohrožení jízdy vozidel ani materiálními škodám;
 - b) narušení plynulého výjezdu vlakových souprav na trať ani k narušení jejich plynulého návratu do depa.
5. Přemísťováním vozidel nebo jejich částí s výjimkou jízd ručních kolejových vozíků se rozumí jejich úmyslně prováděný pohyb po kolejích, a to buď lidskou silou, nebo pomocí mechanizačního zařízení.

§ 26

Povinnosti pracovníků před zahájením posunu

1. Řídící pracovník je před zahájením posunu povinen:
 - a) informovat vedoucího posunu osobně nebo přímo o pracích, které se mají vykonat, s uvedením kolejí, na které se bude posunovat; tato informace však není **svolením k posunu**;
 - b) informovat vedoucího posunu o mimořádnostech týkajících se posunu (např. omezení rychlosti jízdy, práce v kolejišti, porucha světelného návěstidla, výkop v blízkosti kolejí); vedoucího posunu posunovací čety musí zpravit o těchto mimořádnostech zápisem v Telefonním zápisníku, jehož převzetí potvrdí uvedený pracovník svým podpisem;
 - c) udělit svolení k posunu.

2. Vedoucí posunu je před zahájením posunu povinen:

- a) seznámit všechny pracovníky zúčastněné na posunu s postupem prací i se způsobem jejich provedení, zpravit je o mimořádnostech, určit jim stanoviště a zajistit jejich součinnost;
- b) určit, pokud je třeba, posunovače k řízení jednotlivé jízdy posunujícího dílu ručními návěstmi pro posun, k předávání ručních návěstí pro posun, k ručnímu představování výměn (výkolejek), k obsluze vrat, ke střežení přejezdu nebo k obsluze ruční brzdy;
- c) dohodnout se strojvedoucím, bude-li jízda posunujícího dílu řízena ručními návěstmi pro posun, na které straně posunujícího dílu se budou uvedené návěsti dávat, oznámit mu zda bude dávat tyto návěsti sám, nebo zda mu je bude dávat či předávat určený posunovač;
- d) oznámit strojvedoucímu kolik vozů má posunující díl a kolik z nich bude brzděno průběžnou brzdou;
- e) zajistit provedení jednoduché zkoušky brzdy, musí-li být tato zkouška vykonána;
- f) zajistit zpravení osob, které pracují v kolejích, po nichž se bude posunovat, nebo v jejich blízkosti o jízdách posunujícího dílu.

§ 27

Svolení k posunu

1. Svolení k posunu je pro vedoucího posunu, posunovače určeného k řízení jednotlivé jízdy posunujícího dílu ručními návěstmi pro posun nebo pro strojvedoucího nedoprovázeného posunujícího dílu příkazem, aby posun zahájil anebo v něm pokračoval.
2. Svolení k posunu může být uděleno jedním z těchto způsobů nebo jejich kombinací:
 - a) povolující návěstí na světelném návěstidle;
 - b) přímo nebo osobně.

§ 28

Provádění posunu

1. Před každým uvedením posunujícího dílu do pohybu se musí pracovník v čele posunujícího dílu (vedoucí posunu, posunovač určený k řízení jednotlivé jízdy posunujícího dílu ručními návěstmi pro posun, nebo strojvedoucí) přesvědčit, že:
 - a) návěst příslušného světelného návěstidla nezakazuje zamýšlenou jízdu;
 - b) příslušná výměnová (výkolejková) návěstidla ukazují správnou návěst pro zamýšlenou jízdu;
 - c) této jízdě nebrání ani jiné překážky.

2. Jízda posunujícího dílu může být řízena:
 - a) návěstmi světelných návěstidel;
 - b) ručními návěstmi pro posun;
 - c) ústními příkazy, které dává vedoucí posunu strojvedoucímu posunujícího dílu, jede-li na jeho stanovišti.

3. Ruční návěsti pro posun se musejí dávat na straně dohodnuté se strojvedoucím tak, aby bylo zřejmé, že se vztahují jen na vlastní posunující díl; je-li kolej v oblouku, dávají se tyto návěsti na jeho vnitřní straně.
Bylo-li dávání ručních návěstí pro posun přerušeno, musí být posunující díl ihned zastaven.

4. Při řízení jízdy posunujícího dílu může vedoucí posunu zaujmout své stanoviště na posunujícím díle, stát v kolejišti nebo jít podél koleje; své stanoviště musí však zvolit tak, aby z něho měl zajištěn rozhled na posunovou cestu a strojvedoucí posunujícího dílu nebo posunovač určený pro předávání návěstí, mohl přijímat ruční návěsti pro posun, jsou-li dávány.
Tyto povinnosti platí i pro posunovače určeného vedoucím posunu k řízení jednotlivé jízdy posunujícího dílu ručními návěstmi pro posun.

5. Strojvedoucí posunujícího dílu:
 - a) smí uvést posunující díl do pohybu pouze tehdy, pokud byl o zamýšleném posunu zpraven vedoucím posunu, přesvědčil-li se, že jsou splněny podmínky uvedené v bodu 1 tohoto paragrafu a dostal-li k tomu příkaz od vedoucího posunu, nebo od tímto pracovníkem určeného posunovače;
 - b) musí při jízdě sledovat návěsti světelných návěstidel, výměnových (výkolejkových) návěstidel, ruční návěsti pro posun a volnost posunové cesty;

- c) odpovídá za nepřekročení nejvyšší rychlosti stanovené pro jízdu jeho posunujícího dílu;
 - d) smí jet při jízdě podle rozhledu rychlostí nejvíce 20 km/h a při této jízdě musí upravovat rychlost podle rozhledových poměrů tak, aby posunující díl zastavil před jiným vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možnosti i před jinou překážkou;
 - e) musí ihned zastavit posunující díl, nemůže-li sledovat dávané ruční návěsti pro posun, bylo-li jejich dávání přerušeno, může-li tím zabránit vzniku mimořádné události nebo alespoň zmírnit její následky;
 - f) je povinen ohlásit vedoucímu posunu poruchu hnacího vozidla nebo průběžné brzdy a dohodnout s ním další postup.
6. Dříve než se uvede posunující díl do pohybu po přivěšení vozidel, musí vedoucí posunu u těchto vozidel zajistit:
- a) uvolnění parkovacích (zajišťovacích) brzd a odstranění zarážek nebo podložek;
 - b) zabezpečení rozloženého nákladu a výstup osob z těchto vozidel.
7. Vozidla, s nimiž se již nebude posunovat, nesmějí přesahovat přes námezník a na kolejích s izolovanými styky nesmějí obsazovat izolovaný výhybkový úsek; odchylky od tohoto ustanovení a povinnosti jednotlivých pracovníků může stanovit PŘD.
8. Není-li při sunutí posunujícího dílu směrem ke spojovací koleji brzděno jeho první vozidlo, musí být zabráněno ujetí tohoto vozidla (vozidel) na spojovací kolej přestavením výměn na výtažnou (kusou) kolej; toto ustanovení neplatí pro posun služebního vlaku odjíždějícího na trať.
9. Provozní řád depa musí zejména stanovit:
- a) posunovací obvody, pracovníky odpovídající za řízení provozu v těchto obvodech a vedoucí posunu pro tyto obvody;
 - b) vztahy mezi uvedenými pracovníky a jejich další povinnosti při posunu v jednotlivých posunovacích obvodech;
 - c) podmínky pro posun z jednoho posunovacího obvodu do jiného posunovacího obvodu.

§ 29

Jízda posunujícího dílu nedoprovázeného vedoucím posunu

1. Jízda posunujícího dílu nedoprovázeného vedoucím posunu se smí uskutečnit, jsou-li splněny následující podmínky:
 - a) všechny výměny v posunové cestě jsou přestavovány ústředně;
 - b) posunující díl je buď sestaven z elektrických vozů pohybujících se vlastní silou a je řízen z čelního stanoviště ve směru jízdy, nebo se jedná o posun samotného hnacího vozidla pro služební vlaky.
2. Funkci *vedoucí posunu* vykonává výpravčí depa, který má při uvedených jízdách tyto povinnosti:
 - a) informovat strojvedoucího posunujícího dílu o zamýšleném posunu a zpravit ho o mimořádnostech, které mu nemohou být předem známy;
 - b) zpravit osoby nacházející se v kolejišti o jízdách posunujícího dílu;
 - c) zajistit střezení přejezdu, přes který se bude posunovat;
 - d) udělit strojvedoucímu svolení k posunu a řídit jízdu tohoto posunujícího dílu návěstmi světelných návěstidel.
3. Další ustanovení pro jízdy posunujících dílů nedoprovázených vedoucím posunu jsou uvedeny v předpisu V 1/1 a v PŘD.

§ 30

Posun z depa na spojovací kolej

1. Před povolením posunu z depa za určené návěstidlo na spojovací kolej si musí výpravčí depa vyžádat souhlas vlakového dispečera nebo, jsou-li jízdy vlaků na této spojovací koleji řízeny telefonickým dorozumíváním, souhlas samostatného provozního technika sousední ohlašovací stanice.
2. V žádosti o souhlas k uvedenému posunu musí uvést výpravčí depa označení spojovací koleje, na kterou se bude posunovat, a předpokládanou dobu trvání posunu.

3. Požadovaný souhlas k tomuto posunu smí být udělen pouze tehdy, jsou-li splněny následující podmínky:
 - a) na příslušné spojovací koleji není žádné vozidlo;
 - b) je-li pro příslušnou spojovací kolej zřízen soubor traťového souhlasu (viz předpis Z 1/1), musí být tento souhlas udělen depu.
4. V uděleném souhlasu k tomuto posunu musí být uvedeny všechny údaje obsažené v žádosti o souhlas; uděluje-li tento souhlas vlakový dispečer, musí o tom neprodleně zpravit SPT ohlašovací stanice sousedící s depem.
5. Ukončení tohoto posunu a uvolnění spojovací koleje posunujícím dílem musí ohlásit vedoucí posunu výpravčímu depa.
Výpravčí depa je povinen ohlásit ukončení tohoto posunu pracovníkovi, který udělil souhlas k jeho zahájení; pokud obdrží hlášení výpravčího depa o ukončení uvedeného posunu VD, musí oznámit jeho ukončení také samostatnému provoznímu technikovi ohlašovací stanice sousedící s depem.
6. Každé hlášení o udělení souhlasu k posunu z depa na spojovací kolej i hlášení o ukončení tohoto posunu musí výpravčí depa, VD, dal-li k tomuto posunu souhlas, i SPT ohlašovací stanice sousedící s depem evidovat ve svých služebních zápisnících.

§ 30a

Posun z depa Hostivař na 1. a 2. staniční kolej stanice Depo Hostivař

1. Posun na staniční koleje stanice Depo Hostivař (dále jen HO) se za provozu s cestujícími neprovádí, vyjma řešení mimořádných událostí nebo jako preventivní opatření zabraňující jejich vzniku.
2. Svolení k posunu smí udělit výpravčí DH jen se souhlasem VD.
3. Posun na staniční koleje stanice HO smí VD povolit pokud:
 - a) je interval mezi vlaky s cestujícími 5 minut nebo větší;
 - b) zajistí, že se mezi stanicemi SK a HO nenachází žádný vlak a do tohoto úseku během posunu žádný vlak nevjede.

§ 30b

Posun z haly depa Hostivař na ZT a zpět za provozu s cestujícími

1. Posun elektrických souprav vlastní silou z haly depa Hostivař na ZT a zpět za provozu s cestujícími lze provádět za podmínky splnění ustanovení odst. 2 a pododst.3b) paragrafu 30a tohoto předpisu.
2. Posun nesmí ohrozit ani omezit pravidelný provoz s cestujícími.
3. Posun lze provádět:
 - a) v časových úsecích stanovených v platném GVD, určených pro tento posun;
 - b) ihned za vlakem s cestujícími, pokud je v úseku Skalka - Depo Hostivař - Skalka interval 10 minut nebo větší;
4. Při poruše staničního zabezpečovacího zařízení je tento posun zakázán.

§ 31

Posun s vozovými skříněmi elektrických vozů na jalových podvozcích
a posun s vyvázanými podvozky elektrických vozů

1. Útvar, který vlastní podvozky pro přepravu skříní elektrických vozů (dále jen „**jalové podvozky**“), je povinen:
 - a) vést seznam všech schválených jalových podvozků;
 - b) označit všechny používané jalové podvozky podle uvedeného seznamu.
2. Pracovník, který objednává u dozorčího depa posun s vozovou skříní elektrického vozu (dále jen „vozová skřín“ na jalových podvozcích, odpovídá za to, že před zahájením posunu je vozová skřín bezpečně upevněna na provozuschopném jalovém podvozku (jalových podvozcích) a jsou na ní zajištěny všechny odpojené kabely.
3. Pro posun s vozovou skříní na jalových podvozcích platí:
 - a) napájení PK kolejí, po nichž se bude posunovat, musí být vypnuto a tato PK musí být zkratována;
 - b) k samotné motorové lokomotivě smí být přivěšena poloautomatickým spřáhlem pouze jedna vozová skřín přepravovaná buď na jednom, nebo na dvou jalových podvozcích;
 - c) na stupačkách přepravované vozové skříně ani uvnitř této skříně nesmí být za jízdy žádná osoba.
4. Pro posun s vyvázaným podvozkem elektrického vozu jsou stanoveny tyto podmínky:
 - a) smýkadla sběračů tohoto podvozku musí být odstraněna a volné konce kabelů trakčních motorů zajištěny; za splnění tohoto ustanovení odpovídá pracovník, který tento posun objednal u dozorčího depa;
 - b) k samotné motorové lokomotivě smí být připojen pouze jeden tento podvozek, a to zvláštním spřáhlem typu „X“;
 - c) napájení PK není nutno vypínat.

§ 32

Rychlost při posunu

1. Rychlost při posunu nesmí překročit 20 km/h.
2. Rychlost při posunu musí strojvedoucí snížit na rychlost:
 - a) **15 km/h** - při posunu s podvozky pro přepravu kolejnic mimo výhybek;
 - b) **10 km/h** - při zajíždění soupravy sestavené z elektrických vozů a řízené z čelního stanoviště ve směru jízdy do haly depa;
 - c) **5 km/h** - při posunu nezávislými trakčními prostředky v hale depa;
- při posunu s podvozky pro přepravu kolejnic přes výhybky,
- při posunu s vozovou skříní na jalových podvozcích;
 - d) **1 km/h** - při najíždění na vozidla za účelem jejich spojení;
 - e) **pomalé chůze** - při posunu soupravy sestavené z elektrických vozů s připojeným napájecím vlečným kabelem;
- při jízdě posunujícího dílu sestaveného z dvou lokomotiv a elektrických vozů, lze-li tento posunující díl brzdit pouze průběžnou brzdou těchto lokomotiv.

3. Rychlost při posunu musí strojvedoucí dále přizpůsobit:
- a) rozhledovým poměrům, místním poměrům a povětrnostním vlivům;
 - b) technickému stavu vozidel zařazených v posunujícím dílu;
 - c) počtu brzděných vozidel v posunujícím dílu;
 - d) délce posunujícího dílu;
 - e) druhu nákladu na vozidlech.

§ 33

Zajišťování vozidel proti náhodnému uvedení do pohybu

1. Všechna odstavovaná vozidla (skupina vozidel) musí být zajištěna proti náhodnému uvedení do pohybu (dále jen „zajištění vozidel“).
2. Odstavovaná vozidla musí být zajištěna již před jejich odpojením od posunujícího dílu.
Za zajištění odstavených vozidel odpovídá ten pracovník, který je odstavil; hnací vozidlo obsazené strojvedoucím odstavuje tento pracovník.
3. K zajištění vozidel se smějí používat pouze **parkovací brzdy, zarážky a podložky**.
4. Odstavené elektrické vozy se zajišťují parkovacími brzdami (viz předpis V 2/1).
Ostatní vozidla (kromě elektrických vozů) musí být zajišťována zarážkou nebo podložkou:
 - a) z obou stran, nelze-li je současně zajistit parkovací brzdou;
 - b) pouze na té straně, na níž se má zabránit nebezpečnému náhodnému pohybu, jsou-li parkovací brzdou zajištěna.

5. Pracovník, který zajistil vozidla parkovací brzdou, se musí přesvědčit, že tato brzda řádně účinkuje; jsou-li tato vozidla zabrzděna ještě průběžnou brzdou, smí kontrolu účinku parkovací brzdy provést až po odbrzdění průběžné brzdy.
6. Při zajišťování vozidel zarážkou se zarážka položí co nejbližší ke kolu vozidla tak, aby její příruba přiléhala vždy na vnitřní stranu hlavy kolejnice a aby zarážka přiléhala na kolejnici celou třecí plochou.
Zarážky se nesmějí klást na styk kolejnic, přímo před něj, na kolejnici ve výhybce a na kolejnici v oblouku.
7. Při zajišťování vozidel podložkou se podložka klade na kolej v úrovni spřáhla prvního vozu.
Podložkou nesmějí být zajišťována odstavená vozidla, na která se najíždí.
8. Poškozené zarážky a podložky se nesmějí používat; nové zarážky nebo zarážky po opravě je nutno před jejich použitím přezkoušet, zda přiléhají celou třecí plochou na kolejnici a zda je péro na této kolejnici dostatečně přidrží.
Nepoužité zarážky a podložky se musí ukládat stanoveným způsobem na místech určených PŘD.

§ 34

Spojování a rozpojování vozidel

1. Před najetím na stojící vozidla se musí vedoucí posunu nebo jím určený posunovač přesvědčit, že tato vozidla jsou správně zajištěna.
2. Za správné spojení a rozpojení vozidel odpovídá pracovník, který uvedenou činnost provedl; tento pracovník musí po spojení nebo rozpojení vozidel zabezpečit jejich nepoužitá spřahovací zařízení tak, aby při jízdě nedošlo k poškození jiných zařízení.
3. Po spojení vozidel poloautomatickým spřáhlem odpovídá vedoucí posunu za provedení zkoušky správného spojení těchto vozidel zpětným tahem.

§ 35

Přemísťování vozidel

1. Přemísťování vozidel může řídit pouze pracovník prokazatelně seznámený s ustanoveními tohoto paragrafu.
Před zahájením přemísťování je tento pracovník povinen seznámit s příslušnými ustanoveními tohoto paragrafu všechny zúčastněné pracovníky.
2. Pracovník, který řídí přemísťování vozidel, odpovídá za bezpečné zastavení těchto vozidel na předem určeném místě a jejich zajištění proti náhodnému uvedení do pohybu.
3. Při přemísťování vozidel lidskou silou smí být tato vozidla tlačena pouze ze strany; je zakázáno chodit v koleji, tlačit vozidla zády, tlačit nebo táhnout je za nárazníky nebo za jejich pohyblivé části.
4. Při obsluze mechanizačního zařízení pro přemísťování vozidel musí být dodržovány pokyny výrobce; tyto pokyny musí být ještě doplněny o ustanovení zohledňující místní podmínky.

Č Á S T V I I .

D R U H Y V L A K Ů A J E J I C H O Z N A Č O V Á N Í

§ 36

Druhy vlaků

1. Podle určení se vlaky člení na:
 - a) **osobní**;
 - b) **služební**;
 - c) **zkušební**.
2. Osobní vlaky jsou sestaveny výhradně z elektrických vozů.
3. Z hlediska pravidelnosti se dělí osobní vlaky na:
 - a) **pravidelné**, jejichž jízdy jsou zakresleny v GVD;
 - b) **mimořádné**, které nejsou zakresleny v GVD; tyto vlaky zavádí vlakový dispečer.
4. Služební vlaky jsou určeny zejména pro potřeby útvarů JPM, JSVM a JDCM i dodavatelských organizací a jezdí zpravidla v přepravní výluce.
5. Zkušební vlaky jsou určeny zejména pro ověřování správné činnosti vozidel nebo jiných zařízení, pro zkoušky strojvedoucích a pro ověřování dopravní technologie.

§ 37

Označování vlaků

1. Osobní vlaky jsou označovány číslem; číslo osobního vlaku se skládá z těchto skupin:
 - a) první skupina, zpravidla dvoumístná, která se po celý provozní den nemění, označuje **číslo oběhu** vlakové soupravy;
 - b) druhá skupina, nejvíce čtyřmístná, označuje **číslo vlaku v aritmetickém pořadí** v provozním dnu; lichá čísla označují pořadí vlaků na první traťové koleji, sudá čísla na druhé traťové koleji.
Osobní vlaky, které jedou na jinou trať nebo z jiné trati, jsou označovány tisícovkovou sérií.

2. Na jedné a téže trati se nesmějí současně vyskytovat osobní vlaky označené stejným číslem oběhu.
3. Označení mimořádného osobního vlaku se skládá ze slova „násled“ („nsl“) a čísla vlaku, za kterým jede.
Mimořádný osobní vlak, který jede za posledním osobním vlakem podle GVD, nebo před kontrolním vlakem po ukončení přepravní výluky, se označí pouze číslem oběhu.
4. Služební vlaky se označují písmenem „S“ a zkušební vlaky, pokud nejedou jako násled osobního vlaku, písmenem „Z“; za tato písmena se připojí číslo určující jejich aritmetické pořadí v provozním dnu, a to bez ohledu na směr jejich jízdy.
Služební vlaky ani vlaky zkušební nesmějí mít v celé síti metra v jednom provozním dnu stejná označení.

Č Á S T V I I I .

ORGANIZACE A ŘÍZENÍ VLAKOVÉ DOPRAVY

§ 38

Základní ustanovení

1. Organizace a rozsah vlakové dopravy určené pro přepravu cestujících vychází ze schváleného plánu vlakové dopravy (dále jen „**grafikon vlakové dopravy**“).
2. Nový GVD i všechny změny GVD musí obdržet každé pracoviště, jehož se uvedené změny týkají, nejpozději deset dní před začátkem jejich platnosti; za seznámení všech pracovníků, jichž se změna týká, odpovídá jejich přímý nadřízený.
3. Hlavním útvarem řízení vlakové dopravy je vlakový dispečink. Vedoucí směny vlakového dispečinku zastupuje při operativním řízení vlakové dopravy vedoucího JPM v mimopracovní době a je oprávněn v případě potřeby převzít činnost vlakového dispečera; tento vedoucí směny odpovídá zejména za řádné plnění ustanovení § 39 pododstavců 1b), 1c), 1f) a § 40 pododstavce 1a) tohoto předpisu.
4. Vlakovou dopravu řídí ve stanoveném dispečerském okruhu jeden vlakový dispečer; jednotlivé dispečerské okruhy jsou stanoveny směrnici Ds 2/1.
5. Příkazy týkající se vlakové dopravy směřjí dávat nadřízené orgány, nadřízení pracovníci i pracovníci vykonávající kontrolní činnost pouze prostřednictvím vlakového dispečera.
6. Příkazy VD týkající se vlakové dopravy a přepravy cestujících musejí být všemi pracovníky neodkladně splněny.
7. Bez souhlasu VD je zakázáno zahájit jakoukoliv činnost, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu metra, nebo tento provoz omezit.
8. DS (SPT) smí zasahovat do řízení jízd osobních vlaků jen na výslovný příkaz vlakového dispečera, anebo hrozí-li v případě ohrožení bezpečnosti osob nebo ohrožení bezpečnosti vlakové dopravy nebezpečí z prodlení.
9. SPT je při obsluze staničního zabezpečovacího zařízení odpovědný za postavení jízdní cesty pro jízdy osobních vlaků ve stanici dle platného provozního GVD, nebo se řídí nadřazenými příkazy VD.
10. SPT je povinen sledovat:
 - a) aktuální dopravní situaci;
 - b) činnost automatického zařízení indikace čísla vlaku.

§ 39

Základní povinnosti vlakového dispečera

1. Vlakový dispečer má zejména tyto povinnosti:
 - a) kontrolovat jízdu vlaků, činnost zařízení a činnost pracovníků zúčastněných na zajišťování provozu metra;
 - b) činit včasné a nezbytné opatření potřebná k zachování bezpečnosti a plynulosti provozu metra, náležitě úroveň cestování a využívat k tomu v souladu se sjednanými dohodami i prostředků jiných organizací;
 - c) zajišťovat včasné informování provozních zaměstnanců JPM a cestujících o změnách vlakové dopravy, jejím přerušení nebo o jiném omezení přepravy cestujících;
 - d) zpravovat strojvedoucí o mimořádnostech, které ovlivňují nebo které mohou ovlivnit jízdu vlaků, a včasnými dispozicemi zamezovat stání vlaků s cestujícími v tunelu;
 - e) vyžádat si včas od vlakového dispečera příslušného dispečerského okruhu souhlas k jízdě osobního vlaku na traťovou spojkou v případě, nejede-li tento vlak podle GVD (např. vlak zpožděný nebo mimořádně zavedený);
 - f) nárokovat zavedení náhradní povrchové dopravy za předpokladu, že vlaková doprava bude přerušena na dobu delší než 30 minut.
 - g) informovat SPT dotčených stanic s kolejovým rozvětvením o změnách v organizování vlakové dopravy.

§ 40

Základní pravomoci vlakového dispečera

1. Vlakový dispečer má především tyto pravomoci:
 - a) rozhodovat o změně rozsahu vlakové dopravy;
 - b) zavádět i odříkat vlaky a rozhodovat o jejich mimořádném odstavení nebo o jejich mimořádném ponechání na trati na dobu nezbytně nutnou;
 - c) dávat příkaz k uzavření stanice a k evakuaci cestujících;
 - d) udělovat souhlas k zahájení prací, které ovlivní nebo by mohly ovlivnit provoz metra;
 - e) koordinovat činnost pracovníků jednotlivých útvarů zejména v přepravní výluce a při mimořádných událostech;
 - f) nařídit odvolání pracovníka z výkonu služby, bylo-li u něj zjištěno takové porušení ustanovení předpisů pro výkon služby, které ohrozilo nebo by mohlo ohrozit bezpečnost osob anebo bezpečnost vlakové dopravy.

Č Á S T I X . J Í Z D A O S O B N Í C H V L A K Ů

§ 41

Základní ustanovení

1. Pravidelný provoz osobních vlaků na dvojkolejných tratích je **pravostranný** a **jednosměrný**; výjimky z tohoto ustanovení jsou uvedeny v GVD a může je také povolit VD nebo vnitropodniková norma.
Kolej vybavená traťovým zabezpečovacím zařízením, které umožňuje jízdu osobních vlaků v obou směrech, může být pojížděna obousměrně.
2. Osobní vlak musí být obsazen **vlakovou četou**; vlakovou četou osobního vlaku (pro tuto část předpisu dále jen „vlak“) tvoří jeden strojvedoucí -, **jednočlenná vlaková četa**“, nebo strojvedoucí a druhý člen vlakové čety - „**dvojčlenná vlaková četa**“.
3. Druhým členem vlakové čety může být buď další strojvedoucí, nebo jiný odborně způsobilý pracovník, který splňuje kvalifikační předpoklady stanovené pro tuto funkci předpisem O 2/1.
4. O provozuschopnosti vlaku rozhoduje strojvedoucí, nebo strojvedoucí instruktor, je-li u vlaku přítomen.
5. Za řízení vlaku odpovídá strojvedoucí; vlak musí být řízen z čelního stanoviště ve směru jízdy, nestanoví-li pro jednotlivé případy tento předpis jinak.
6. Zpětný pohyb vlaku je zakázán; v jednotlivých případech může povolit výjimku VD.
7. Strojvedoucí musí ihned zastavit vlak, může-li tím zabránit vzniku mimořádné události anebo alespoň omezit její následky.
8. Strojvedoucí je povinen neprodleně ohlásit vlakovému dispečerovi každou mimořádnost, která ohrožuje nebo by mohla ohrozit bezpečnost osob anebo bezpečnost a plynulost vlakové dopravy.
9. Strojvedoucí je povinen ohlásit se po VKV vlakovému dispečerovi před:
 - a) výjezdem na trať z depa nebo z traťové spojky;
 - b) výjezdem ze stanoviště provozního ošetření po provozním ošetření a před výjezdem z deponovacího místa na trati;
 - c) odstupem na deponovací místo na trati.

§ 42

Povinnosti dvojčlenné vlakové čety

1. Strojvedoucí dvojčlenné vlakové čety je povinen, kromě plnění všech povinností strojvedoucího osobního vlaku, opakovat návěsti ohlašované druhým členem vlakové čety.
2. Druhý člen vlakové čety je povinen:
 - a) pozorovat trať, návěsti na trati a neprodleně ohlašovat strojvedoucímu návěst 31, **Stůj**, návěst 23, **Očekávejte návěst Rychlostník** a návěst 28, **Rychlostník**;
 - b) není-li v činnosti vlakový zabezpečovač, ohlašovat strojvedoucímu tyto návěsti:
 - všechny návěsti světelných návěstidel kromě návěsti 11, **Volno**,
 - návěst 25, **Označení stanoviště předvěsti**, je-li jízda vlaku řízena jedním ze zvláštních provozních režimů nebo příkazem vlakového dispečera;
 - c) sledovat při vjezdu do stanice se zvýšenou pozorností bezpečnostní pás s pohotovostí použít nouzovou brzdu;
 - d) zastavit vlak nouzovou brzdou:
 - zpozoruje-li návěst 30, **Stůj zastavte všemi prostředky**,
 - při ohrožení bezpečnosti osob nebo vlakové dopravy;
 - e) vykonávat příkazy strojvedoucího.

§ 43

Sestava osobních vlaků

1. Do vlaku smějí být zařazeny pouze provozuschopné elektrické vozy tak, aby na obou čelech vlaku určeného pro přepravu cestujících bylo řídicí stanoviště.
2. Každý elektrický vůz, který vykolejil, nebo se střetl s jiným vozidlem, anebo byl závažně poškozen jiným způsobem, musí být před další jízdou prohlédnut pracovníkem určeným OZS útvaru, který odpovídá za technický stav těchto vozů.
3. Bezprostředně po ukončení prohlídky elektrických vozů podle bodu 2 tohoto paragrafu oznámí určený pracovník příslušnému OZS zjištěný technický stav těchto vozů a podmínky pro jejich další jízdu; všechny uvedené údaje musí pracovník, který tuto prohlídku provedl, zapsat do příslušné Knihy oprav.
4. O výsledcích prohlídky elektrických vozů podle bodu 2 tohoto paragrafu je uvedený OZS povinen neprodleně informovat vlakového dispečera a navrhnout mu další postup.

§ 44

Odjezd vlaku z depa a jeho návrat do depa

1. Vlak, který má odjet z depa na trať, musí být přistaven nejméně pět minut před stanoveným časem odjezdu z depa na **určeném místě**.
Za včasné přistavení vlaku na určené místo odpovídá dozorčí depa.
2. Nejpozději na určeném místě je strojvedoucí vlaku odjíždějícího z depa povinen ohlásit po VKV výpravčímu depa připravenost k odjezdu.
3. Po zastavení vlaku před **určeným návěstidlem** ohlásí strojvedoucí po VKV vlakovému dispečerovi číslo oběhu. VD hlášení strojvedoucího potvrdí a strojvedoucímu mimořádného vlaku ještě určí číslo vlaku.
Potom, dovoluje-li jízdu návěst na **určeném návěstidle**, strojvedoucí zapne vlakový zabezpečovač (výjimky viz § 61 tohoto předpisu) a může z depa odjet; pokud se nepodaří zapnout vlakový zabezpečovač, ohlásí tuto poruchu vlakovému dispečerovi a řídí se jeho pokyny.
4. Při poruše VKV může strojvedoucí odjet z depa, dovoluje-li to návěst **určeného návěstidla**, i bez spojení s vlakovým dispečerem; v tomto případě se však musí ohlásit tomuto pracovníkovi po VKV, nebo i jiným způsobem, nejpozději z první stanice.
5. Při návratu vlaku do depa se musí strojvedoucí ohlásit po VKV před **určeným návěstidlem** výpravčímu depa, který určí kolej, kde bude vlak odstaven; při poruše VKV může strojvedoucí vjet do depa i bez tohoto ohlášení, dovoluje-li to návěst určeného návěstidla.
6. Určená místa i určená návěstidla jsou uvedena v příslušném PŘD.

§ 44a

Odjezd vlaku z depa Hostivař a jeho návrat do depa Hostivař

1. Strojvedoucí po vykonané přejímce na deponovacím místě v hale depa ohlásí výpravčímu depa připravenost soupravy k výjezdu z haly.
2. Dle dispozic dozorčího depa vyjede strojvedoucí prvním vozem vlaku z haly depa pod přívodní kolejnicí zhlaví depa k určenému návěstidlu a zde zastaví. Za včasné vystavení vlaku z haly depa odpovídá dozorčí depa.
3. Po zastavení vlaku před **určeným návěstidlem** ohlásí strojvedoucí po VKV vlakovému dispečerovi číslo oběhu. VD hlášení strojvedoucího potvrdí a strojvedoucímu mimořádného vlaku ještě určí číslo vlaku.
Potom, dovoluje-li jízdu návěst na **určeném návěstidle**, strojvedoucí zapne vlakový zabezpečovač (výjimky viz § 61 tohoto předpisu) a může odjet; pokud se nepodaří zapnout vlakový zabezpečovač, ohlásí tuto poruchu vlakovému dispečerovi a řídí se jeho pokyny.
4. Při výjezdu vlaku z kolejí 35 a 36 postupuje strojvedoucí podle bodu 3 tohoto paragrafu.
5. Při návratu vlaku do depa se musí strojvedoucí ohlásit po VKV výpravčímu depa, a to ve směru:
 - a) od stanice SK při jízdě kolem návěstidla DH L 91 (resp. DH L 92), nejpozději však před návěstidlem DH L 1 (resp. DH L 2);
 - b) od stanice HO před odjezdem od nástupiště této stanice.

6. Vlakový zabezpečovač strojvedoucí vypne po zastavení u posledního návěstidla na zhlaví depa před návěstí 47a, **Označení obvodu**.
7. Při jízdě vlaku po zhlaví depa Hostivař a staničních kolejích stanice Depo Hostivař s vypnutým vlakovým zabezpečovačem nesmí strojvedoucí překročit rychlost 20 km/h.

§ 45

Kontrolní vlaky

1. Jízdu kontrolního vlaku se zjišťuje, nenachází-li se v koleji osoba nebo překážka, která ohrožuje nebo která by mohla ohrozit bezpečnost nebo plynulost vlakové dopravy.
2. Jízda kontrolního vlaku se musí uskutečnit vždy po ukončení přepravní výluky před jízdou prvního vlaku s přepravou cestujících a v dalších případech stanovených tímto předpisem.
3. Pravidelné kontrolní vlaky jsou uvedeny v GVD a v příslušném sešitovém jízdním řádu; mimořádné kontrolní vlaky zavádí VD.
4. Vlakový dispečer smí dovolit jízdu kontrolního vlaku pouze na volnou kolej a musí zajistit, aby na tuto kolej nevjelo jiné vozidlo.
Pro jízdu kontrolního vlaku musí být rozsvíceno osvětlení v tunelu.
5. Kontrolní vlak:
 - a) nesmí přepravovat cestující;
 - b) smí jet rychlostí nejvíce 40 km/h;
 - c) nemusí zastavovat ve stanicích.
6. Strojvedoucí kontrolního vlaku je povinen sledovat se zvýšenou pozorností stav trati a ohlásit každou zjištěnou mimořádnost neprodleně VD; zpozoruje-li na trati osobu, o jejíž přítomnosti nebyl předem zpraven, je povinen vlak ihned zastavit a řídit se pokyny VD.

§ 46

Vjezd vlaku do stanice

1. Při vjezdu vlaku do stanice je strojvedoucí povinen sledovat se zvýšenou pozorností bezpečnostní pás; zdržuje-li se v bezpečnostním pásu osoba a neopustí-li ho ani po návěstí 53, **Pozor**, je strojvedoucí povinen zastavit vlak rychločinným brzděním.
2. Má-li být vlak zastaven ve stanici na jiném místě než u návěstí 43, **Místo zastavení**, musí být místo zastavení označeno návěstí 31, **Stůj**, a strojvedoucí musí být o tom předem zpraven.

§ 47

Pobyt vlaku ve stanici

1. Po zastavení vlaku s cestujícími ve stanici strojvedoucí nesmí:
 - a) otevřít dveře vlaku, nejsou-li všechny tyto dveře v prostoru nástupiště pro cestující;
 - b) otevřít dveře vlaku na opačné straně, než je nástupiště pro cestující;
 - c) odbrzdít vlak, dokud jsou dveře vlaku otevřeny.

2. Po zastavení vlaku ve stanici, kde musí být ukončena přeprava cestujících, je strojvedoucí povinen nařídit cestujícím výstup z vlaku, není-li toto hlášení spuštěno automaticky. Je-li strojvedoucímu předem známo, že přeprava cestujících ve vlaku musí být ukončena v jiné stanici než koncové, je povinen oznamovat uvedenou skutečnost cestujícím nejméně v posledních dvou předchozích stanicích.
3. Po otevření dveří vlaku ve stanici je strojvedoucí povinen sledovat nástup a výstup cestujících.

§ 48

Odjezd vlaku ze stanice

1. Cestující musí být upozorněni na ukončení nástupu a výstupu a na zavírání dveří vlaku; není-li uvedené hlášení vlakového rozhlasu spuštěno automaticky, musí ho zajistit strojvedoucí.
2. Před odjezdem vlaku ze stanice se musí strojvedoucí přesvědčit, že jsou splněny tyto podmínky:
 - a) na jeho stanovišti je signalizováno zavření dveří vlaku;
 - b) návěst na světelném návěstidle nezakazuje jízdu vlaku;
 - c) bezpečnostní pás je volný;
 - d) odjezdu vlaku nebrání ani jiné překážky.
3. Při odjezdu vlaku ze stanice je strojvedoucí povinen sledovat ve zpětném zrcátku, je-li bezpečnostní pás volný a nejsou-li mu dávány návěsti.

§ 49

Průjezd vlaku stanicí

1. Pravidelný průjezd vlaku stanicí dovoluje sešitový jízdní řád tím, že u údaje o času jeho odjezdu ze stanice je vyznačen znak „+”.
2. Mimořádný průjezd vlaku stanicí smí strojvedoucímu nařídit:
 - a) vlakový dispečer, který o tom musí zpravit i DS (SPT) této stanice; má-li projet stanicí vlak vybavený vlakovým zabezpečovačem PA-135 nebo LZA v režimu RAV nebo RVZ, navolí tomuto vlaku průjezd stanicí VD, u vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem LZA může průjezd stanicí navolit i strojvedoucí.
 - b) DS (SPT) návěstí 67, **Odjezd**, a to pouze v případě nebezpečí z prodlení při ohrožení bezpečnosti osob; má-li projet stanicí vlak vybavený vlakovým zabezpečovačem PA 135 v režimu RAV nebo RVZ, strojvedoucí po zastavení vlaku neotvírá dveře vlaku pro výstup cestujících a uvede vlak do pohybu.

3. Pracovník, který vydává příkaz k průjezdu vlaku stanicí, musí zajistit, aby tento průjezd nebyl zakázán návěstmi absolutních návěstidel, jsou-li ve stanici zřízena.
4. O průjezdu vlaku stanicí musí být zpraveni, pokud je to možné, cestující na nástupišti této stanice, a to:
 - a) dozorcím stanice (SPT) při pravidelném průjezdu;
 - b) pracovníkem, který tento průjezd nařídil, při průjezdu mimořádném.
5. O mimořádném průjezdu vlaku stanicí musí strojvedoucí zpravit, pokud je to možné, cestující ve vlaku.
6. Při průjezdu vlaku stanicí je strojvedoucí vlaku i DS (SPT) povinen sledovat bezpečnostní pás.

§ 50

Obrat vlaku

1. Obratem vlaku se rozumí změna směru jeho jízdy; stanice, kde se obrat vlaku provádí, je **obratová stanice**, kolej, na které se změna směru jízdy vlaku provádí, je **obratová kolej**.
2. Obrat vlaku může provádět strojvedoucí, strojvedoucí a obratová četa, nebo obratová četa; technologické postupy pro provádění obratu vlaku jsou uvedeny v předpisu V 1/1.

§ 51

Kontrola vlaku po výstupu cestujících

1. Je-li nařízen výstup cestujících z vlaku, musí být po ukončení tohoto výstupu provedena kontrola, zda všichni cestující z vlaku vystoupili.
2. Kontrola vlaku po výstupu cestujících se provádí takto:
 - a) první dva vozy vlaku kontroluje strojvedoucí pohledem do prostoru pro cestující, a to buď ze svého stanoviště otevřenými dveřmi do tohoto prostoru, nebo z nástupiště otevřenými prvními dveřmi vlaku;
 - b) poslední tři vozy vlaku kontroluje DS (SPT), a to pohledem z prostoru pro cestující jednoho z těchto vozů; ukončení kontroly oznámí DS (SPT) strojvedoucímu zdvižením paže nebo ústně.
3. Před odjezdem vlaku na obrat, který provádí obratová četa, má při kontrole vlaku po výstupu cestujících povinnosti dozorcího stanice druhý strojvedoucí této čety.

4. Zjistí-li pracovník provádějící kontrolu, že se ve vlaku nachází cestující, vyzve ho, aby okamžitě vystoupil; pokud cestující výzvy neuposlechne a zůstane ve vlaku, je uvedený pracovník povinen ihned informovat o této skutečnosti strojvedoucího na řídicím stanovišti ve směru další jízdy vlaku.
5. Zůstal-li cestující ve vlaku, který jede na obrat, nesmí být na obratové koleji otevřeny dveře tohoto vlaku; toto ustanovení však neplatí, musejí-li být tyto dveře otevřeny z důvodu zpřístupnění řídicího stanoviště po přechodu strojvedoucího na opačnou stranu vlaku.
6. Zůstal-li cestující ve vlaku, který končí jízdu ve stanici (v depu), předá strojvedoucí tohoto cestujícího dozorčímu stanice, SPT nebo dozorčímu SPO (dozorčímu depa); není-li to možné, ohlásí strojvedoucí tuto skutečnost vlakovému dispečerovi (v depu dozorčímu depa) a řídí se jeho pokyny.
7. Není-li po výstupu cestujících z vlaku přítomen u tohoto vlaku DS (SPT), který má provádět kontrolu výstupu cestujících, může strojvedoucí odjet po provedení kontroly podle odstavce 2a) tohoto paragrafu.
8. Pracovníci provádějící kontrolu vlaku po výstupu cestujících neodpovídají za to, že všichni cestující opustili vlak, ale pouze za plnění svých povinností podle ustanovení tohoto paragrafu.

§ 52

Povinnosti strojvedoucího po zastavení vlaku před návěstí 15, **Stůj**

1. Po zastavení vlaku před návěstí 15, **Stůj**, má-li vlak pokračovat v jízdě za toto návěstidlo, je strojvedoucí povinen ohlásit uvedenou skutečnost po VKV vlakovému dispečerovi, a to:
 - a) ihned, není-li důvod tohoto zastavení zřejmý;
 - b) nejpozději do jedné minuty od doby, kdy zřejmý důvod tohoto zastavení pominul.
2. V případě poruchy VKV vyčká strojvedoucí jednu minutu od doby uvedené v bodu 1 tohoto paragrafu a potom, nezmění-li se návěst 15, **Stůj**, ohlásí tuto skutečnost vlakovému dispečerovi nouzovým telefonem.

§ 53

Jízda vlaku při rozsvíceném osvětlení v tunelu a jízda při vstupu osoby do koleje v obvodu stanice

1. V úseku traťové koleje, kde je rozsvíceno osvětlení v tunelu, nesmí rychlost vlaku překročit 40 km/h, nestanovil-li VD nebo ROV jinak; tuto rychlost musí strojvedoucí snížit na nejvíce 20 km/h, a to po celou dobu jízdy vlaku kolem osoby nacházející se v blízkosti koleje, po které vlak jede.
2. Je-li rozsvíceno osvětlení v tunelu bez udání důvodu, musí strojvedoucí předpokládat vstup osoby do koleje a neprodleně ohlásit svícení tohoto osvětlení vlakovému dispečerovi.
3. Odchylně od předchozích ustanovení tohoto paragrafu se postupuje v době rozsvícení osvětlení v tunelu z důvodu jízdy služebních vlaků před zahájením přepravní výluky a jízdy kontrolních vlaků po ukončení této výluky; vymezení uvedených dob stanoví směrnice Ds 2/1.
V této době:
 - a) není rozsvícené osvětlení v tunelu příkazem pro strojvedoucího k omezení rychlosti jízdy vlaku;
 - b) musí VD vždy zpravit příslušné strojvedoucí o vstupu osob do koleje i o omezení rychlosti jízdy vlaků z důvodu tohoto vstupu.
4. Zhasne-li osvětlení v tunelu rozsvícené z důvodu vstupu osoby do koleje a její výstup z koleje nebyl ohlášen, musí strojvedoucí v tomto úseku trati řídit jízdu vlaku jízdou podle rozhledu; zhasnutí tohoto osvětlení musí neprodleně ohlásit vlakovému dispečerovi.
5. Byl-li strojvedoucí zpraven o vstupu osoby do koleje v obvodu stanice, musí v tomto obvodu řídit jízdu vlaku jízdou podle rozhledu.

§ 54

Doprava elektrických vozů mimořádným osobním vlakem

1. V tomto paragrafu jsou stanoveny podmínky pro dopravu elektrických vozů (pro účely tohoto paragrafu dále jen „vozy“) mimořádným osobním vlakem z depa do jiného depa v době přepravy cestujících.

2. Dopravované vozy musí:
 - a) mít funkční spřáhla, uzavřené všechny dveře, řádně upevněné vozové části tak, aby nehrozil jejich pád do koleje;
 - b) být schopny přepravy rychlostí nejméně 40 km/h.
3. Vlak s připojenými vozy nesmí mít víc než deset vozů.
4. Odpovědný pracovník příslušné provozovny oprav a údržby vozů (viz § 1 odst. 3 předpisu V 3/1), který odpovídá za stav elektrických vozů, je povinen zapsat do Knihy oprav vlaku a ohlásit dozorčímu depa:
 - a) sestavu vlaku s připojenými vozy;
 - b) provedení úplné zkoušky brzdy na všech vozech zapojených do průběžné brzdy;
 - c) čísla vozů s nefunkční samočinnou tlakovou brzdou.
5. Odchylně od příslušných ustanovení předpisu V 1/1 postupuje strojvedoucí při převímce vlaku po připojení vozů takto:
 - a) vykoná jednoduchou zkoušku brzdy;
 - b) zkontroluje mechanickou a pneumatickou výzbroj připojených vozů;
 - c) zkontroluje návěst 51, **Konec vlaku**.
6. Jízda vlaku s připojenými vozy se smí uskutečnit pouze v době, kdy je grafikonem vlakové dopravy stanoven interval pět minut nebo interval větší; při této jízdě musí být dodrženy následující podmínky:
 - a) vlaková četa musí být dvojčlenná;
 - b) vlakový zabezpečovač musí být v činnosti, pokud je to možné;
 - c) přeprava cestujících je zakázána; vlak s připojenými vozy ve stanicích nezastavuje;
 - d) nejvyšší dovolená rychlost jízdy je 60 km/h; tato rychlost musí být však snížena, nedovoluje-li ji technický stav přivěšených vozů, nejsou-li všechny přivěšené vozy průběžně brzděny apod.;
 - e) strojvedoucí musí při této jízdě dodržovat interval nejméně dvě minuty za předchozím vlakem;
 - f) strojvedoucí musí být o podmínkách stanovených pro tuto jízdu zpraven Všeobecným příkazem.

§ 55

Zpravování vlakových čet osobních vlaků

1. Vlaková četa musí být zpravena o všech mimořádnostech týkajících se jízdy vlaku; za toto zpravení odpovídá:
 - a) dozorčí depa, dozorčí SPO nebo DS (SPT), začíná-li jízda vlaku v depu nebo v jejich stanici a bylo-li jim zpravení vlakové čety nařízeno vlakovým dispečerem, nadřízeným pracovníkem nebo vnitropodnikovou normou;
 - b) vlakový dispečer v ostatních případech.
2. Vlakové čety mohou být zpraveny:
 - a) po VKV, při jeho poruše nouzovým telefonem nebo jiným nahrávaným spojem;
 - b) Všeobecným příkazem;
 - c) písemným příkazem nadřízeného pracovníka;
 - d) na zkušební trati Příkazem k jízdě.
3. Všeobecným příkazem musí být vlaková četa zpravena zejména o:
 - a) neplatnosti absolutních a permisivních návěstidel;
 - b) omezení rychlosti jízdy;
 - c) zavedení zvláštního provozního režimu;
 - d) předpokládané výluce zabezpečovacího zařízení nebo výluce koleje;
 - e) práci na zařízeních umístěných na hraně nástupiště;
 - f) snížené adhezi vozidel.
4. O nepředpokládaném omezení rychlosti jízdy zpraví VD vlakovou četou nejdříve po VKV a dodatečně zajistí její zpravení Všeobecným příkazem; není-li úsek trati, kde je omezena rychlost jízdy, ještě označen návěstidly pro omezení rychlosti, musí VD na tuto skutečnost vlakovou četou zvlášť upozornit.
5. Není-li nepředpokládané omezení rychlosti jízdy zrušeno ještě v témže provozním dnu, kdy bylo nařízeno, mohou být po dohodě s VD zpravovány vlakové čety o tomto omezení již následující provozní den písemným příkazem nadřízeného pracovníka.
6. Před povolením práce na televizních kamerách, hodinách nebo monitorech umístěných na hraně nástupiště v úrovni bezpečnostního pásu musí VD zajistit zpravení vlakových čet Všeobecným příkazem o omezení rychlosti jízdy vlaku při vjezdu do stanice nebo odjezdu ze stanice na nejvíce 20 km/h a o dávání návěsti 53, **Pozor**.

§ 56

Zpravování vlakových čet Všeobecným příkazem

1. Vlakové čety jsou zpravovány Všeobecným příkazem zpravidla již před odjezdem osobního vlaku z výchozího místa; Všeobecným příkazem může být zpravena i obratová četa.
2. Při sepisování Všeobecného příkazu musí být dodržována tato ustanovení:
 - a) text tohoto příkazu diktuje VD, odpovídá-li za zpravení, přímo pracovníkovi, který příkaz sepisuje;
 - b) pracovník, který příkaz sepisuje, musí diktovaný text opakovat a zapisovat přímo do tohoto příkazu;
 - c) Všeobecný příkaz se sepisuje průpisem, a to na třech stejně očíslovaných listech svazku příslušného tiskopisu;
 - d) v záhlaví tohoto příkazu se uvede buď číslo vlaku, nebo číslo oběhu, anebo označení obratové čety;
 - e) znění tohoto příkazu musí být srozumitelné a na všech jeho průpisech dobře čitelné;
 - f) obsáhlá znění mohou být předepsána na nálepce, která se musí nalepit na každý list Všeobecného příkazu;
 - g) je dovoleno používat pouze zkratky a značky mající obecnou platnost (např. km, h, min) a dále zkratky názvů stanic uvedené ve směrnici Ds 2/1;
 - h) provádět dodatečně změny v již sepsaném Všeobecném příkazu je zakázáno; v tomto případě se musí sepsat nový příkaz a původní příkaz se zruší;
 - i) nepřevzaté (zkažené) Všeobecné příkazy se nesmějí zničit; pokud byly tyto příkazy ze svazku již vytrženy, musí se do něho opět vlepit.
3. Strojvedoucí, který Všeobecný příkaz přejímá, je povinen jej ještě před potvrzením o převzetí přečíst. Neodpovídá-li Všeobecný příkaz ustanovením tohoto paragrafu, nesmí jej strojvedoucí převzít; případné nesrovnalosti musí být ihned vysvětleny a odstraněny.
4. Převzetí Všeobecného příkazu potvrdí strojvedoucí svým podpisem na jeho originále; je-li tento příkaz sepsán pro oběh, musí strojvedoucí zapsat i čas jeho převzetí.

5. Každý strojvedoucí, který potvrdí převzetí Všeobecného příkazu, obdrží jednu jeho kopii s výjimkou strojvedoucího potvrzujícího Všeobecný příkaz pro oběh; v tomto případě obdrží strojvedoucí obě jeho kopie, které umístí po jedné na každém řídicím stanovišti vlaku.
6. Všeobecný příkaz platí nejdéle jeden provozní den; automaticky však ztrácí platnost Všeobecný příkaz:
 - a) pro vlak - ihned po ukončení jízdy tohoto vlaku;
 - b) pro oběh - ihned po ukončení jízdy posledního vlaku v tomto oběhu v provozním dnu.
7. Zrušit platný Všeobecný příkaz lze pouze sepsáním nového Všeobecného příkazu.
8. Strojvedoucí je povinen neprodleně odstranit z obou řídicích stanovišť neplatné Všeobecné příkazy.
9. Vzor tiskopisu Všeobecný příkaz je uveden ve směrnici Ds 2/1.

§ 57

Rychlost jízdy osobních vlaků

1. Nejvyšší dovolená rychlost jízdy osobních vlaků je v jednotlivých případech uvedena v příslušných ustanoveních tohoto předpisu, předpisu D 1/1 a dalších předpisů pro výkon služby; ustanovení tohoto paragrafu obsahují pouze přehled nejvyšších dovolených rychlostí při různých způsobech řízení jízdy vlaku a při některých mimořádnostech.
2. Rychlost jízdy osobního vlaku nesmí překročit:
 - 80 km/h** - při jízdě s vlakovým zabezpečovačem v činnosti (i při kyvadlovém provozu);
 - 60 km/h** - při jízdě řízené návěstmi světelných návěstidel,
 - při kyvadlovém provozu, není-li vlakový zabezpečovač v činnosti,
 - při tažení neschopného vlaku správným směrem;
 - 50 km/h** - při jízdě řízené telefonickým dorozumíváním, pokud tuto rychlost povolují ustanovení ROV;

- 40 km/h** - při jízdě řízené telefonickým dorozumíváním,
 - při jízdě řízené příkazem vlakového dispečera, je-li volná kolej, na kterou vlak pojede,
 - při jízdě kontrolního vlaku,
 - při rozsvíceném osvětlení v tunelu z důvodu vstupu osoby do koleje,
 - při ztrátě kontroly zavření dveří za jízdy vlaku,
 - při tažení neschopného vlaku nesprávným směrem;

- 30 km/h** - při jízdě vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem PA-135 nebo LZA v režimu RTB,
 - při jízdě pomocného vlaku s neschopným vlakem do první stanice,
 - při sunutí neschopného vlaku,
 - při jízdě po zaplavené koleji v případě, že voda nepřesahuje temena pojížděných kolejnic;

- 20 km/h** - při jízdě podle rozhledu,
 - při jízdě kolem osoby nacházející se v blízkosti koleje, po které vlak jede;

- 10 km/h** - při jízdě po zaplavené koleji v případě, že voda přesahuje temena pojížděných kolejnic;

- 5 km/h** - při jízdě pomocného vlaku z místa zastavení ve vzdálenosti 25 m od neschopného vlaku do vzdálenosti 1 - 2 m od tohoto vlaku,
 - při zpětném pohybu vlaku, byl-li povolen, po projetí návěsti 43, **Místo zastavení.**

Č Á S T X .
Ř Í Z E N Í J Í Z D Y O S O B N Í C H V L A K Ů

§ 58

Základní ustanovení

1. Jízda osobních vlaků může být řízena:
 - a) **vlakovým zabezpečovačem;**
 - b) **návěstmi světelných návěstidel;**
 - c) **jedním ze zvláštních provozních režimů;**
 - d) **příkazem vlakového dispečera;**
 - e) **jízdou podle rozhledu;**
 - f) **ručními návěstmi pro posun.**
2. Osobní vlaky musí mít v činnosti vlakový zabezpečovač; výjimky z tohoto ustanovení jsou uvedeny v § 61 tohoto předpisu.
3. Nelze-li řídit jízdu osobních vlaků vlakovým zabezpečovačem, musí být jejich jízda řízena návěstmi světelných návěstidel (viz však také § 60 odst. 1b).
4. Nelze-li řídit jízdu osobních vlaků vlakovým zabezpečovačem ani návěstmi světelných návěstidel, zajistí VD, po splnění podmínek stanovených touto částí předpisu, řízení jejich jízdy některým z dalších způsobů uvedených v bodu 1 tohoto paragrafu.
5. Při **jízdě podle rozhledu**, musí strojvedoucí řídit jízdu osobního vlaku podle rozhledových poměrů tak, aby její rychlost nepřekročila 20 km/h a vlak zastavil před jiným vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možnosti i před jinou překážkou.

§ 59

Řízení jízdy osobního vlaku
se zapnutým vlakovým zabezpečovačem ARS

1. Jízdu osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem ARS řídí strojvedoucí podle návěstí lokomotivního návěstidla a podle návěstí 15, **Stůj** absolutních návěstidel.
2. Podrobnosti o řízení jízdy osobního vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem ARS jsou uvedeny v předpisu Z 3/1 - Vlakový zabezpečovač.

§ 60

Řízení jízdy osobního vlaku
se zapnutým vlakovým zabezpečovačem PA-135

1. Jízdu osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem PA-135, je-li aktivován **režim automatického vedení vlaku (RAV)**, řídí vlakový zabezpečovač; v ostatních případech řídí tuto jízdu strojvedoucí, a to:
 - a) je-li aktivován **režim vlakového zabezpečovače (RVZ)**, podle informací mobilní části vlakového zabezpečovače a podle návěstí 15, **Stůj** absolutních návěstidel;
 - b) je-li aktivován **režim tlačítek bdělosti (RTB)**, podle návěstí světelných návěstidel tak, aby rychlost jízdy nepřekročila 30 km/h (vyšší rychlost jízdy v tomto režimu nedovolí vlakový zabezpečovač).
2. Podrobnosti o řízení jízdy osobního vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem PA-135 jsou uvedeny v předpisu Z 3/1 - Vlakový zabezpečovač.

§60a

Řízení jízdy osobního vlaku
se zapnutým vlakovým zabezpečovačem LZA

1. Jízdu osobního vlaku se zapnutým vlakovým zabezpečovačem LZA, je-li aktivován **režim automatického vedení vlaku (RAV)**, řídí vlakový zabezpečovač; v ostatních případech řídí tuto jízdu strojvedoucí, a to:
 - a) je-li aktivován **režim vlakového zabezpečovače (RVZ)**, podle informací mobilní části vlakového zabezpečovače a podle návěstí 15, **Stůj** absolutních a seřadovacích návěstidel;
 - b) je-li aktivován **režim tlačítek bdělosti (RTB)**, podle návěstí světelných návěstidel a podle informací mobilní části vlakového zabezpečovače tak, aby rychlost jízdy nepřekročila 30 km/h (vyšší rychlost jízdy v tomto režimu nedovolí vlakový zabezpečovač). Pokud pomínou důvody k použití **režimu tlačítek bdělosti (RTB)**, musí strojvedoucí neprodleně aktivovat režim **RVZ** nebo **RAV**;
 - c) jsou-li při jízdě v režimu **RAV** nebo **RVZ** stisknuta tlačítka bdělosti, podle návěstí světelných návěstidel a podle informací mobilní části vlakového zabezpečovače;
2. Podrobnosti o řízení jízdy osobního vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem LZA jsou uvedeny v předpisu Z 3/1 - Vlakový zabezpečovač.

§ 61

Vypnutí vlakového zabezpečovače
a podmínky pro jízdu osobního vlaku po jeho vypnutí

1. Vypnutím vlakového zabezpečovače se rozumí vypnutí mobilní části vlakového zabezpečovače ARS, PA-135 nebo LZA, případně stav bez mobilní části vlakového zabezpečovače.

2. Jízdu osobního vlaku bez zapnutého vlakového zabezpečovače smí povolit:
 - a) ROV při rekonstrukci nebo modernizaci zařízení, vozů nebo staveb nezbytných pro zabezpečení provozu a zároveň musí pro tuto jízdu stanovit podmínky;
 - b) GVD nebo VD v úseku trati, kde vlakový zabezpečovač uvedeného vlaku a traťová část vlakového zabezpečovače nejsou stejného typu.
Při této jízdě je zakázána přeprava cestujících.
Vlaková četa uvedeného vlaku může být jednočlenná;
 - c) VD - viz bod 3. tohoto paragrafu.
3. Strojvedoucí smí vypnout vlakový zabezpečovač z činnosti:
 - a) při poruše osobního vlaku, nebo při poruše mobilní části vlakového zabezpečovače vyžadující jeho vypnutí, se souhlasem vlakového dispečera po oznámení poruchy strojvedoucím;
 - b) na příkaz vlakového dispečera při poruše traťové části vlakového zabezpečovače;
 - c) se souhlasem vlakového dispečera na žádost strojvedoucího při zácviku kandidáta strojvedoucího nebo na žádost předsedy zkušební komise při zkouškách odborné způsobilosti k řízení hnacích vozidel; vypnutí vlakového zabezpečovače z těchto důvodů se smí uskutečnit pouze v době, kdy je grafikonem vlakové dopravy stanoven interval čtyři minuty nebo interval větší.
4. Pro jízdu osobního vlaku bez zapnutého vlakového zabezpečovače platí tyto další podmínky:
 - a) cestující smí být přepravováni v tomto vlaku pouze tehdy, je-li jeho vlaková četa dvojčlenná - (viz však pododst. 2b) tohoto paragrafu - zákaz přepravy);
 - b) strojvedoucí nesmí odjet ze stanice v intervalu menším než dvě minuty, neurčí-li VD jinak.
5. Musí-li strojvedoucí osobního vlaku vypnout vlakový zabezpečovač na širé trati, dojede do příští stanice jízdou podle rozhledu; pokud je vlaková četa tohoto vlaku dvojčlenná, řídí strojvedoucí jízdu vlaku podle návěstí světelných návěstidel.
6. Vlakový dispečer musí neprodleně zajistit odstavení osobního vlaku, jehož vlakový zabezpečovač byl vypnut z důvodu poruchy jeho mobilní části.

§ 62

Řízení jízdy osobního vlaku návěstmi světelných návěstidel

1. Po vypnutí vlakového zabezpečovače, nebo je-li aktivován **režim tlačítek bdělosti (RTB)** u vlaku vybaveného vlakovým zabezpečovačem PA-135 nebo LZA, řídí strojvedoucí jízdu osobního vlaku podle návěstí světelných návěstidel.
2. Zjistí-li strojvedoucí, který má řídit jízdu osobního vlaku návěstmi světelných návěstidel, že permissivní návěstidla nejsou rozsvícena, musí tento stav neprodleně ohlásit vlakovému dispečerovi, a pokud je ve stanici, nesmí z této stanice odjet.

§ 63

Situace zastavení

1. „Situaci zastavení“ vyhláší vlakový dispečer buď v celé trati, nebo jen v některém jejím úseku strojvedoucím osobních vlaků; bude-li VD následně organizovat provoz odlišně od příslušného GVD, musí tuto skutečnost oznámit i DS (SPT).
2. Po vyhlášení situace zastavení je strojvedoucí osobního vlaku povinen:
 - a) dojet z trati do příští stanice jízdou podle rozhledu;
 - b) odjet ze stanice pouze se souhlasem VD.
3. DS (SPT) je po vyhlášení situace zastavení povinen ohlásit na vyžádání vlakovému dispečerovi čísla oběhů osobních vlaků ve stanici a označení kolejí, na kterých tyto vlaky stojí.

§ 64

Zásady pro řízení jízdy osobních vlaků jediným ze zvláštních provozních režimů

1. Zvláštními provozními režimy jsou **kyvadlový provoz** a **telefonické dorozumívání**.
Řízení jízdy osobních vlaků telefonickým dorozumíváním je uvedeno v části XI. tohoto předpisu.
2. Zvláštní provozní režim v určeném úseku trati zavádí (ruší) vlakový dispečer strojvedoucím a dozorčím stanic (SPT); zavedení (zrušení) tohoto režimu musí DS (SPT) evidovat ve svém služebním zápisníku.
3. Určený úsek trati, v němž jsou jízdy osobních vlaků řízeny jedním ze zvláštních provozních režimů, se může překrývat na jedné staniční koleji s jiným úsekem trati, kde je jízda vlaků řízena stejným způsobem nebo jiným způsobem uvedeným v této části předpisu pouze tehdy, jsou-li pro tuto kolej zřízena pro oba směry jízdy vjezdová i odjezdová návěstidla.
4. Při řízení jízd osobních vlaků jedním ze zvláštních provozních režimů může VD zrušit platnost absolutního návěstidla (pro správný i pro nesprávný směr jízdy), které nekryje žádnou výhybku.
5. Je-li indikováno z důvodu poruchy zabezpečovacího zařízení obsazení pouze několika kolejových úseků, nemusí se zvláštní provozní režim zavádět.
6. Není-li však obsazení kolejového úseku (kolejových úseků) traťové koleje nebo staniční koleje ve stanici bez kolejového rozvětvení osobním vlakem indikováno vůbec a nejedná-li se o poruchu indikačních žárovek nebo o poruchu přenosu informací na stanoviště vlakového dispečera, musí být v tomto úseku koleje jízda osobních vlaků ihned zastavena; v době trvání uvedené poruchy smí být tato jízda obnovena pouze po zavedení zvláštního provozního režimu.

§ 65

Přechod na zvláštní provozní režim

1. Při přechodu na zvláštní provozní režim je po vyhlášení situace zastavení VD povinen:
 - a) zjistit polohu všech osobních vlaků v určeném úseku trati;
 - b) zajistit odstavení přebytečných osobních vlaků z tohoto úseku;
 - c) zajistit zpravení osobních vlaků, které budou použity pro zajištění zvláštního provozního režimu, Všeobecným příkazem.
2. Při přechodu na telefonické dorozumívání je VD povinen v určeném úseku trati dále zajistit:
 - a) rozmístění osobních vlaků do ohlašovacích stanic;
 - b) volnost koleje všech prostorových oddílů.

§ 66

Kyvadlový provoz

1. Kyvadlový provoz v určeném úseku trati je zajišťován pouze jedním osobním vlakem, označeným číslem oběhu, který jezdí oběma směry po jedné a téže koleji.
2. Určený úsek trati je při kyvadlovém provozu vymezen označením koleje a názvy stanic, ve kterých vlak mění směr jízdy (dále jen „obratové stanice“); součástí tohoto úseku jsou i koleje u nástupiště pro cestující v obratových stanicích.
3. Není-li kolej, na kterou vlak v obratové stanici vjíždí, kryta z opačného směru vjezdovým návěstidlem, má přilehlá traťová kolej funkci ochranného úseku; ochranný úsek musí být po celou dobu kyvadlového provozu volný.
4. Před zahájením kyvadlového provozu a po celou dobu jeho trvání musí být:
 - a) v každé obratové stanici umístěna na konci nástupiště pro cestující (posuzováno ve směru vjezdu vlaku) návěst 31, **Stůj**, nebo návěst 15, **Stůj**, absolutního návěstidla;
 - b) ochranný úsek kryt podle ustanovení § 92 tohoto předpisu.

5. Vlakový dispečer smí zavést kyvadlový provoz, až když:
 - a) je ukončen přechod na tento zvláštní provozní režim (určený úsek trati i ochranné úseky jsou volné, nebo se v nich nachází pouze vlak určený k zajišťování kyvadlového provozu a vlaková četa tohoto vlaku je zpravena Všeobecným příkazem);
 - b) dostane hlášení o umístění návěstí 31, **Stůj**, musí-li být tyto návěsti umístěny.
6. Kyvadlový provoz zavede VD všem dozorcím (SPT) stanic ležícím v určeném úseku trati tak, že jim oznámí:
 - a) označení koleje, na níž se tento provoz uskuteční, a názvy obratových stanic;
 - b) absolutní návěstidla, jejichž platnost byla zrušena;
 - c) název stanice, z níž vlak jízdu zahájí, směr jeho první jízdy a čas odjezdu.
7. Pro řízení jízdy osobního vlaku kyvadlovým provozem platí tato ustanovení:
 - a) permissivní návěstidla neplatí;
 - b) strojvedoucí, dovoluje-li to stav zabezpečovacího zařízení, zapne pro jízdu správným směrem vlakový zabezpečovač;
 - c) rychlost jízdy vlaku s vypnutým vlakovým zabezpečovačem nesmí překročit 60 km/h;
 - d) z obratových stanic odjíždí strojvedoucí podle dispozic VD.
8. Ukončení kyvadlového provozu ohlásí VD všem pracovníkům, kterým byl tento provoz zaveden; současně musí zajistit odstranění návěstí 31, **Stůj**, pokud byly umístěny, a zrušení Všeobecného příkazu, kterým byla zpravena vlaková četa.

§ 67

Řízení jízdy osobních vlaků příkazem vlakového dispečera

1. Příkazem vlakového dispečera mohou být řízeny jednotlivé jízdy osobních vlaků:
 - a) správným směrem, a to při současné poruše vlakového zabezpečovače i poruše činnosti světelných návěstidel (např. jednotlivé jízdy při přechodu na zvláštní provozní režim);
 - b) nesprávným směrem (např. jízda na odstavné místo na trati, jízda z odstavného místa na trati, jízdy při přechodu na zvláštní provozní režim nebo jízda pomocného vlaku).

2. Příkazem vlakového dispečera smí být nařízena jízda osobního vlaku:
 - a) ze stanice do jiné určené stanice;
 - b) ze stanice na odstavné místo na trati nebo k neschopnému vlaku na trati;
 - c) z odstavného místa na trati do určené stanice.

3. Pro jízdu osobního vlaku řízenou příkazem VD neplatí permissivní návěstidla. Je-li staniční nebo traťová kolej, na kterou tento vlak pojede:
 - a) volná a je zajištěno, že na ni nevjede žádné jiné vozidlo, smí VD nařídít strojvedoucímu pro jízdu po této koleji (správným i nesprávným směrem) nejvyšší rychlost 40 km/h;
 - b) obsazena nebo není bezpečně zjištěna její volnost, musí VD pro jízdu po této koleji nařídít strojvedoucímu osobního vlaku jízdu podle rozhledu a zajistit, aby se vlak (vozidla) stojící na této koleji nedal (nedala) do pohybu proti jízdě vlaku.

4. Příkaz vlakového dispečera se dává zpravidla po VKV ale může být dán i po jiném nahrávaném spoji nebo Všeobecným příkazem; v příkazu vlakového dispečera musí být uvedeno:
 - a) číslo oběhu vlaku, směr jeho jízdy (správný nebo nesprávný) a označení koleje, po které vlak pojede;
 - b) název cílové stanice, poloha místa odstavení vlaku, nebo poloha neschopného vlaku;
 - c) úsek trati, v němž smí vlak jet nejvyšší rychlostí 40 km/h a úsek trati, v němž musí vlak jet jízdou podle rozhledu;
 - d) neplatnost permissivních návěstidel pro tuto jízdu;
 - e) rozhodnutí vlakového dispečera o přepravě cestujících při této jízdě.

§ 68

Řízení jízdy osobních vlaků ručními návěstmi pro posun

1. Řízení jízdy osobních vlaků ručními návěstmi pro posun smí VD zavést pro jejich jízdu od nástupiště pro cestující na obratovou (odstavnou) kolej a zpět v případě, že nelze ústředně stavět výměny (výměnu) v této vlakové cestě. Postup při přípravě vlakové cesty dvěma pracovníky je uveden v § 27 přílohy č. 1 tohoto předpisu.

2. Řízení jízdy osobních vlaků ručními návěstmi pro posun zavede VD příslušnému SPT a strojvedoucím, kterým musí také ohlásit označení neobsluhovaných absolutních návěstidel.
3. Pracovník v kolejišti označený červenou služební čepicí smí dát příslušnou ruční návěst pro posun až když:
 - a) se přesvědčil, že všechny určené výměny, které přestavuje, jsou správně postaveny pro zamýšlenou vlakovou cestu;
 - b) mu ohlásil obsluhující pracovník správné přestavení všech ostatních výměn ve vlakové cestě.
4. Po výstupu cestujících z vlaku a po obdržení příslušné ruční návěsti pro posun smí strojvedoucí osobního vlaku odjet od nástupiště pro cestující na obratovou (odstavnou) kolej, nebo z této koleje k nástupišti pro cestující bez ohledu na návěsti neobsluhovaných absolutních návěstidel; v uvedených případech musí strojvedoucí řídit jízdu vlaku jízdou podle rozhledu.
5. Ručními návěstmi pro posun se v některých případech řídí jízda osobního vlaku při jeho zpětném pohybu po projetí návěsti 43, **Místo zastavení**; podmínky pro uvedenou jízdu jsou uvedeny v § 18 přílohy č. 1 tohoto předpisu.

Č Á S T X I .
Ř Í Z E N Í J Í Z D Y V L A K Ů
T E L E F O N I C K Ý M D O R O Z U M Í V Á N Í M

§ 69

Základní ustanovení

1. Telefonickým dorozumíváním jsou řízeny:
 - a) jízdy osobních vlaků po zavedení tohoto zvláštního provozního režimu;
 - b) jízdy služebních vlaků s výjimkou jejich jízd na vyloučené koleji.
2. Pro účely řízení jízdy vlaků telefonickým dorozumíváním jsou směrnicí Ds 2/1 určeny **ohlašovací stanice**.
Jako ohlašovací stanice musí být touto směrnicí určeny všechny stanice s kolejovým rozvětvením a kromě nich jsou určeny i vybrané stanice bez kolejového rozvětvení; depo je při řízení jízd vlaků telefonickým dorozumíváním vždy považováno za ohlašovací stanici.
3. Každá ohlašovací stanice musí být obsazena **samostatným provozním technikem**; výpravčí depa je považován za SPT.
4. Mezi stanovišti SPT v sousedních ohlašovacích stanicích musí být zřízeno **místní telefonní spojení**, které musí tyto pracovníci při řízení jízdy vlaků telefonickým dorozumíváním používat; je-li uvedené spojení v poruše, smí SPT při tomto řízení jízdy vlaků používat pouze **dispečerské spojení**.
5. Část koleje ohraničená sousedními ohlašovacími stanicemi je **prostorový oddíl**; ohlašovací stanice nejsou součástí prostorového oddílu.
6. Stanice, které nejsou určeny jako ohlašovací, jsou považovány při telefonickém dorozumívání za širou trať; dozorcí těchto stanic však mohou při telefonickém dorozumívání na příkaz SPT ohlašovací stanice zpravit vlak písemným příkazem.
7. Jízdu vlaků mezi sousedními ohlašovacími stanicemi zabezpečují SPT těchto stanic **nabídkou, přijetím a odhláškou** a řídí ji **Příkazem k odjezdu**.
8. Příkaz k odjezdu smí dát SPT:
 - a) osobním vlakům:
 - aa) rozsvícením povolující návěsti na odjezdovém (cestovém) návěstidle.
 - ab) návěstí 67, **Odjezd**;

- b) služebním vlakům:
 - ba) v ohlašovacích stanicích vyjma dep návěstí 67, **Odjezd**;
 - bb) v depu rozsvícením povolující návěstí na návěstidle, u kterého začíná jízda služebního vlaku při výjezdu z depa.

- 9. Příkaz k odjezdu smí dát SPT ohlašovací stanice pouze tehdy, byl-li tento vlak předepsaným způsobem nabídnut i přijat (viz následující paragrafy této části předpisu) a jsou-li splněny i ostatní podmínky pro jeho odjezd nebo průjezd. Traťový souhlas daný zabezpečovacím zařízením (viz předpis Z 1/1) nikdy nenahrazuje nabídku a přijetí vlaku.

- 10. Při řízení jízdy vlaku telefonickým dorozumíváním:
 - a) permisivní návěstidla neplatí;
 - b) odjezd vlaku z ohlašovací stanice bez příkazu k odjezdu je zakázán;
 - c) příkazem k odjezdu se dovoluje jízda vlaku až do příští ohlašovací stanice.

- 11. Bezprostředně po odjezdu vlaku z ohlašovací stanice musí SPT této stanice ohlásit samostatnému provoznímu technikovi ohlašovací stanice, do které tento vlak jede, čas skutečného odjezdu (průjezdu) vlaku.

- 12. Ve směrnici Ds 2/1 musí být uvedeny:
 - a) ohlašovací stanice;
 - b) vzory Dopravních deníků a vzory zápisů do těchto deníků;
 - c) vzor Všeobecného příkazu pro řízení jízdy osobního vlaku zvláštními provozními režimy;
 - d) nejmenší interval pro jízdy následných osobních vlaků mezi jednotlivými ohlašovacími stanicemi rychlostí 40 km/h.

- 13. Všechny odchylky od ustanovení této části předpisu vyplývající z místních poměrů (např. je-li v depu, kde není zřízeno odjezdové návěstidlo, kryta spojovací kolej absolutním návěstidlem obsluhovaným ze sousední ohlašovací stanice) musejí být uvedeny v příslušných staničních řádech nebo v příslušném provozním řádu depa.

§ 70

Nabídka, přijetí a odhláška

1. Nabídka je žádost o souhlas k jízdě nabízeného vlaku do příslušného prostorového oddílu.
2. Přijetí je souhlas k jízdě nabízeného vlaku do příslušného prostorového oddílu.
3. Odhláška je zpráva, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl.
4. SPT ohlašovacích stanic jsou povinni při nabídce, přijetí i odhláše důsledně dodržovat a vyžadovat důsledné dodržování závazných slovních znění.
5. Není-li předepsaného znění použito při:
 - a) nabídce - nesmí se vlak přijmout;
 - b) přijetí - nesmí se toto přijetí zapsat do Dopravního deníku a vlak nesmí být vypraven;
 - c) odhláše - nesmí se příjem odhlášky potvrdit, odhláška zapsat do Dopravního deníku a nesmí být nabídnut další vlak.
6. Mezi nabídkou a přijetím (odmítnutím nabídky) a mezi odhláškou a jejím potvrzením nesmějí být uskutečňovány žádné další hovory.
7. Časové údaje o přijetí, odhláše a další údaje o jízdách vlaků zapisují SPT stanoveným způsobem do příslušného Dopravního deníku, a to současně s dávaným nebo přijímaným hlášením; nabídka se nezaznamenává.

§ 71

Závazná znění nabídky, přijetí a odhlášky

1. Závazné znění nabídky a přijetí, má-li vlak jet až do sousední ohlašovací stanice:

„Přijmete po ... koleji vlak ... ze stanice (depa) ... do stanice (depa) ...?“ Jméno SPT.

„Ano, přijímám po ... koleji vlak ... ze stanice (depa)... do stanice (depa)“
Jméno SPT.

2. Závazné znění nabídky a přijetí, má-li vlak ukončit jízdu ve stanici, která není ohlašovací stanicí, a vrátit se zpět do ohlašovací stanice, z níž odjel:

„Přijmete po ... koleji vlak ... ze stanice ... do stanice ... (název stanice, v níž vlak provede obrat) a zpět do stanice ...?“ Jméno SPT.

„Ano, přijímám po ... koleji vlak ... ze stanice ... do stanice ... a zpět do stanice“ Jméno SPT.

3. Nemůže-li SPT nabízený vlak přijmout, odmítne nabídku slovy:

„Nikoli, čekejte.“ Jméno SPT; zároveň zpraví nabízejícího SPT o příčině odmítnutí.

Pomine-li příčina odmítnutí nabídky a jsou-li splněny podmínky pro přijetí, přijme SPT dříve nabídnutý vlak bez opětovné nabídky takto:

„Nyní přijímám po ... koleji vlak ... ze stanice (depa) ... do stanice (depa)“ Jméno SPT.

4. Je-li třeba nabídnout vlak a nedošla-li odhláška za předchozím vlakem, dotáže se SPT takto:

„Dojel vlak ... po ... koleji do stanice (depa) ...?“ Jméno SPT.

Jsou-li splněny podmínky pro udělení odhlášky, dá SPT odhlášku předepsaným způsobem; v opačném případě ohlásí:

„Trať obsazena.“ Jméno SPT.

5. Nemůže-li již přijatý vlak z ohlašovací stanice odjet, ohlásí SPT tuto okolnost s uvedením příčiny ohlašovací stanici, která vlak přijala, takto:

„Ruším přijetí vlaku Vlak ze stanice (depa) ... nemůže odjet, protože ... (uvede se příčina).“ Jméno SPT.

6. Závazné znění odhlášky:

„Vlak ... z ... koleje ve stanici (depu)“ Jméno SPT.

Příjem odhlášky musí být potvrzen takto:

„Vlak ... z ... koleje ve stanici (depu) ... rozuměl.“ Jméno SPT.

§ 72

Zahájení jízdy osobních vlaků
řízených telefonickým dorozumíváním

1. Telefonické dorozumívání může VD zavést pouze tehdy, byl-li v určeném úseku trati ukončen přechod na tento zvláštní provozní režim (všechny osobní vlaky v určeném úseku trati stojí v ohlašovacích stanicích, jejich vlakové čety jsou zpraveny Všeobecným příkazem a koleje všech prostorových oddílů v tomto úseku jsou volné).
2. Telefonické dorozumívání zavede VD všem SPT ohlašovacích stanic v určeném úseku trati tak, že jim oznámí:
 - a) určený úsek trati vymezený označením koleje a názvy ohlašovacích stanic, které tento úsek ohraničují;
 - b) směr jízdy, čísla oběhů vlaků, které budou v určeném úseku trati zajišťovat provoz, a jejich rozmístění v ohlašovacích stanicích;
 - c) čas zahájení řízení jízd vlaků telefonickým dorozumíváním.
3. V čase určeném vlakovým dispečerem zahájí telefonické dorozumívání SPT každé ohlašovací stanice, v níž stojí osobní vlak, a to nabídkou tohoto vlaku do sousední ohlašovací stanice ve stanoveném směru jízdy.

§ 73

Řízení jízdy osobních vlaků telefonickým dorozumíváním a jeho ukončení

1. SPT smí nabídnout:
 - a) osobní vlak, který pojede do příslušného prostorového oddílu jako první, ihned po zahájení telefonického dorozumívání;
 - b) každý následný osobní vlak teprve potom, byla-li dána odhláška za vlakem, který jel po koleji příslušného prostorového oddílu jako poslední.
2. SPT smí přijmout osobní vlak, je-li kolej příslušného prostorového oddílu volná; není-li však pro vjezd nabízeného vlaku zřízeno ve vlastní stanici vjezdové návěstidlo, musí být volná i příslušná vjezdová kolej ve vlastní stanici, a to v celé délce nástupiště pro cestující.

3. Za osobním vlakem smí dát SPT odhlášku:
 - a) ve vlastní stanici je zřízeno pro vjezd tohoto vlaku vjezdové návěstidlo:
vjede-li tento vlak celý za vjezdové návěstidlo vlastní stanice a toto návěstidlo ukazuje návěst 15, **Stůj**;
 - b) ve vlastní stanici není zřízeno pro vjezd tohoto vlaku vjezdové návěstidlo, uvedený vlak má pokračovat z vlastní stanice v další jízdě stejným směrem, nebo má v této stanici změnit směr jízdy a vrátit se po jiné koleji než přijel:
uvolnil-li tento vlak po odjezdu z vlastní stanice kolej u nástupiště pro cestující;
 - c) ve vlastní stanici není zřízeno pro vjezd tohoto vlaku vjezdové návěstidlo, uvedený vlak má ve vlastní stanici změnit směr jízdy a vrátit se zpět po téže koleji, po které přijel:
dojel-li tento vlak do vlastní stanice celý.
4. Zjistil-li SPT, že osobní vlak není celý, musí ihned ohlásit tuto skutečnost VD.
5. Rychlost osobního vlaku při jízdě řízené telefonickým dorozumíváním nesmí překročit 40 km/h; ROV však může při této jízdě povolit rychlost až 50 km/h.
6. Vlakový dispečer musí ohlásit včas příslušným SPT každou změnu sledu osobních vlaků, jejichž jízda je řízena telefonickým dorozumíváním.
7. Odchylně od ustanovení § 69 bodu 7 tohoto předpisu může VD nařídit při dvojkolejném, jednosměrném provozu osobních vlaků řízeném telefonickým dorozumíváním jízdu pouze na odhlášky, a to za podmínky, že do každého prostorového oddílu určeného úseku trati již odjel alespoň jeden nabídnutý a přijatý osobní vlak.
8. Při jízdě osobních vlaků pouze na odhlášky smí SPT ohlašovací stanice dát příkaz k odjezdu, a to odchylně od § 69 bodu 9 tohoto předpisu, již po obdržení odhlášky za osobním vlakem, který jel v tomto prostorovém oddílu jako poslední.

9. Ukončení telefonického dorozumívání musí VD ohlásit všem SPT, kterým tento zvláštní provozní režim zavedl, i všem vlakovým četám, které byly o zavedení tohoto režimu zpraveny Všeobecným příkazem; neprodleně potom musí VD zajistit zpravení vlakových čet o ukončení telefonického dorozumívání Všeobecným příkazem.
10. Rozkaz o výluce, který nařizuje řízení jízdy osobních vlaků telefonickým dorozumíváním:
 - a) může stanovit, odchylně od směrnice Ds 2/1, další ohlašovací stanice za předpokladu, že bude mezi všemi sousedními ohlašovacími stanicemi zřízeno místní telefonní spojení;
 - b) musí obsahovat znění Všeobecného příkazu pro zpravení vlakových čet.

§ 74

Řízení jízdy služebních vlaků telefonickým dorozumíváním

1. Pojede-li do prostorového oddílu na nevyločenou kolej pouze jeden služební vlak, řídí se tato jeho jízda telefonickým dorozumíváním.
Mají-li odjet do jednoho prostorového oddílu dva nebo více služební vlaky, musí být kolej tohoto prostorového oddílu vyloučena a jízdy uvedených vlaků musí být řízeny podle ustanovení části XII. tohoto předpisu.
2. SPT ohlašovací stanice smí nabídnout:
 - a) služební vlak, který jede do prostorového oddílu jako první, až když se přesvědčil, že kolej příslušného prostorového oddílu je v celé délce volná a je zajištěno, že na tuto kolej nevjede jiné vozidlo;
 - b) každý následný vlak, byla-li dána odhláška za služebním vlakem, který jel po koleji příslušného prostorového oddílu jako poslední.
3. SPT ohlašovací stanice smí přijmout služební vlak, je-li kolej příslušného prostorového oddílu volná.
4. Odchylně od ustanovení bodu 3 tohoto paragrafu smí SPT ohlašovací stanice přijmout služební vlak přepravující kolejnicové pásy dlouhé 75 m nebo delší a také následný služební vlak, který jede za vlakem přepravujícím tyto kolejnicové pásy, pokud není pro vjezd uvedených vlaků zřízeno ve vlastní stanici vjezdové návěstidlo pouze tehdy, je-li volná kolej příslušného prostorového oddílu i staniční kolej, na kterou tyto vlaky pojedou, a to v celé délce nástupiště pro cestující.

5. Závazné znění nabídky a přijetí služebního vlaku, který pojede z ohlašovací stanice na pracovní místo na nevyložené koleji, odkud se po ukončení prací vrátí zpět do této ohlašovací stanice:

„Přijmete po ... koleji vlak ... ze stanice (depa) ... na pracovní místo v km ... a zpět do stanice (depa)“ Jméno SPT.

„Ano, přijímám po ... koleji vlak ... ze stanice (depa) ... na pracovní místo v km ... a zpět do stanice (depa)“ Jméno SPT.

6. SPT smí dát za služebním vlakem odhlášku, vjede-li tento vlak celý do obvodu vlastní ohlašovací stanice.
7. Nelze-li zjistit, že služební vlak je celý, musí SPT ověřit jeho celistvost dotazem, a to buď u vedoucího tohoto vlaku, nebo u SPT následné ohlašovací stanice, do které tento vlak jede.

Č Á S T X I I .
S L U Ž E B N Í V L A K Y N A V Y L O U Č E N É K O -
L E J I

§ 75

Řízení jízdy služebních vlaků na vyloučené koleji

1. Mají-li odjet na kolej jednoho prostorového oddílu dva nebo více služební vlaky, musí být tato kolej v celé délce prostorového oddílu vyloučena (výluky koleje viz část XVI. tohoto předpisu).
Obdobně se postupuje, má-li do prostorového oddílu odjet jeden služební vlak a není-li kolej tohoto oddílu v celé délce volná (např. odstavená souprava, jiná překážka).
2. O vyloučení koleje musí být vlaková četa služebního vlaku zpravena Příkazem k jízdě; o jejím zpravení se musí přesvědčit SPT ohlašovací stanice, ze které bude uvedený vlak na vyloučenou kolej odjíždět.
3. Pro řízení jízdy služebního vlaku na vyloučené koleji platí tato ustanovení:
 - a) vlak se nenabízí ani nepřijímá;
 - b) odjezd služebních vlaků na vyloučenou kolej mohou dovolit SPT ohlašovacích stanic, které tuto kolej ohraničují; čas odjezdu každého vlaku z ohlašovací stanice na vyloučenou kolej je povinen příslušný SPT ohlásit samostatnému provoznímu technikovi druhé uvedené stanice;
 - c) při jízdě služebního vlaku na vyloučené koleji neplatí permissivní návěstidla a strojvedoucí musí řídit vlak jízdou podle rozhledu; vlaková četa tohoto vlaku musí očekávat jízdu dalších služebních vlaků nebo RKV po téže koleji z obou směrů;
 - d) příkaz k odjezdu z pracovního místa na vyloučené koleji do určené ohlašovací stanice dá vedoucí služebního vlaku;
 - e) příjezd každého služebního vlaku z vyloučené koleje do ohlašovací stanice musí ohlásit příslušný SPT samostatnému provoznímu technikovi sousední ohlašovací stanice, která ohraničuje příslušný prostorový oddíl;
 - f) údaje o jízdě služebního vlaku na vyloučenou kolej musejí evidovat SPT uvedených ohlašovacích stanic stanoveným způsobem v Dopravním deníku.

Č Á S T X I I I . S L U Ž E B N Í V L A K Y

§ 76

Základní ustanovení

1. Služební vlaky jezdí zpravidla v přepravní výluce.
Z důvodu odstranění následků mimořádné události se může uskutečnit jízda služebního vlaku i mezi osobními vlaky v době přepravy cestujících (viz § 22 přílohy č. 1 tohoto předpisu).
2. Způsob nárokování a schvalování jízd služebních vlaků je uveden ve vnitropodnikové normě. VD je oprávněn schválené jízdy služebních vlaků z provozních důvodů změnit nebo je i zrušit.
3. V obvodu depa jede služební vlak jako posunující díl.
Označení návěstidla, za kterým začíná jízda služebního vlaku při výjezdu z depa na trať, i označení návěstidla, před nímž tato jízda při návratu do depa končí, stanoví příslušný PŘD.
Výpravčí depa smí postavit jízdní cestu k návěstidlu, za kterým jízda služebního vlaku na trati začíná, až když byl tento vlak předepsaným způsobem nabídnut a přijat.
4. Jede-li jako služební vlak samotná motorová lokomotiva, samotné motorové univerzální vozidlo (MUV) nebo samotný měřicí vůz kolejového svršku, může být vlaková četa uvedeného vlaku tvořena pouze strojvedoucím.
Ostatní služební vlaky musejí být obsazeny vlakovou četou, kterou tvoří strojvedoucí a vedoucí služebního vlaku.
5. V úseku koleje, kde není zkratována PK, je zakázána jízda:
 - a) měřicího vozu kolejového svršku Matisa PV 6;
 - b) pojízdné šablony pro měření průjezdného průřezu v pracovní poloze;
 - c) pojízdného zařízení pro mytí tunelů a pojízdného kropicího zařízení pro hubení plevele, jsou-li tato zařízení v činnosti;
 - d) ložených i prázdných podvozků pro přepravu kolejnic a jiných speciálních podvozků.
6. Ustanovení závazná pro řízení jízd služebních vlaků jsou uvedena v § 74 a v § 75 tohoto předpisu.
7. Pro jízdu služebních vlaků musí být rozsvícena permissivní návěstidla.

8. Před odjezdem služebního vlaku z ohlašovací stanice musí být v příslušném prostorovém oddílu rozsvíceno osvětlení v tunelu.
Čas rozsvícení osvětlení v tunelu před jízdou prvního služebního vlaku a čas jeho zhasnutí po ukončení jízdy kontrolních vlaků stanoví směrnice Ds 2/1.
9. Není-li osvětlení v tunelu rozsvíceno, musí vedoucí služebního vlaku upozornit na uvedenou závadu dozorčího stanice (SPT); nelze-li toto osvětlení rozsvítit, musí se vedoucí služebního vlaku spojit s vlakovým dispečerem a dohodnout s ním další postup.
10. Zhasne-li osvětlení v tunelu, musí služební vlak okamžitě zastavit a vedoucí služebního vlaku se musí spojit s vlakovým dispečerem; nelze-li toto osvětlení rozsvítit, dohodnou oba uvedení pracovníci další postup.
11. V obvodu každé stanice musí strojvedoucí služebního vlaku řídit jízdu tohoto vlaku jízdou podle rozhledu, a to bez ohledu na význam povolující návěsti absolutních návěstidel.
O vjezdu na obsazenou staniční kolej se vlaková četa služebního vlaku nezpravuje.
12. Příkaz k odjezdu daný SPT vlakové četě služebního vlaku, vyčkávajícího na vypnutí a zkratování PK v ohlašovací stanici, se považuje za zahájení přepravní výluky.
13. Ve stanici, která není ohlašovací a v níž služební vlak vyčkává na vypnutí a zkratování PK, informuje o zahájení přepravní výluky vlakovou četou osobně vedoucí prací; není-li vedoucí prací v Příkazu k jízdě uveden, může si vlaková četa vyžádat informaci o zahájení přepravní výluky od VD.
14. Dohodnutou jízdu služebního vlaku v obvodu ohlašovací stanice řídí SPT této stanice, a to obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení nebo ručními návěstmi pro posun (např. jízda tohoto vlaku z jedné staniční koleje na jinou staniční kolej nebo jeho mimořádné odstavení).
15. Mimořádné odstavení služebního vlaku v obvodu stanice se smí uskutečnit pouze se souhlasem vlakového dispečera.
16. Výpravčí depa je povinen ohlásit po ukončení jízdy všech služebních vlaků, které měly v depu jízdu ukončit, tuto skutečnost vlakovému dispečerovi.
17. Další ustanovení o vozidlech pro služební vlaky a o přepravě nákladů těmito vlaky jsou uvedena v předpisu V 5/1; ustanovení o brzdění těchto vozidel jsou uvedena v předpisu V 6/1.

§ 77

Zavedení služebních vlaků

1. Služební vlaky zavádí vlakový dispečer v plánu přepravní výluky.
Plán přepravní výluky vydává VD prostřednictvím intranetu, nebo telefonicky, a to výpravčímu příslušného depa a všem DS (SPT).
2. Při zavádění služebních vlaků musí VD zejména uvést:
 - a) označení služebního vlaku, účel jeho jízdy, název jeho výchozího místa, označení kolejí, po kterých tento vlak pojedí, a to pouze tehdy, je-li důvod k jejich přesnému vymezení, název místa, kde bude jeho jízda ukončena;
 - b) název stanice, v níž musí služební vlak vyčkat vypnutí napájení PK a jejího zkratování;
 - c) pracovní místo služebního vlaku vymezené názvy stanic nebo kilometrickou polohou, název ohlašovací stanice, ze které odjede na pracovní místo, název ohlašovací stanice, do níž se z tohoto místa vrátí, nejpozdější dobu jeho příjezdu do této stanice;
 - d) další údaje potřebné pro zajišťování jízdy služebního vlaku (např. délku přepravovaných kolejnicových pásů, jméno vedoucího prací);
 - e) označení služebních vlaků, jejichž jízda smí být uskutečněna až po vypnutí napájení PK a po jejím zkratování;
 - f) sled služebních vlaků při jejich výjezdu z jednotlivých výchozích míst a případně i jejich sled při návratu.
3. Při telefonickém zavádění služebních vlaků musí zúčastnění pracovníci evidovat všechny ohlašované údaje ve svých služebních zápisnicích
Jsou-li zúčastnění pracovníci seznámeni s plánem přepravní výluky prostřednictvím intranetu, evidují ve svých služebních zápisnicích pouze autorizaci plánu výluk od vlakového dispečera.

§ 78

Sestava služebních vlaků

1. Do služebního vlaku smějí být zařazena pouze schválená a provozuschopná vozidla.
2. Seznam vozidel schválených pro zařazování do služebních vlaků a všechny typy schválených spojení těchto vozidel jsou uvedeny ve vnitropodnikové normě.

3. Do služebního vlaku nesmějí být zařazena vozidla, která:
 - a) vykolejila nebo byla zařazena ve vlaku, u kterého došlo ke srážce, anebo která byla jinak poškozena; před zařazením těchto vozidel do služebního vlaku musí ověřit jejich provozuschopnost pracovník určený OZS útvaru odpovědného za technický stav těchto vozidel;
 - b) mají překročeny přípustné mezní hodnoty opotřebení, prošlou revizní lhůtu nebo nečitelné předepsané nápisy;
 - c) mají nesprávně naložený nebo nesprávně zajištěný náklad.
4. Vedoucí hnací vozidlo může být zařazeno buď v čele služebního vlaku (tažení vlaku), nebo na jeho konci (sunutí vlaku).
Nelze-li vedoucí hnací vozidlo zařadit ani jedním z uvedených způsobů, může být zařazeno i uprostřed služebního vlaku.
5. Podmínky pro zařazení více činných hnacích vozidel do služebního vlaku jsou stanoveny předpisem V 5/1.
6. U sunutého služebního vlaku musí být čelo prvního vozidla ve směru jízdy vybaveno plošinou se zábradlím a zařízením pro ovládání nouzové brzdy.
Výše uvedeným způsobem nemusí však být vybaven první sunutý vůz typu PV (plošinový nebo nízkostěnný vůz), nebrání-li výhledu na trať jeho náklad; pokud je však sunuto více vozidel a první sunutý vůz typu PV není takto vybaven, musí být uvedeným způsobem vybaveno čelo druhého sunutého vozidla.
7. Vozidla zařazená do služebního vlaku musí být spojena jedním ze schválených způsobů a kromě toho ještě bezpečnostním spojením; za správné připojení činného hnacího vozidla odpovídá jeho strojvedoucí, za správné spojení všech ostatních vozidel ve služebním vlaku odpovídá vedoucí služebního vlaku.

§ 79

Povinnosti vedoucího služebního vlaku před odjezdem z výchozího místa

1. Vedoucí služebního vlaku je povinen ohlásit nástup do služby v depu svému nadřízenému, v ohlašovací stanici samostatnému provoznímu technikovi této stanice.
2. Před odjezdem služebního vlaku z výchozího místa musí VSV:
 - a) přesvědčit se, že je vlak správně sestaven, brzděn a označen předepsanými návěstmi;
 - b) přesvědčit se, že náklad na vozidlech je správně naložen, zajištěn, a nepřesahuje nejvýše přípustné rozměry;
 - c) označit vedoucí hnací vozidlo přiděleným číslem služebního vlaku.

3. Neshledal-li VSV při kontrole žádnou závadu, nebo byla-li zjištěná závada odstraněna, je povinen ohlásit v depu pracovníkovi určenému provozním řádem depa, v ohlašovací stanici samostatnému provoznímu technikovi připravenost služebního vlaku k odjezdu.

Pracovník určený provozním řádem depa je povinen ohlásit připravenost všech služebních vlaků k odjezdu na trať výpravčímu depa.

§ 80

Zpravování vlakových čet služebních vlaků

1. Vlaková četa služebního vlaku musí být zpravena Příkazem k jízdě o všech okolnostech, které se týkají jízdy tohoto vlaku a kterým musí přizpůsobit svoji činnost.
2. Příkaz k jízdě typu A vydává VD prostřednictvím intranetu nebo zajistí jeho sepsání.
3. SPT zpravuje vlakovou četou služebního vlaku Příkazem k jízdě typu B o těchto okolnostech:
 - a) o vyloučení koleje v obvodu vlastní stanice a přilehlých prostorových oddílech, popř. v obvodu sousední ohlašovací stanice;
 - b) o ukončení výluky koleje v obvodu vlastní stanice a přilehlých prostorových oddílech, popř. v obvodu sousední ohlašovací stanice;
 - c) o jízdě služebního vlaku za neobsluhované návěstidlo v obvodu vlastní stanice.
4. Má-li být vlaková četa služebního vlaku zpravena o okolnostech uvedených v přecházejícím odstavci v sousední ohlašovací stanici, musí SPT ještě před vznesením požadavku na zpravení splnit příslušná ustanovení tohoto předpisu.
5. Za správné a úplné znění Příkazu k jízdě typu A odpovídá VD; za správné a úplné znění Příkazu k jízdě typu B odpovídá SPT.
6. V textu Příkazu k jízdě je dovoleno používat schválené zkratky názvů stanic (viz směrnice Ds 2/1) i zkratky a značky mající obecnou platnost (např. km, h, min).
7. Byl-li plán přepravní výluky vydán prostřednictvím intranetu, vytiskne se Příkaz k jízdě typu A pro každý služební vlak pomocí výpočetní techniky, a to ve třech stejných výtiscích, je-li vlaková četa dvojčlenná, nebo ve dvou stejných výtiscích, tvoří-li tuto četou pouze strojvedoucí.
8. Je-li Příkaz k jízdě, sepisovaný pomocí výpočetní techniky a zpracováván na jiném pracovišti než na jakém je tištěn, odpovídá za správnost tohoto písemného příkazu VD, který plán přepravní výluky (resp. Příkaz k jízdě) autorizoval. Pra-

covník, u kterého je příkaz tištěn a který jej podepisuje, odpovídá jen za úplnost a čitelnost vydávaného příkazu.

9. Není-li Příkaz k jízdě sepisovaný pomocí výpočetní techniky, musí být dodržena tato ustanovení:
 - a) text tohoto příkazu diktuje VD (SPT) přímo pracovníkovi, který příkaz sepisuje;
 - b) pracovník, který příkaz sepisuje, musí diktovaný text opakovat a zapisovat přímo do tohoto příkazu;
 - c) příkaz se sepisuje průpisem, a to na třech stejně očíslovaných listech svazku příslušného tiskopisu;
 - d) znění tohoto příkazu musí být srozumitelné a na všech jeho průpisech dobře čitelné; často používaná znění mohou být předtištěna;
 - e) nepřevzaté (zkažené) Příkazy k jízdě se nesmějí zničit; pokud byly tyto příkazy ze svazku již vytrženy, musí se do něho opět vlepit.
10. Provádět dodatečně změny v Příkazu k jízdě je zakázáno; v tomto případě musí být vydán nový příkaz stejného typu, kterým se původní příkaz zruší.
11. Příkaz k jízdě typu A musí být předán vlakové četě služebního vlaku ještě před jeho odjezdem z výchozího místa.
12. Příkaz k jízdě se předává vlakové četě služebního vlaku takto:
 - a) je-li tato četa dvojčlenná, převezme dva jeho výtisky nebo průpisy vedoucí služebního vlaku; jedno vyhotovení tohoto příkazu si VSV ponechá a druhé jeho vyhotovení předá strojvedoucímu;
 - b) tvoří-li vlakovou četou pouze strojvedoucí, převezme jeho výtisk nebo oba jeho průpisy tento pracovník;
 - c) každé převzetí Příkazu k jízdě je přejímající pracovník povinen potvrdit svým podpisem, a to na výtisku prvopisu nebo průpisu tohoto příkazu, který zůstává předávajícímu pracovníkovi.
13. Pracovník, který Příkaz k jízdě přejímá, je povinen jej ještě před potvrzením převzetí přečíst.
Neodpovídá-li Příkaz k jízdě ustanovením tohoto paragrafu, nesmí jej pracovník převzít; případné nesrovnalosti musí být ihned vysvětleny a odstraněny.
14. Dříve než převezme řízení vedoucího hnacího vozidla služebního vlaku jiný strojvedoucí, musí převzít Příkaz k jízdě od původního strojvedoucího a toto převzetí potvrdit vedoucímu služebního vlaku na jeho výtisku nebo na průpisu tohoto příkazu.

15. Nově vydaný Příkaz k jízdě typu A automaticky ruší předchozí Příkaz typu A. Nově vydaný Příkaz k jízdě typu B automaticky ruší předchozí Příkaz typu B. Příkaz k jízdě automaticky pozbývá platnosti po ukončení jízdy služebního vlaku.
16. Vzory tiskopisů Příkazů k jízdě jsou uvedeny ve směrnici Ds 2/1.

§ 81

Rychlost jízdy služebních vlaků

1. Rychlost jízdy služebního vlaku, nepřikazuje-li její snížení některé z ustanovení odstavce 2 tohoto paragrafu, nesmí překročit:
 - 40 km/h - je-li služební vlak tažen;
 - 30 km/h - je-li tento vlak sunut.
2. Strojvedoucí musí snížit rychlost služebního vlaku na:
 - rychlost stanovenou předpisem V 6/1 -
 - je-li služební vlak brzděn brzdou železničního typu;
 - nejvíce 30 km/h - je-li zatížení taženého služebního vlaku brzděného brzdou automobilového typu větší než 20 tun nebo je-li v takto brzděném služebním vlaku zařazeno nebrzděné vozidlo (nebrzděná vozidla),
 - při jízdě s prázdnými nebo loženými podvozky pro přepravu kolejnic;
 - nejvíce 20 km/h - při jízdě podle rozhledu (např. po celou dobu jízdy služebního vlaku v obvodu stanice),
 - při jízdě kolem osoby, která se nachází v blízkosti koleje, po níž služební vlak jede (podrobnosti viz předpis O 5/1);
 - nejvíce 5 km/h - při jízdě s prázdnými nebo loženými podvozky pro přepravu kolejnic přes výhybku.

§ 82

Povinnosti vlakové čety za jízdy služebního vlaku a po jejím ukončení

1. Vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti:
 - a) zaujmout stanoviště na vedoucím hnacím vozidle.
Není-li však u sunutého služebního vlaku zajištěn z vedoucího hnacího vozidla výhled na trať, musí zaujmout stanoviště na prvním vozidle ve směru jízdy; není-li první vozidlo sunutého vlaku vybaveno zábradlím a zařízením pro ovládání nouzové brzdy (viz § 78 bod 6 tohoto předpisu), musí zaujmout stanoviště na druhém sunutém vozidle.
Ze stanoviště na sunutém vozidle musí mít vedoucí služebního vlaku výhled na trať i na hnací vozidlo;
 - b) pozorovat při jízdě služebního vlaku trať a návěsti na trati;
 - c) ohlašovat strojvedoucímu všechny návěsti zakazující jízdu nebo příkazující snížení rychlosti jízdy, anebo dávat příkazy k jízdě ručními návěstmi pro posun;
 - d) sledovat při jízdě služebního vlaku přepravujícího kolejnicové pásy (kolejnice) na podvozcích, zda se vlak neroztrhl;
 - e) ohlásit se do pěti minut po zastavení služebního vlaku před vjezdovým návěstidlem zakazujícím jízdu vlakovému dispečerovi;
 - f) zpravit pracovníky, kteří se nacházejí na vozidlech služebního vlaku nebo v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku; na pracovním místě řídit pohyb tohoto vlaku ručními návěstmi pro posun;
 - g) zkontrolovat, a to před každým pohybem služebního vlaku, že jeho náklad, nářadí, odnímatelné části vozidel, spojovací prostředky atd. nemohou ohrozit bezpečnost osob, bezpečnost vlakové dopravy a ani poškodit jiná zařízení;
 - h) dodržet dobu návratu služebního vlaku do nejbližší ohlašovací stanice určenou Příkazem k jízdě; není-li to možné, oznámit tuto skutečnost vlakovému dispečerovi a dohodnout s ním další postup;
 - i) ohlásit výpravčímu depa příjezd služebního vlaku do depa a ohlásit mu i odstavení a zajištění služebního vlaku; odstavení a zajištění služebního vlaku v ohlašovací stanici ohlásit samostatnému provoznímu technikovi této stanice.

2. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla služebního vlaku má za jízdy zejména tyto povinnosti:
- a) řídit služební vlak a plnit příkazy vedoucího služebního vlaku;
 - b) uvést služební vlak do pohybu pouze na příkaz vedoucího služebního vlaku; z ohlašovací stanice smí odjet, až když dostane od vedoucího služebního vlaku příkaz k odjezdu;
 - c) při jízdě podle rozhledu řídit jízdu služebního vlaku podle rozhledových poměrů tak, aby její rychlost nepřekročila 20 km/h a vlak zastavil před jiným vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možnosti i před jinou překážkou;
 - d) snížit rychlost jízdy na nejvíce 20 km/h, a to po celou dobu jízdy vlaku kolem osoby nacházející se v blízkosti koleje, po které vlak jede;
 - e) zastavit vlak, může-li tím zabránit mimořádné události nebo alespoň zmírnit její následky;
 - f) zastavit sunutý služební vlak, nemůže-li pozorovat ruční návěsti pro posun dávané vedoucím služebního vlaku;
 - g) rozhodovat o provozuschopnosti služebního vlaku; není-li obsazena funkce *vedoucí služebního vlaku* (viz § 76 bod 4 tohoto předpisu), plnit též povinnosti vyplývající z této funkce.
3. Je-li ve služebním vlaku zařazeno více činných hnacích vozidel, musí se všichni jejich strojvedoucí dohodnout ještě před odjezdem uvedeného vlaku z výchozího místa o vzájemném dorozumívání a spolupráci při řízení těchto vozidel; řídicí úlohu má v tomto případě strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla (podrobnosti viz předpis V 5/1).

§ 83

Rozdělení služebního vlaku

1. Služební vlak smí být rozdělen:
- a) na staniční koleji jen tehdy, je-li jeho část, která nebude po tomto rozdělení spojena s činným hnacím vozidlem, zajištěna proti ujetí;
 - b) na traťové koleji jen tehdy, má-li na obou koncích zařazena činná hnací vozidla, s kterými budou po rozdělení obě části vlaku spojeny; odchýlně od tohoto ustanovení však lze rozdělit služební vlak, který přepravuje univerzální vrtací zařízení nebo kolejnicové pásy (kolejnice) na podvozcích za podmínky, že před rozdělením tohoto vlaku, musí být ta jeho část, která nebude po rozdělení spojena s hnacím vozidlem, zajištěna proti ujetí;
 - c) před dopravou neschopného služebního vlaku po částech za podmínek uvedených v § 24 přílohy č. 1 tohoto předpisu.

2. Za rozdělení služebního vlaku odpovídá vedoucí tohoto vlaku.

§ 84

Způsob zjištění uvolnění výhybek služebním vlakem

1. Uvolnění výhybek služebním vlakem může zjistit SPT pohledem, pochůzkou, nebo prostřednictvím dozorcího stanice.
2. SPT nemusí zjišťovat uvolnění výhybek služebním vlakem:
 - a) obdržel-li odhlášku za služebním vlakem, který odjel z vlastní stanice přes tyto výhybky jako poslední;
 - b) zjistil-li, že služební vlak přijel ze sousední ohlašovací stanice do vlastní stanice přes tyto výhybky celý;
 - c) ohlásil-li vedoucí služebního vlaku, který odjel z vlastní stanice na traťovou spojku, nebo z této spojky do vlastní stanice přijel, že tento vlak uvolnil poslední výhybku ve vlakové cestě; uvedené hlášení je povinen dát VSV místním telefonem na příkaz SPT.

Č Á S T X I V .
R U Č N Í K O L E J O V É V O Z Í K Y

§ 85

Základní ustanovení

1. Ruční kolejové vozíky se označují zkratkou **RKV** a číslem určujícím jejich aritmetické pořadí v provozním dnu.
2. Způsob nárokování a schvalování jízd RKV je uveden ve vnitropodnikové normě; VD je oprávněn schválené jízdy RKV z provozních důvodů změnit nebo je i zrušit.
3. Jízdu RKV v obvodu každé stanice smí povolit její DS (SPT).
Jízda RKV mimo obvod stanice musí být zavedena vlakovým dispečerem a povolit ji může SPT jedné z ohlašovacích stanic, které ohraničují příslušný prostorový oddíl.
4. Jízdu RKV zavede VD všem pracovníkům, jichž se tato jízda týká; při zavádění této jízdy musí uvést:
 - a) označení RKV a jeho výchozí místo;
 - b) označení koleje (kolejí), po níž RKV pojedje;
 - c) místo, kde bude jízda RKV ukončena.
5. Za bezpečnost jízdy RKV i bezpečnost doprovázejících osob odpovídá **vedoucí ručního kolejového vozíku**.
6. Funkci *vedoucí RKV* smí vykonávat vedoucí práce, který složil příslušnou odbornou zkoušku, a byl k výkonu této funkce písemně zmocněn vedoucím útvaru; toto zmocnění platí vždy pouze jeden kalendářní rok.
7. Všechny údaje o zavedení RKV musí evidovat VD i pracovníci, kteří je přijímají, ve svém služebním zápisníku.

§ 86

Zajišťování jízdy ručních kolejových vozíků

1. Pro jízdu RKV platí tyto zásady:
 - a) jízda se smí uskutečnit pouze v přepravní výluce;
 - b) PK koleje, po níž RKV pojede, musí být zkratována;
 - c) před jízdou RKV mimo obvod stanice musí být kolej příslušného prostorového oddílu v celé délce vyloučena;
 - d) pro jízdu RKV neplatí návěsti světelných návěstidel;
 - e) RKV nesmí být připojován k jinému vozidlu.
2. Vedoucí ručního kolejového vozíku, po splnění povinností vedoucího práce před vstupem do koleje, musí předložit pracovníkovi, který tento vstup povoluje, platné zmocnění k výkonu uvedené funkce; současně musí tomuto pracovníkovi oznámit označení koleje a místo, kde RKV jízdu zahájí, název stanice, označení koleje a místo, kde bude tato jízda ukončena.
3. Požádá-li vedoucí RKV o povolení jízdy mimo obvod stanice dozorčího stanice, která není stanicí ohlašovací, předá tento DS potřebné údaje pro uvedenou jízdu (viz bod 2 tohoto paragrafu) samostatnému provoznímu technikovi jedné z ohlašovacích stanic ohraničujících příslušný prostorový oddíl a požádá ho, o její povolení.
4. SPT, který má povolit jízdu RKV mimo obvod stanice, musí zajistit vyloučení koleje, a to v celé délce příslušného prostorového oddílu.
Po vyloučení koleje sjedná tento SPT jízdu RKV se samostatným provozním technikem druhé ohlašovací stanice, která příslušný prostorový oddíl ohraničuje, a teprve potom může tuto jízdu povolit; byl-li o povolení jízdy RKV požádán dozorčím stanice, která není stanicí ohlašovací, musí oznámit údaje o povolení jízdy i tomuto dozorčímu stanice.
5. Jízda RKV mimo obvod stanice musí být evidována:
 - a) v Knize evidence, a to u záznamu o vstupu do koleje vedoucího RKV, kde se ve sloupci „Poznámka“ zapíše:
„RKV ... po ... koleji z ... do“ (názvy stanic se zapisují schválenými zkratkami);
 - b) v Dopravním deníku každé ohlašovací stanice, která ohraničuje příslušný prostorový oddíl, způsobem stanoveným směrnici Ds 2/1.
6. Jízda RKV v obvodu stanice musí být evidována podle ustanovení odstavce 5a) a bodů 7, 8 a 11 tohoto paragrafu.

7. Vedoucí RKV smí potvrdit správnost údajů o svém vstupu do koleje zapsaných v Knize evidence až tehdy, jsou-li ve sloupci „Poznámka“ zaznamenány stanoveným způsobem údaje o jízdě RKV.
8. Potvrzení údajů uvedených v Knize evidence vlastnoručním podpisem vedoucího RKV se považuje za povolení k jeho vstupu do koleje i za povolení k nasazení RKV na kolej a k jeho jízdě podle uvedených údajů.
9. Po příjezdu do kterékoliv ohlašovací stanice se musí vedoucí RKV dostavit k SPT a musí mu ohlásit buď odklizení RKV z koleje, nebo ho požádat o sjednání další jízdy tohoto vozíku.
10. O změnu podmínek, které byly pro jízdu RKV sjednány, může požádat vedoucí RKV i během této jízdy prostřednictvím VD.
11. Teprve po odklizení RKV z koleje smí jeho vedoucí splnit povinnosti vedoucího práce při výstupu z koleje; údaje o svém výstupu z koleje zapsané v Knize evidence smí tento pracovník potvrdit svým podpisem až tehdy, oznámil-li dozorčímu výstupní stanice místo odklizení RKV z koleje.
12. DS výstupní stanice je povinen ohlásit výstup vedoucího RKV z koleje a odklizení tohoto vozíku z koleje:
 - a) dozorčímu jeho vstupní stanice;
 - b) samostatnému provoznímu technikovi jedné z ohlašovacích stanic, které ohraničují příslušný prostorový oddíl.
13. SPT ohlašovací stanice, který obdržel hlášení o ukončení jízdy RKV podle bodu 12 tohoto paragrafu, musí ohlásit odklizení RKV samostatnému provoznímu technikovi druhé ohlašovací stanice, která ohraničuje příslušný prostorový oddíl; oba uvedení pracovníci zapíší do Dopravního deníku čas tohoto hlášení, a to způsobem stanoveným směrnici Ds 2/1.
14. Opustí-li RKV kolej prostorového oddílu (buď odjede do dalšího prostorového oddílu, nebo je z koleje odstraněn), ukončí výluky této koleje SPT, který kolej vyloučil.
15. V depu smí být RKV nasazen na kolej se souhlasem pracovníka odpovědného za řízení provozu v posunovacím obvodu, ve kterém se tato jízda uskuteční; má-li být však jízda RKV uskutečněna v několika posunovacích obvodech depa, musí být nejprve sjednána s pracovníky odpovědnými za řízení provozu v těchto obvodech a teprve potom smí být dán souhlas k nasazení RKV na kolej.

Č Á S T X V . Z K U Š E B N Í V L A K Y

§ 87

Základní ustanovení

1. Jízda zkušebního vlaku může být uskutečněna na zkušební trati nebo, pokud to dovolují ustanovení tohoto paragrafu, na trati metra. Jízdu zkušebního vlaku na trati zavádí VD.
2. Na trati mohou být zavedeny tyto zkušební vlaky:
 - a) **ověřovací jízda**, určená k ověření správné činnosti elektrických vozů zařazených do vlaku; tento zkušební vlak zavede VD jako mimořádný osobní vlak;
 - b) **zkušební jízda**, určená k ověření správné činnosti vozidel, zařízení nebo staveb metra (například TBZ vozidel, ověření správné činnosti vozidel po opravách nebo haváriích, ověření správné činnosti zabezpečovacího zařízení).
Zkušební jízda smí být zavedena pouze na základě ROV, který musí zároveň stanovit pro tuto jízdu podmínky.
Jako zkušební jízda může být zaveden buď osobní vlak, nebo služební vlak;
 - c) **zkušební vlaky pro ověření dopravní technologie**; tyto vlaky smějí být zavedeny pouze v přepravní výluce;
 - d) **zkušební vlak pro zkoušky strojvedoucích** osobních vlaků zavede VD jako mimořádný osobní vlak; zkušební vlak pro zkoušky strojvedoucích služebních vlaků může být zaveden pouze v přepravní výluce.
3. V době jízdy osobních vlaků se smí na trati uskutečnit pouze:
 - a) ověřovací jízda;
 - b) zkušební jízda, pokud je v této době povolena ustanoveními ROV;
 - c) jízda zkušebního vlaku pro zkoušky strojvedoucích osobních vlaků.
4. V každém zkušebním vlaku je zakázána přeprava cestujících.
5. Zkušební vlak musí být obsazen vlakovou četou; je-li při ověřovací jízdě ověřována správná funkce vlakového zabezpečovače, musí být vlaková četa tohoto zkušebního vlaku dvojčlenná.

6. Zkušební vlak musí být obsazen vedoucím zkoušek; toto ustanovení však neplatí pro:
 - a) zkušební vlaky pro ověřování dopravní technologie;
 - b) zkušební jízdy, pokud ustanovení ROV obsazení uvedené funkce výslovně nenařizují.
7. Podrobnosti o ověřovacích jízdách a zkušebních jízdách osobních vlaků jsou uvedeny v předpisu V 3/1.
8. Podmínky jízdy zkušebních vlaků na zkušební trati jsou uvedeny v příslušném PŘD.

§ 88

Zkušební jízdy podle ustanovení Rozkazu o výluce

1. Zkušební úsek, pokud je v ROV stanoven, musí začínat i končit ve stanici; stanice, které tento úsek ohraničují, jsou jeho součástí.
2. Traťové koleje přiléhající z obou stran ke zkušebnímu úseku tvoří ochranné úseky; každý ochranný úsek musí být po celou dobu zkušebních jízd ve zkušebním úseku kryt podle ustanovení § 92 tohoto předpisu.
3. V Rozkaze o výluce, kterým se zkušební jízda nařizuje, musí být zejména uvedeno:
 - a) vymezení zkušebního úseku a ochranných úseků; výjimečné povolení jízdy vlaků do ochranného úseku a podmínky pro tyto jízdy;
 - b) stav napájení PK v době zkoušek;
 - c) podmínky pro vstup do koleje v době zkoušek;
 - d) způsob zajištění jízdy zkušebních vlaků do stanice, v níž začíná zkušební úsek;
 - e) počet zkušebních vlaků ve zkušebním úseku a způsob zajištění jejich jízdy;
 - f) neplatná světelná návěstidla pro jízdu zkušebních vlaků;
 - g) rychlost jízdy zkušebních vlaků;
 - h) čas zahájení zkoušek a podmínky pro jejich zahájení; další podmínky pro uskutečnění zkoušky (např. pro sestavu a obsazení zkušebního vlaku, stanovení sledu jízd zkušebních vlaků), čas stanovený pro ukončení zkoušky;
 - i) text písemného příkazu pro vlakovou četvu zkušebních vlaků i pro vedoucího zkoušek.

4. Za zpravení vlakové čety zkušebního vlaku před zkušební jízdou i za zpravení vedoucího zkoušky před touto jízdou písemným příkazem odpovídá VD.
5. Projede-li neoprávněně zkušební vlak ve zkušebním úseku bez následků návěst 15, **Stůj**, světelného návěstidla, musí vedoucí zkoušek (strojvedoucí) ihned ohlásit tuto skutečnost vlakovému dispečerovi a rozhodnout, zda bude zkušební jízda pokračovat.

Č Á S T X V I .
V Ý L U K Y K O L E J Í , Z A Ř Í Z E N Í A S T A V E B
M E T R A

§ 89

Základní ustanovení

1. Koleje, stavby nebo zařízení, které jsou nezbytné k zajištění provozu metra, mohou být z tohoto provozu vyloučeny z důvodu jejich opravy, zkoušky nebo rekonstrukce (další důvody pro výluky koleje jsou uvedeny v § 90 tohoto předpisu).
2. Výluky kolejí, staveb a zařízení mohou být buď **předpokládané**, nebo **nepředpokládané**.
3. Předpokládané výluky, které by mohly ohrozit bezpečnost osob, bezpečnost kolejové dopravy, narušit GVD nebo omezit přepravu cestujících, musí být nařízeny ROV nebo fonogramem.
ROV nebo fonogram pro výluky nesjízdné koleje v přepravní výluce není potřeba vydávat pouze v případě, jsou-li splněny následující podmínky:
 - a) kromě výluky koleje nejsou nutná žádná další dopravní ani jiná opatření; o nutnosti vydání ROV nebo fonogramu rozhoduje vedoucí JPM;
 - b) nesjízdnost koleje a její vyloučení je uvedeno v plánu příslušné přepravní výluky a jeho platnost autorizována (schválena) VD.
4. Operativní opatření při nepředpokládaných výlukách kolejí, staveb nebo zařízení jsou vyhlášována fonogramy.
5. V ROV musí být uvedeny zejména tyto údaje:
 - a) označení koleje, stavby nebo zařízení, která bude vyloučena, s vymezením přesného místa výluky;
 - b) vliv výluky na provoz metra a na činnost pracovníků;
 - c) den a čas zahájení a ukončení výluky;
 - d) popis výlukových prací;
 - e) opatření pro zajištění bezpečnosti a co největší plynulosti kolejové dopravy;
 - f) opatření pro zajištění bezpečnosti osob a další přepravní opatření;
 - g) další podmínky stanovené pro zahájení nebo ukončení výluky i pro zajištění výlukových prací;
 - h) jméno vedoucího prací.
6. ROV nebo fonogram může nařídit i zrušení platnosti světelných návěstidel; kryjí-li tato návěstidla výhybky, musí být v ROV nebo fonogramu stanoven i způsob jejich zajištění proti náhodnému přestavení.

7. Pravidla pro zpracování, schvalování a vydání ROV a fonogramů stanoví vnitropodniková norma.
8. OZS útvaru, jehož pracovníci budou při předpokládané výluce vykonávat nebo řídit práce, je povinen ohlásit vlakovému dispečerovi důvody, které brání zahájení této výluky ve stanoveném termínu.
9. Při pracích, prováděných dle ROV, fonogramu, nebo při nesjízdnosti koleje, jsou OZS všech zúčastněných útvarů povinni ohlásit vlakovému dispečerovi (v depu příslušnému řídicímu pracovníkovi) ukončení prací, obnovení sjízdnosti koleje, stav dotčených staveb nebo zařízení a případná omezení provozu metra.

§ 90

Výluky kolejí

1. Výluka koleje je administrativní opatření k zajištění bezpečné jízdy vozidel; kolej musí být vyloučena:
 - a) při nesjízdnosti koleje;
 - b) pro jízdu dvou nebo více služebních vlaků do jednoho prostorového oddílu nebo pro jízdu jednoho služebního vlaku, není-li kolej příslušného prostorového oddílu v celé délce volná;
 - c) pro jízdu RKV mimo obvod stanice;
 - d) nařizuje-li to ROV nebo fonogram.
2. Kolej je nesjízdná, je-li po ní znemožněna jízda vozidel nikoliv však z důvodu jejího obsazení jiným vozidlem.
3. Při nesjízdnosti koleje musí být vyloučena alespoň ta její část, která musí být kryta (viz ustanovení části XVII. tohoto předpisu). Má-li však odjet na kolej prostorového oddílu, na níž se nachází nesjízdné místo, služební vlak (služební vlaky) nebo RKV mimo obvod stanice, musí být tato kolej vyloučena v celé délce prostorového oddílu.
4. Při nesjízdnosti koleje vyloučí kolej VD, nebo pracovník určený ROV nebo fonogramem. VD může vyloučení koleje nařídit samostatnému provoznímu technikovi příslušné ohlašovací stanice.

5. Pracovník, který kolej při její nesjízdnosti vyloučil, je povinen zajistit ne-prodleně i krytí nesjízdného místa; souhlas k zahájení prací na odstranění ne-sjízdnosti koleje může dát uvedený pracovník teprve tehdy, když se o tomto krytí přesvědčil.
Za místo krytí jsou dovoleny pouze jízdy služebních vlaků a posunujících dílů, jejichž činnost s nesjízdným místem přímo souvisí.
6. Po ukončení výluky koleje je pracovník, který kolej vyloučil, povinen zajistit zrušení jejího krytí.
7. Pro jízdu dvou nebo více služebních vlaků do jednoho prostorového oddílu nebo pro jízdu RKV mimo obvod stanice musí být vyloučena příslušná kolej v celé délce prostorového oddílu. Na vyloučenou kolej mohou odjet služební vlaky i RKV současně.
Kolej vyloučená pouze pro jízdu vozidel uvedených v tomto odstavci se nekryje.
8. Z důvodu uvedených v odstavci 7 tohoto paragrafu vyloučí příslušnou kolej SPT ohlašovací stanice, z níž odjede na tuto kolej první služební vlak, nebo SPT ohlašovací stanice, který dá souhlas k jízdě RKV.
9. Závazná znění pro výluky kolejí a výhybek:
 - a) „... kolej mezi stanicí (depem, od km) ... a stanicí (depem, do km) ... vyloučena v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka;
 - b) „Kolej (koleje) č. ... ve stanici (depu) ... vyloučena (y) v ... h ... minut.“
Jméno pracovníka;
 - c) „Kolej od návěstidla (návěstidel) ... k návěstidlu (návěstidlům) ... vyloučena v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka;
 - d) „Výhybka (výhybky) č. ... ve stanici (depu) vyloučena (y) v ... h ... minut.“
Jméno pracovníka.
10. Vyloučí-li kolej SPT ohlašovací stanice podle příkazu VD nebo podle ustanovení ROV nebo fonogramu, musí vyloučení koleje a ukončení této výluky ohlásit vlakovému dispečerovi. SPT musí ihned ohlásit vlakovému dispečerovi i plánované výluky, které se neuskutečnily.
11. Nemůže-li být výluka koleje v přepravní výluce ukončena do doby stanovené pro nejpozdější výstup pracovníků z koleje, musí SPT, který kolej vyloučil, oznámit tuto okolnost VD.
V tomto případě nesmějí ohlásit SPT ohlašovacích stanic, které ohraničují příslušný prostorový oddíl, připravenost stanice k zahájení přepravy cestujících.

12. Při nesjízdnosti koleje smí být její výluka ukončena, až když:
 - a) OZS všech zúčastněných útvarů ohlásí vlakovému dispečerovi ukončení prací dle ustanovení § 89 odstavce 9 tohoto předpisu;
 - b) na vyloučené koleji se nenachází žádný vlak nebo RKV.
13. Závazná znění pro ukončení výluky:
 - a) „Výluka ... koleje mezi stanicí (depem, od km) ... a stanicí (depem, do km) ... ukončena v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka;
 - b) „Výluka koleje (kolejí) č. ... ve stanici (depu) ... ukončena (y) v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka;
 - c) „Výluka koleje od návěstidla (návěstidel) ... k návěstidlu (návěstidlům) ... ukončena v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka;
 - d) „Výluka výhybky (výhybek) č. ... ve stanici (depu) ... ukončena (y) v ... h ... minut.“ Jméno pracovníka.
14. Závazná znění pro výluku koleje i pro ukončení této výluky musí být ohlášena všem pracovníkům, jichž se tato výluka týká.
15. Vyloučení koleje a výhybky nebo ukončení výluky musí zaznamenat:
 - a) VD do služebního zápisníku, a to vyloučil-li kolej sám nebo ústně nařídil vyloučení koleje SPT příslušné ohlašovací stanice;
 - b) SPT ohlašovacích stanic do Dopravního deníku;
 - c) zúčastnění DS do Telefonního zápisníku.
16. Nařídil-li VD vyloučení koleje SPT příslušné ohlašovací stanice, musí VD po splnění podmínek odstavce 12 tohoto paragrafu nařídít SPT ukončení její výluky.
17. Je-li nutno vyloučit kolej v depu (v jiné organizační jednotce s kolejištěm), vyloučí tuto kolej, a to alespoň v její části, která musí být kryta (viz ustanovení části XVII. tohoto předpisu), příslušný řídicí pracovník.
18. Pracovník depa uvedený v odstavci 17 tohoto paragrafu vyloučí kolej tak, že:
 - a) zajistí její krytí;
 - b) zpraví o této výluce koleje příslušného vedoucího posunu;
 - c) zaznamená výluku koleje stanoveným způsobem do Dopravního deníku.
19. Při nesjízdnosti koleje v depu smí být její výluka ukončena, až když OZS všech zúčastněných útvarů ohlásí příslušnému řídicímu pracovníkovi ukončení prací dle ustanovení § 89 odstavce 9 tohoto předpisu. Pracovník, který kolej vyloučil, ukončí její výluku a zruší opatření přijatá při zahájení této výluky, ukončení výluky zaznamená stanoveným způsobem do Dopravního deníku a do Telefonního zápisníku.

Č Á S T X V I I .

KRYTÍ VYLOUČENÝCH KOLEJÍ A NESJÍZDNÝCH MÍST, ODSTAVENÝCH VOZIDEL A OCHRANNÝCH ÚSEKŮ

§ 91

Krytí vyloučených kolejí v obvodu stanice nebo depa
a krytí odstavených vozidel

1. Vyloučená kolej, výhybka (dále jen vyloučené místo) v obvodu stanice (depa) musí být kryty, a to ze všech možných směrů jízdy, jedním z těchto způsobů:
 - a) návěstí 31, **Stůj**, umístěnou ve vzdálenosti 25 m před vyloučeným místem; na kusé koleji může být z provozních důvodů tato vzdálenost zkrácena. Leží-li před vyloučeným místem odvratná výměna pro jiné jízdní cesty ve vzdálenosti menší než 25 m, umístí se tato návěst v úrovni námezničku této výměny. V případě, že by vzhledem k dodržení stanovené vzdálenosti bylo nutné umístit návěst 31, **Stůj** mimo obvod stanice (např. je-li vyloučena celá staniční kolej), musí se krýt vyloučená kolej ze sousední stanice (depa) způsobem uvedeným v § 92 odstavci 1 tohoto předpisu;
 - b) návěstí 15, **Stůj**, absolutního nebo seřadovacího návěstidla, jehož obsluha pro jízdu vlaků na kolej, která vede k vyloučenému místu je zakázána (návěstidlo lze obsloužit pouze pro vlaky, jimž je jízda na vyloučenou kolej povolena);
 - c) přestavením poslední výměny před vyloučeným místem do odvratné polohy a jejím zajištěním v této poloze proti přestavení buď přenosným výměnovým zámkem, nebo výměnovým zámkem; je-li tato výměna zajištěna výměnovým zámkem, musí mít klíč od tohoto zámku v úschově pracovník obsluhující zabezpečovací zařízení.
2. Za krytí vyloučeného místa v obvodu stanice (depa) odpovídá pracovník, který příslušné místo vyloučil, nebo pracovník uvedený v ROV nebo fonogramu.
3. Krytí odstavených vozidel může nařídít VD, příslušný řídicí pracovník, ROV nebo fonogram.
4. Odstavená vozidla, pokud bylo jejich krytí nařízeno, se kryjí ze všech možných směrů jízdy, jedním z těchto způsobů:
 - a) návěstí 31, **Stůj**, umístěnou ve vzdálenosti 25 m před odstavenými vozidly; na kusé koleji může být z provozních důvodů tato vzdálenost zkrácena. Leží-li před odstavenými vozidly odvratná výměna pro jiné jízdní cesty ve vzdálenosti menší než 25 m, umístí se tato návěst v úrovni námezničku této výměny;

b) stejně jako vyloučené místo v obvodu stanice nebo depa dle pododstavců 1b) a 1c) tohoto paragrafu.

5. Za krytí odstavených vozidel odpovídá pracovník, kterému bylo toto krytí nařízeno.

§ 92

Krytí nesjízdných míst na traťových kolejích a krytí ochranných úseků

1. Nesjízdné místo na traťové koleji se kryje ve stanicích, mezi nimiž se nachází, a to jedním z těchto způsobů:
 - a) návěstí 15, **Stůj**, absolutního návěstidla, jehož obsluha pro jízdu vlaku na traťovou kolej, kde se nesjízdné místo nachází je zakázána (návěstidlo lze obsloužit pouze pro vlaky, jimž je jízda na vyloučenou kolej dovolena);
 - b) návěstí 31, **Stůj**, která se umístí na konci nástupiště pro cestující ve směru jízdy na uvedenou traťovou kolej.
2. Za zajištění krytí nesjízdného místa na traťové koleji odpovídá pracovník, který tuto kolej vyloučil, nebo pracovník uvedený v ROV nebo fonogramu.
3. Ochranný úsek se kryje stejně jako nesjízdné místo na traťové koleji.
4. Za zajištění krytí ochranného úseku odpovídá vlakový dispečer, nebo pracovník uvedený v ROV nebo fonogramu.

Č Á S T X V I I I .
Z Á V Ě R E Č N Á U S T A N O V E N Í

§ 93

Dočasná změna předpisu

Dočasná změna ustanovení tohoto předpisu může být provedena ROV nebo fonogramem.

§ 94

Zrušovací ustanovení

Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje předpis D 2/1 - Dopravní předpis pro metro, platný od 1. ledna 1993 schválený generálním ředitelem Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s. dne 13. dubna 1992 pod čj. 1368/92.

§ 95

Účinnost

Tento předpis nabývá účinnosti dnem 1. prosince 1999.

Ing. Ladislav Houdek v. r.
ředitel DP-Metro, o. z.

V Praze dne 10. listopadu 1998

**POSTUP
PŘI VYBRANÝCH MIMOŘÁDNOSTECH**

§ 1

Regulace vstupu cestujících do stanice a uzavření vstupu do stanice

1. Regulaci vstupu cestujících do stanice (dále jen „**regulace vstupu**“) lze provést uzavíráním vstupních dveří této stanice a pokud možno střežením jejích dveří výstupních; počet uzavřených vstupních dveří lze podle potřeby měnit.
2. Je-li ve stanici ohrožena bezpečnost cestujících (např. při přeplnění nástupiště), je DS (SPT) této stanice povinen neprodleně zajistit uzavření všech jejích vstupních dveří (dále jen „**uzavření vstupu**“) a střežení jejích výstupních dveří.
3. Není-li stanice vybavena vstupními dveřmi, použije DS (SPT) k regulaci vstupu nebo k uzavření vstupu zábran.
4. Za činnost spojenou s regulací vstupu nebo s uzavřením vstupu odpovídá DS (SPT), který je oprávněn při těchto činnostech nařídit spolupráci i pracovníkům jiných útvarů.
5. Bylo-li ve stanici provedeno některé z uvedených opatření, je DS (SPT) povinen informovat o něm neprodleně cestující a vlakového dispečera.

§ 2

Evakuace cestujících ze stanice

1. Je-li ve stanici ohrožena bezpečnost cestujících a nelze-li tuto situaci vyřešit jinak (např. uzavřením vstupu do stanice), je VD povinen ihned nařídit příslušnému DS (SPT) **evakuaci cestujících ze stanice**; pokud je třeba, povolá VD do této stanice HZS, pohotovostní skupiny nebo policii.
2. Evakuace cestujících ze stanice musí být zahájena ihned po příkazu vlakového dispečera; hrozí-li však nebezpečí z prodlení, smí DS (SPT) zahájit uvedenou evakuaci i sám a o tomto opatření musí co nejdříve informovat vlakového dispečera.

3. Evakuaci cestujících ze stanice lze provést:
 - a) po normálních výstupních nebo přestupních cestách;
 - b) po nouzové únikové cestě, pokud je zřízena;
 - c) přepravou osobním vlakem do jiné stanice;
 - d) chůzí tunelem do sousední stanice, avšak pouze za podmínky, že nelze použít jiný z uvedených způsobů evakuace; pro chůzi tunelem do sousední stanice platí stejné podmínky jako při evakuaci cestujících z osobního vlaku do koleje (viz § 7 této přílohy).

4. Pro evakuaci cestujících ze stanice po normálních výstupních a přestupních cestách musí DS (SPT) zajistit:
 - a) otevření všech výstupních dveří ze stanice a podle možnosti i zamezení vstupu cestujících do stanice těmito dveřmi;
 - b) chod pohyblivých schodů ve směru výstupu ze stanice nebo přestupu na jinou trať;
 - c) volnou přístupovou cestu pro **zásahové jednotky** (HZS, pohotovostní skupiny, záchranou službu, policii atp.).

5. Pro evakuaci cestujících ze stanice po nouzové únikové cestě musí DS (SPT) zajistit osvětlení uvedené cesty a doprovod cestujících po této cestě.

6. Po zajištění alespoň nezbytných podmínek pro zahájení evakuace cestujících ze stanice je DS (SPT) povinen:
 - a) nařídit cestujícím staničním rozhlasem opuštění stanice;
 - b) řídit evakuaci a spolupracovat přitom s vedoucími zásahových jednotek.

7. Po odchodu cestujících ze stanice se musí DS (SPT) přesvědčit, že stanici opustili všichni cestující a teprve potom smí ohlásit vlakovému dispečerovi ukončení evakuace; v případě požáru nebo při jiném ohrožení bezpečnosti dozorčího stanice (SPT) je povinen tuto povinnost splnit velitel HZS.

8. Další podrobnosti o evakuaci cestujících ze stanice jsou uvedeny v příslušné příloze SŘ.

§ 3

Činnost dozorčího stanice (SPT) při pádu
nebo neoprávněném vstupu osoby do koleje

1. Bezprostředně po pádu nebo neoprávněném vstupu osoby do koleje je DS (SPT) povinen postupovat jedním z uvedených způsobů nebo i jejich kombinací tak, aby pokud možno zabránil střetu vlaku s touto osobou nebo jejímu zranění elektrickým proudem:
 - a) stlačí příslušné bezpečnostní tlačítko (tlačítka);
 - b) upozorní osobu v koleji, aby se nepřibližovala k PK, a pokud tato osoba neklade odpor, vyvede ji z koleje;
 - c) dává proti příjíždějícímu vlaku návěst 30, **Stůj, zastavte všemi prostředky**;
 - d) požádá vlakového dispečera o vypnutí napájení PK příslušné koleje.
2. Po vyvedení osoby z koleje nebo po zastavení vlaku DS (SPT):
 - a) ověří zdravotní stav uvedené osoby, případně i její polohu v koleji, a to osobně nebo dotazem u strojvedoucího;
 - b) ohlásí vznik této mimořádné události vlakovému dispečerovi.
3. V hlášení vlakovému dispečerovi musí DS (SPT) uvést:
 - a) název stanice a označení koleje;
 - b) polohu osoby v koleji (např. pod vlakem, mezi vlakem a PK) a její zdravotní stav, lze-li ho posoudit;
 - c) případný požadavek na příjezd záchranné služby.
4. Nepodaří-li se osobu z koleje vyvést (odmítá vystoupit, nereaguje na pokyny nebo je zraněna), vstoupí do koleje DS (SPT) se skupinou dalších osob (např. s pracovníky HZS, s pracovníky jiných útvarů, s policisty, s lékařem z řad cestujících).
5. Před vstupem do koleje podle bodu 4 tohoto paragrafu se musí DS (SPT) přesvědčit dotazem u strojvedoucího nebo u vlakového dispečera, že napájení PK příslušné koleje je vypnuto a tato PK je zkratována.
Při tomto vstupu do koleje musí DS (SPT) plnit povinnosti vedoucího práce.
6. Ke vstupu do koleje podle ustanovení tohoto paragrafu není třeba souhlasu vlakového dispečera; tento vstup ani výstup z koleje se neeviduje.

7. Je-li osoba v koleji zraněna nebo mrtva, je DS (SPT) povinen:
 - a) poskytnout zraněné osobě první pomoc;
 - b) zajistit a zdokumentovat stav této mimořádné události v době jejího vzniku (viz předpis O 4/1);
 - c) zajistit průběžné informování cestujících;
 - d) zajistit v případě potřeby evakuaci a uzavření stanice.
8. Nezraněnou osobu předá DS (SPT) policejním orgánům, zraněnou osobu záchranné službě; u policejních orgánů je povinen zjistit totožnost uvedené osoby, od pracovníků záchranné služby číslo jejich vozidla a adresu zdravotnického zařízení, kam bude tato osoba dopravena.
9. Po odstranění všech překážek bránících zahájení provozu a po výstupu z koleje je DS (SPT) dále povinen:
 - a) anulovat použitá bezpečnostní tlačítka;
 - b) ohlásit vlakovému dispečerovi výstup z koleje, odstranění všech překážek bránících zahájení provozu a anulaci bezpečnostních tlačítek.
10. Byla-li stanice uzavřena, smí ji DS (SPT) otevřít až po odstranění všech překážek, které brání bezpečnému provozu metra a po souhlasu vlakového dispečera.

§ 4

Činnost vlakového dispečera při pádu nebo neoprávněném vstupu osoby do koleje

1. Při pádu osoby do koleje nebo při neoprávněném vstupu osoby do koleje, pokud ji tato osoba ještě neopustila, musí VD ihned nařídit vypnutí napájení PK.
2. Je-li nutné podle ustanovení odst. 1 tohoto paragrafu vypnout napájení PK, musí být vypnuto v elektrických úsecích, v jejichž kolejích:
 - a) se osoba nachází, nebo do kterých by ještě mohla vstoupit; ve dvojkolejném tunelu musí být vypnuto napájení PK v uvedených elektrických úsecích obou kolejí;
 - b) stojí vlak v místě nepřeklenutelného dělení, musí být vypnuto napájení PK ve všech el. úsecích ohraničených tímto dělením.
3. Při pádu osoby do koleje nebo při neoprávněném vstupu osoby do koleje dle odst. 1 tohoto paragrafu, nebo došlo-li ke střetu vlaku s osobou, je VD povinen zajistit příjezd HZS na místo uvedené mimořádné události.

4. Nelze-li zkratovat PK zkratovací soupravou, je VD povinen nařídit dozorčím (SPT) příslušných stanic zapnutí určených zkratovačů.
5. Po hlášení elektrodispečera o vypnutí napájení PK je VD povinen ohlásit příslušnému strojvedoucímu názvy elektrických úseků, v nichž je vypnuto napájení PK s tím, že PK v těchto úsecích není zkratována; po tomto hlášení vlakového dispečera strojvedoucí zkratuje PK zkratovací soupravou.
Nelze-li zkratovat PK zkratovací soupravou, musí dát VD neprodleně příkaz k zapnutí určených zkratovačů dozorčím (SPT) příslušných stanic.
Bylo-li vypnuto napájení PK v obou elektrických úsecích ohraničujících nepřeklenutelné dělení, viz pododstavec 2b) tohoto paragrafu, musí být zkratována PK v obou těchto úsecích.
6. Při pádu nebo při neoprávněném vstupu osoby do koleje nedává VD souhlas ke vstupu DS (SPT) do koleje; tento vstup ani výstup z koleje se neeviduje.
7. Po přijetí hlášení dozorčího stanice (SPT) podle § 3 pododstavce 9b) této přílohy vlakový dispečer:
 - a) přijme hlášení strojvedoucího o odstranění zkratovací soupravy, byla-li použita, a jeho žádost o zapnutí napájení PK;
 - b) nařídí vypnutí pevných zkratovačů, bylo-li takto zkratováno.
8. Teprve po žádosti strojvedoucího o zapnutí napájení PK a po hlášení DS (SPT) o vypnutí všech zkratovačů, které byly zapnuty, smí dát VD příkaz k zapnutí napájení PK.

§ 5

Zadýmení nebo požár na trati metra

1. Zjistí-li kterýkoliv pracovník zadýmení nebo požár na trati, musí ihned ohlásit vlakovému dispečerovi místo a rozsah zadýmení nebo požáru.

2. Je-li vlakovému dispečerovi ohlášeno zadýmení nebo požár na trati, je tento pracovník povinen:
 - a) vydat příkaz k výjezdu HZS;
 - b) zajistit v příslušném úseku trati pro tento případ stanovený režim hlavního větrání a rozsvícení osvětlení v tunelu;
 - c) informovat OZS příslušných útvarů.

3. Je-li ohlášen na trati vznik požáru nebo zadýmení takové koncentrace, které vylučuje bezpečnou přepravu cestujících, je VD povinen ihned:
 - a) přerušit přepravu cestujících v příslušném úseku trati; nepodaří-li se zastavit osobní vlak ve stanici před místem zadýmení, musí ho zastavit na traťové koleji a zajistit podmínky pro jeho návrat do stanice, ze které odjel;
 - b) nařídit evakuaci cestujících z ohrožených stanic.

4. Není-li z dostupných informací zřejmá příčina vzniku dýmu nebo nelze-li odhadnout jak rychle se může koncentrace zadýmení zvyšovat, je VD povinen přerušit v příslušném úseku trati přepravu cestujících a zajistit kontrolu tohoto úseku; podle koncentrace zadýmení rozhodne, zda bude tato kontrola provedena pochůzkou určených pracovníků, jízdou osobního vlaku bez cestujících, nebo zda ji provede HZS.

5. Vlakový dispečer smí dovolit odjezd osobního vlaku s přepravou cestujících ze stanice do zadýmeného úseku trati jen tehdy, jsou-li splněny následující podmínky:
 - a) zdroj zadýmení není přímo na trati;
 - b) koncentrace zadýmení v tomto úseku trati je trvale kontrolována, neohrožuje bezpečnou přepravu cestujících a nezvyšuje se.

6. Byla-li jízda osobních vlaků přerušena z důvodu požárního zásahu, smí VD zahájit jízdu osobních vlaků až po:
 - a) ohlášení velitele HZS o ukončení tohoto zásahu;
 - b) obdržení souhlasu k zahájení této jízdy od OZS útvarů, jejichž zařízení nebo stavby v jejich péči jsou v místě požáru nebo v jeho okolí a mohly být požárem dotčeny.

§ 6

Zadýmení nebo požár osobního vlaku

1. Zjistí-li strojvedoucí za jízdy osobního vlaku dým nebo požár některého z vozů vlaku (pro účely tohoto paragrafu dále jen „**ohrožený vlak**“ a „**ohrožený vůz**“), je povinen:
 - a) učinit potřebná opatření pro dojezd ohroženého vlaku do příští stanice;
 - b) ohlásit vlakovému dispečerovi zjištěný stav a uvést pořadí ohroženého vozu ve vlaku.

2. Ihned po příjezdu ohroženého vlaku do stanice, anebo po zjištění zadýmení nebo požáru některého z vozů za stání vlaku ve stanici, je strojvedoucí tohoto vlaku povinen:
 - a) nařídit cestujícím výstup z vlaku;
 - b) ohlásit vlakovému dispečerovi zjištěný stav, pokud již nebyl ohlášen;
 - c) zjistit, jde-li o zadýmení nebo o požár;
 - d) požádat vlakového dispečera, došlo-li k požáru, o vypnutí napájení PK a přistoupit k hasebnímu zásahu;
 - e) rozhodnout, došlo-li pouze k zadýmení, o provozuschopnosti vlaku.

3. Po obdržení hlášení strojvedoucího ohroženého vlaku o zadýmení nebo požáru je VD povinen:
 - a) učinit opatření pro plynulý dojezd tohoto vlaku do stanice a zastavit následný vlak nejpozději ve stanici předchozí;
 - b) zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu v koleji, po níž ohrožený vlak jede;
 - c) dát příkaz k výjezdu HZS;
 - d) řídit jízdy osobních vlaků tak, aby se nenacházel současně s ohroženým vlakem v jedné a téže stanici, na jedné a téže traťové koleji a ani na traťové koleji, která je s touto kolejí souběžná, jiný osobní vlak;
 - e) informovat OZS příslušných útvarů a dát příkaz k výjezdu příslušných pohotovostních skupin;
 - f) informovat DS (SPT) stanice, do které ohrožený vlak jede, oznámit mu pořadí ohroženého vozu ve vlaku a nařídit evakuaci cestujících z této stanice.

4. Po obdržení informace o zadýmení nebo o požáru osobního vlaku je DS (SPT) povinen zajistit přemístění sněhového hasicího přístroje k místu zastavení ohroženého vozu.

5. Nelze-li dojet s ohroženým vlakem do stanice a jsou-li po zastavení tohoto vlaku na trat'ové koleji ohroženy životy cestujících, postupuje jeho strojvedoucí, pokud je to možné, takto:
 - a) oznámí vlakovému dispečerovi polohu vlaku, nutnost okamžitého vysazení cestujících z vlaku a požádá ho o vypnutí napájení PK;
 - b) zajistí vlak plným účinkem průběžné brzdy a parkovací brzdou čelního vozu;
 - c) otevře dveře vlaku na té straně, kde není PK a vypne elektrické zámky průchozích dveří vlaku; nelze-li dveře vlaku otevřít z řídicího stanoviště, vyzve cestující vlakovým rozhlasem, aby otevřeli tyto dveře na příslušné straně pomocí jejich nouzového otevření;
 - d) vyzve cestující k opuštění vlaku a oznámí jim směr chůze.
6. Po oznámení strojvedoucího podle odst. 5a) tohoto paragrafu musí VD zajistit:
 - a) vypnutí napájení PK a její zkratování, a to ve všech elektrických úsecích, do jejichž kolejí cestující nebo zásahové jednotky vstoupí nebo by mohli vstoupit;
 - b) pro tento případ stanovený režim hlavního větrání v příslušném úseku trati a rozsvícení osvětlení v tunelu v kolejích, do kterých se předpokládá vstup osob;
 - c) zpravení DS (SPT) všech stanic, ve kterých by mohli cestující z ohroženého vlaku vystupovat z koleje.
7. Byl-li prováděn požární zásah, musí po jeho ukončení:
 - a) velitel HZS zajistit na vozech poškozených požárem odtlačení sběračů a ohlásit ukončení požárního zásahu vlakovému dispečerovi;
 - b) vlakový dispečer nařídit příslušným OZS prohlídku zařízení a staveb v péči jejich útvarů, které se nalézají v místě požáru a v jeho okolí.
8. Po požáru osobního vlaku smí dát VD příkaz k vypnutí zkratovačů PK teprve tehdy:
 - a) obdržel-li souhlas k obnovení provozu metra od OZS všech útvarů, jejichž zařízení se nalézají v místě požáru a v jeho okolí;
 - b) zajistil-li kontrolu volnosti všech kolejí, v nichž je vypnuto napájení PK, a obdržel-li po ukončení této kontroly zpětná hlášení, že uvedené koleje jsou volné.

9. Z místa likvidace požáru osobního vlaku smí tento vlak odjet pouze se souhlasem vlakového dispečera; tento souhlas smí dát VD až po splnění následujících podmínek:
- a) dal-li k jízdě tohoto vlaku souhlas velitel HZS a pokud OZS útvaru odpovědného za technický stav elektrických vozů stanovil pro tuto jízdu podmínky;
 - b) byl-li strojvedoucí tohoto vlaku zpraven o podmínkách stanovených pro jeho další jízdu;
 - c) je-li traťová kolej, po které uvedený vlak pojede, volná a je-li v ní rozsvíceno osvětlení v tunelu; tyto podmínky platí i pro odjezd tohoto vlaku z každé následující stanice, a to až do místa jeho odstavení;
 - d) v tomto vlaku nesmějí být přepravováni cestující.
10. Před první jízdou osobního vlaku s přepravou cestujících po koleji elektrického úseku, v němž bylo z důvodu požáru vlaku vypnuto napájení PK, musí VD zajistit kontrolu volnosti uvedené koleje jízdou kontrolního vlaku.

§ 7

Evakuace cestujících z osobního vlaku do koleje

1. Evakuaci cestujících z osobního vlaku do koleje (pro účely tohoto paragrafu dále jen „**evakuace**“) smí nařídit VD pouze tehdy:
 - a) nelze-li s tímto vlakem nebo alespoň s jeho částí dojet do stanice, a to ani při použití pomocného vlaku;
 - b) jsou-li cestující ve vlaku vystaveni většímu nebezpečí než při evakuaci.
2. Po konzultaci se strojvedoucím, zjištění místa kde vlak stojí a po rozhodnutí evakuovat z vlaku cestující je VD povinen:
 - a) určit, do které stanice (kterých stanic) bude evakuace provedena;
 - b) nařídit výjezd HZS, zpravit jeho velitele o evakuaci a určit mu vstupní stanici;
 - c) zajistit vypnutí napájení PK a její zkratování ve všech kolejích elektrických úseků, do kterých by mohli cestující nebo zásahové jednotky vstoupit;
 - d) zpravit o této evakuaci a o vstupu zásahových jednotek do koleje DS (SPT) příslušných stanic a zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu v těch kolejích, do kterých se předpokládá vstup osob.

3. Pracovníci HZS jsou povinni přinést k vlaku žebříky pro výstup cestujících.
4. Před zahájením evakuace je strojvedoucí povinen:
 - a) zajistit všechny vozy vlaku parkovací brzdou;
 - b) ohlásit vlakovému dispečerovi po příchodu pracovníků HZS připravenost k evakuaci.
5. Vlakový dispečer smí povolit zahájení evakuace až po splnění povinností uvedených v bodu 2 tohoto paragrafu a po hlášení strojvedoucího o připravenosti k evakuaci.

Nelze-li rozsvítit osvětlení v tunelu, musí VD ohlásit tuto skutečnost strojvedoucímu a nařídít HZS osvětlit tunel osvětlovací soupravou; hrozí-li však nebezpečí z prodlení, může být na návrh strojvedoucího povolena evakuace i tehdy, je-li tunel osvětlen alespoň nepřímo (např. čelními světly vlaku, světlem ze stanice).
6. Povolení k zahájení evakuace dá vlakový dispečer strojvedoucímu takto:
„Napájení přívodní kolejnice ... koleje v úseku ... vypnuto, PK zkratována, výstup cestujících do stanice (stanic) ... dovolen.“
7. Po povolení evakuace vlakovým dispečerem je strojvedoucí povinen:
 - a) vyzvat cestující k evakuaci (viz předpis V 4/1);
 - b) zajišťovat, ve spolupráci s přítomnými pracovníky HZS, výstup cestujících z vlaku podle ustanovení předpisu V 4/1.
8. Ve výstupní stanici (stanicích) organizují výstup cestujících z koleje DS (SPT) s pracovníky určenými vlakovým dispečerem.
9. Pracovníci HZS odejdou od vlaku společně s posledním cestujícím; po výstupu z koleje ve stanici je velitel HZS povinen ohlásit ukončení evakuace vlakovému dispečerovi.
10. Po ukončení evakuace smí dát VD příkaz k vypnutí zkratovačů PK až tehdy, zajistil-li kontrolu volnosti všech kolejí, v nichž bylo napájení PK vypnuto, a obdržel-li po ukončení této kontroly zpětná hlášení, že uvedené koleje jsou volné.
11. Po zapnutí napájení PK musí VD zajistit, a to ve všech kolejích elektrických úseků, ve kterých bylo napájení PK vypnuto, jízdu kontrolního vlaku.

§ 8

Neschopnost jízdy osobního vlaku

1. Není-li osobní vlak schopen další jízdy vlastní silou nebo nařizují-li to při poruše samočinné tlakové brzdy ustanovení předpisu V 2/1, musí být dopraven na místo určené vlakovým dispečerem pomocným osobním vlakem (pro účely § 8 až § 10 této přílohy dále jen „**neschopný vlak**“ a „**pomocný vlak**“).
2. O vyslání pomocného vlaku požádá vlakového dispečera strojvedoucí neschopného vlaku, nebo strojvedoucí instruktor, je-li u neschopného vlaku přítomen.
3. V žádosti o vyslání pomocného vlaku musí být uvedeno:
 - a) číslo oběhu neschopného vlaku;
 - b) důvod vyžádání pomocného vlaku;
 - c) místo, kde neschopný vlak stojí;
 - d) směr, ze kterého má pomocný vlak přijet.
4. Od okamžiku vyžádání pomocného vlaku až do doby jeho příjezdu je zakázán jakýkoli pohyb neschopného vlaku a nesmí být manipulováno s jeho řízením.

§ 9

Pomocný osobní vlak

1. Je-li třeba zavést pomocný vlak, je VD povinen:
 - a) určit pomocný vlak a zpravit strojvedoucího tohoto vlaku;
 - b) zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu v kolejích, kde neschopný vlak stojí a po nichž spojené vlaky pojedou.
2. Před spojením s neschopným vlakem musejí být z pomocného vlaku vysazeni cestující; není-li to možné, musí být nařízen jejich výstup z pomocného i z neschopného vlaku v první stanici, do které tyto spojené vlaky přijedou.
3. Pomocný vlak musí zastavit před neschopným vlakem ve vzdálenosti nejméně 25 m; po tomto zastavení se k němu může přiblížit na vzdálenost 1 - 2 m rychlostí nejvíce 5 km/h.

4. Po spojení obou vlaků musí strojvedoucí pomocného vlaku:
 - a) ověřit, umožňuje-li technický stav neschopného vlaku, jízdu rychlostí stanovenou v bodu 5 tohoto paragrafu;
 - b) oznámit vlakovému dispečerovi připravenost spojených vlaků k jízdě a vyčkat jeho souhlasu k odjezdu.

5. Při jízdě spojených vlaků, nebrání-li tomu jiné okolnosti (např. technický stav vozidel, porucha samočinné tlakové brzdy, přechodné omezení rychlosti), nesmí být překročena rychlost:
 - a) 30 km/h - při jízdě z místa jejich spojení do nejbližší stanice;
 - b) 30 km/h - při sunutí neschopného vlaku;
 - c) 60 km/h - při tažení neschopného vlaku správným směrem;
 - d) 40 km/h - při tažení neschopného vlaku nesprávným směrem.

6. Při sunutí neschopného vlaku zůstane jeho strojvedoucí na čelním stanovišti tohoto vlaku a předává po VKV pokyny pro jízdu strojvedoucímu pomocného vlaku; pokud to charakter závady nevyklučuje, brzdí strojvedoucí neschopného vlaku oba spojené vlaky průběžnou brzdou.

7. Strojvedoucí pomocného vlaku, který oba spojené vlaky řídí, nesmí odjet bez souhlasu vlakového dispečera.

8. VD smí dát strojvedoucímu pomocného vlaku souhlas k odjezdu obou spojených vlaků do jím určené stanice (depa) jen tehdy, jsou-li všechny traťové i staniční koleje, po kterých uvedené vlaky pojedou, volné a je-li v nich rozsvíceno osvětlení v tunelu; nelze-li toto osvětlení rozsvítit, rozhodne o další jízdě těchto vlaků VD.

§ 10

Neschopnost strojvedoucího osobního vlaku řídit vlak

1. Zůstane-li osobní vlak stát na traťové koleji a nedostane-li VD do pěti minut po jeho zastavení informaci o příčině tohoto stání, musí předpokládat, že jeho strojvedoucí není schopen řídit vlak.

2. V uvedeném případě je VD povinen:
 - a) zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu v koleji, kde tento vlak stojí;
 - b) zavést pomocný vlak;
 - c) povolat do vhodné stanice strojvedoucího instruktora, dalšího strojvedoucího, záchrannou službu a HZS.
3. Strojvedoucí pomocného vlaku má v tomto případě, kromě povinností uvedených v § 9 této přílohy, ještě následující povinnosti:
 - a) splnit, po příjezdu ke stojícímu vlaku, podmínky pro opuštění řídicího stanoviště;
 - b) přejít na čelní stanoviště stojícího vlaku a zabrzdit tento vlak plným účinkem průběžné brzdy a parkovací brzdou čelního vozu;
 - c) poskytnout strojvedoucímu první pomoc;
 - d) informovat cestující a vlakového dispečera o situaci;
 - e) vrátit se na stanoviště pomocného vlaku a provést spojení obou vlaků;
 - f) přejít na čelní stanoviště spojených vlaků a ohlásit připravenost k odjezdu vlakovému dispečerovi;
 - g) odjet po souhlasu vlakového dispečera do nejbližší stanice a předat neschopného strojvedoucího záchranné službě nebo DS (SPT).
4. Odchylně od předchozích ustanovení tohoto paragrafu nemusí VD zavést pomocný vlak, stojí-li vlak s neschopným strojvedoucím v obvodu stanice a je-li k dispozici další strojvedoucí (strojvedoucí instruktor); po příchodu k vlaku na příkaz VD, poskytne tento strojvedoucí neschopnému strojvedoucímu první pomoc, převezme řízení vlaku a odjede po souhlasu VD k nástupišti pro cestující, kde neschopného strojvedoucího předá.

§ 11

Zhasnutí návěstí na osobním vlaku

1. Zhasne-li na osobním vlaku návěst 50, **Začátek vlaku**, musí jeho strojvedoucí:
 - a) řídit jízdu tohoto vlaku jízdou podle rozhledu až do doby rozsvícení osvětlení v tunelu;
 - b) požádat vlakového dispečera s uvedením důvodu o rozsvícení osvětlení v tunelu.

2. Obdrží-li VD hlášení, že na osobním vlaku nesvítí:
 - a) návěst 50, **Začátek vlaku**, musí pro jízdu tohoto vlaku zajistit rozsvícení osvětlení v tunelu;
 - b) návěst 51, **Konec vlaku**, musí ohlásit tuto závadu strojvedoucímu tohoto vlaku a strojvedoucímu prvního následného vlaku.
3. VD je povinen zajistit neprodleně odstavení osobního vlaku, na kterém nesvítí návěsti stanovené předpisem D 1/1.

§ 12

Ztráta kontroly zavření dveří osobního vlaku

1. Dojde-li za jízdy osobního vlaku ke ztrátě kontroly zavření dveří, je strojvedoucí povinen:
 - a) snížit rychlost vlaku po dobu ztráty kontroly zavření dveří na nejvíce 40 km/h;
 - b) vyzvat cestující, aby odstoupili od dveří vlaku a nepřibližovali se k nim;
 - c) informovat o této skutečnosti vlakového dispečera.
2. V uvedeném případě je VD povinen upozornit na tuto skutečnost strojvedoucího následného vlaku a vymezit úsek trati, kde ke ztrátě kontroly zavření dveří došlo; strojvedoucí tohoto vlaku je povinen jet v uvedeném úseku trati se zvýšenou pozorností a ohlásit vlakovému dispečerovi každou zjištěnou mimořádnost.

§ 13

Použití tlačítka signalizace v osobním vlaku

1. Použití **tlačítka signalizace**, které je umístěno v prostoru pro cestující každého vozu, je strojvedoucí osobního vlaku povinen oznámit vlakovému dispečerovi; VD zajistí přítomnost DS (SPT) u tohoto vlaku po jeho zastavení ve stanici.
2. Je-li signalizováno použití tlačítka signalizace za jízdy vlaku, je strojvedoucí povinen:
 - a) pokračovat v jízdě do příští stanice, sledovat přítom situaci zpětnými zrcátky a sledovat kontrolku zavření dveří;
 - b) oznámit cestujícím vlakovým rozhlasem, že situace bude řešena po zastavení vlaku v příští stanici.

3. Po příjezdu vlaku do stanice, nebo bylo-li tlačítko signalizace použito během pobytu vlaku ve stanici, je strojvedoucí povinen:
 - a) dát návěst 55, **Výzva**, a spolupracovat s DS (SPT), pokud se tento pracovník k vlaku dostaví;
 - b) odjet z této stanice až po zjištění důvodu použití tohoto tlačítka; o vyřešení situace je povinen informovat vlakového dispečera.
4. DS (SPT) je povinen spolupracovat se strojvedoucím; o vyřešení situace musí informovat vlakového dispečera.

§ 14

Poruchy vlakového rozhlasu

1. Celkovou poruchu vlakového rozhlasu je strojvedoucí povinen ohlásit vlakovému dispečerovi, který zajistí odstavení tohoto vlaku.
2. Poruchu mikrofону nebo poruchu zařízení pro informování cestujících ohlásí strojvedoucí dozorčímu SPO, který rozhodne o dalších opatřeních.
3. Při poruše vlakového rozhlasu mohou být ve vlaku přepravováni cestující za podmínky, že budou informováni, a to buď náhradním způsobem vlakovým rozhlasem (buď strojvedoucí mikrofónem, nebo jiný pracovník ze zadního stanoviště vlaku), anebo staničním rozhlasem v době pobytu tohoto vlaku ve stanici.

§ 15

Mimořádný úklid a dezinfekce vozů osobního vlaku

1. Znečištění vozu, kromě znečištění podle bodu 2 tohoto paragrafu, musí strojvedoucí vlaku ohlásit dozorčímu SPO, který zajistí jeho úklid; nelze-li znečištěný vůz uklidit na trati, zajistí dozorčí SPO ve spolupráci s vlakovým dispečerem odstavení tohoto vlaku.
2. Dojde-li při úmrtí osoby ve voze nebo při střetu vlaku s osobou ke znečištění vozu, musí být z tohoto vozu vysazení cestující a VD je povinen zajistit mimořádný úklid tohoto vozu v příslušném depu; došlo-li ke znečištění při úmrtí osoby ve voze, musí VD zajistit i dezinfekci tohoto vozu.

§ 16

Omezení rychlosti jízdy a jeho zrušení

1. **Předpokládané omezení rychlosti jízdy** může stanovit ROV nebo i jiná vnitropodniková norma (např. fonogram).
2. **Nepředpokládané omezení rychlosti jízdy**, jeho změnu nebo zrušení může stanovit:
 - a) strojvedoucí instruktor;
 - b) OZS útvaru, který odpovídá za zařízení nebo stavbu metra, jejíž stav omezení rychlosti jízdy způsobil.
3. Pracovník, který nepředpokládané omezení rychlosti jízdy stanovil, je povinen oznámit vlakovému dispečerovi tyto údaje:
 - a) označení koleje s vymezením úseku, v němž je rychlost jízdy omezena; úsek koleje se vymezí názvy stanic nebo kilometrickou polohou, která se uvádí na jedno desetinné místo;
 - b) nejvyšší dovolenou rychlost jízdy a příčinu tohoto omezení;
 - c) čas, od kdy toto omezení platí, a předpokládanou dobu jeho trvání.
4. Po stanovení nepředpokládaného omezení rychlosti jízdy je VD povinen:
 - a) zajistit zpravení všech vlakových čt, které v úseku omezení rychlosti jízdy pojedou;
 - b) zajistit osazení návěstí pro omezení rychlosti;
 - c) zpravit o tomto omezení OZS příslušných útvarů.
5. Při změně již nařízeného nepředpokládaného omezení rychlosti jízdy se postupuje stejně jako při jeho zavádění.
6. O zrušení nepředpokládaného omezení rychlosti jízdy je VD povinen zajistit:
 - a) zpravení všech pracovníků, kteří byli zpraveni o jeho zavedení;
 - b) odstranění návěstidel pro omezení rychlosti.
7. Zavedení omezení rychlosti jízdy, jeho změnu a jeho zrušení musí evidovat vlakový dispečer i pracovníci, jimž byly ohlášeny, ve svých služebních zápisnících.

8. Při stanovení nepředpokládaného omezení rychlosti jízdy v depu má povinnost vlakového dispečera uvedené v tomto paragrafu příslušný výpravčí depa.

§ 17

Jízda za neobsluhované (porouchané) absolutní
nebo seřadovací návěstidlo

1. Jízda vlaku za neobsluhované (porouchané) absolutní návěstidlo smí být dovolena, po splnění stanovených podmínek, jedním z těchto způsobů:
 - a) rozsvícením návěsti 16, **Opatrně**, na uvedeném návěstidle;
 - b) příkazem vlakového dispečera uděleným přímo strojvedoucímu osobního vlaku, nebo vedoucímu služebního vlaku, prostřednictvím VKV nebo nouzovým telefonem;
 - c) Všeobecným příkazem nebo Příkazem k jízdě;
 - d) ručními návěstmi pro posun při obratu osobních vlaků (viz § 68 tohoto předpisu).
2. V ústním i písemném příkaze k jízdě za absolutní (seřadovací) návěstidlo musí být vždy uvedeno úplné označení tohoto návěstidla.
3. Vlakový dispečer smí dát příkaz k jízdě podle odst. 1b) tohoto paragrafu, je-li splněna jedna z těchto podmínek:
 - a) nařídil-li obsluhujícímu pracovníkovi na stavědle přípravu vlakové cesty a uvedený pracovník mu ohlásil provedení tohoto příkazu takto:
„Vlaková cesta pro vjezd (odjezd) vlaku ... na kolej ... (z koleje ...) postavena.“ Jméno SPT;
 - b) dostal-li, při řízení jízd vlaků telefonickým dorozumíváním, příkaz k jízdě za neobsluhované (porouchané) absolutní nebo seřadovací návěstidlo od SPT příslušné stanice.
4. Jízdu posunujícího dílu za neobsluhované (porouchané) seřadovací nebo absolutní návěstidlo smí povolit výpravčí depa po přípravě posunové cesty, a to:
 - a) rozsvícením návěsti 16, **Opatrně** na tomto návěstidle;
 - b) příkazem uděleným přímo.
5. Při jízdě za neobsluhované (porouchané) absolutní nebo seřadovací návěstidlo je strojvedoucí povinen řídit vlak anebo posunující díl, a to bez ohledu na způsob povolení této jízdy, jako při jízdě na návěst 16, **Opatrně**.

§ 18

Neoprávněné projetí návěsti 15, **Stůj**,
projetí návěsti 43, **Místo zastavení**

1. Projede-li vlak (posunující díl) neoprávněně návěst 15, **Stůj**, na světelném návěstidle, musí jeho strojvedoucí okamžitě zastavit a ohlásit tuto skutečnost vlakovému dispečerovi (výpravčímu depa); z osobního vlaku musí být vysazeni cestující a vlak (posunující díl), který tuto návěst neoprávněně projel, musí být neprodleně odstaven na komisionální prohlídku.
2. Projede-li osobní vlak s cestujícími návěst 43a (43b), **Místo zastavení** a nejsou-li po jeho zastavení všechny dveře vlaku u nástupiště pro cestující, nesmí strojvedoucí otevřít dveře vlaku; tento pracovník je dále povinen:
 - a) ohlásit tuto skutečnost vlakovému dispečerovi;
 - b) oznámit cestujícím vlakovým rozhlasem, že se mimořádně ve stanici nevystupuje, a omluvit se.
3. Projede-li osobní vlak s cestujícími návěst 43, **Místo zastavení** (případně i návěst 15, **Stůj**) v konečné stanici nebo ve stanici, z níž musí tento vlak odjet bez cestujících, smí být proveden jeho zpětný pohyb pouze se souhlasem VD a při dodržení těchto podmínek:
 - a) před udělením souhlasu ke zpětnému pohybu vlaku musí VD zakázat strojvedoucímu následného vlaku odjezd z předchozí stanice nebo zastavit tento vlak na traťové koleji;
 - b) zastavil-li vlak po projetí uvedené návěsti na výměně, musí VD před vydáním souhlasu k jeho zpětnému pohybu zajistit kontrolu polohy této výměny;
 - c) není-li stanoviště v čele vlaku ve směru jeho zpětného pohybu obsazeno strojvedoucím, musí zpětný pohyb vlaku řídit DS (SPT) ručními návěstmi pro posun;
 - d) rychlost vlaku při zpětném pohybu nesmí překročit 5 km/h.
4. Ohlásí-li strojvedoucí vlaku, že neoprávněné projetí návěsti 15, **Stůj** nebo projetí návěsti 43, **Místo zastavení** bylo způsobeno závadou průběžné brzdy vlaku, je každý další samostatný pohyb tohoto vlaku zakázán a vlak musí být dopraven na komisionální prohlídku do depa vlakem pomocným.

§ 19

Zaplavení koleje

1. Zjistí-li strojvedoucí osobního vlaku, že kolej na trati metra je zaplavena vodou, jejíž hladina nedosahuje na temena pojížděných kolejnic, je povinen snížit rychlost jízdy v zaplaveném úseku trati na nejvýše 30 km/h. Jsou-li však vodou zaplavena i temena pojížděných kolejnic, smí strojvedoucí odjet po dohodě s VD do určené stanice rychlostí nejvýše 10 km/h. Zjištěné skutečnosti o zaplavení koleje vodou musí strojvedoucí osobního vlaku neprodleně ohlásit vlakovému dispečerovi.
2. Obdrží-li VD hlášení, že kolej je zaplavena vodou, je povinen nařídit:
 - a) výjezd HZS, informovat elektrodispečera a OZS příslušných útvarů;
 - b) strojvedoucím osobních vlaků snížení rychlosti jízdy podle stupně zaplavení kolejnic (viz bod 1 tohoto paragrafu), a jsou-li zaplavena i temena pojížděných kolejnic, vyhlásit situaci zastavení;
 - c) po dojezdu vlaků do stanic, byla-li vyhlášena situace zastavení, vypnutí napájení PK v příslušném elektrickém úseku (úsecích) a její zkratování.
3. Před opětovným zahájením jízdy osobních vlaků v úseku trati, v němž byla z důvodu zaplavení koleje tato jízda přerušena, je VD povinen zajistit jízdu kontrolního vlaku a zpravení vlakových čet osobních vlaků o možnosti snížené adheze dvojkolí vozidel.

§ 20

Snížená adheze dvojkolí vozidel

1. Ke snížení adheze dvojkolí vozidel (možnost jejich prokluzování) může dojít např. po mytí tunelů či kolejí, po jejich zaplavení vodou nebo po ukončené přípravě pro defektoskopické měření.
2. Předpokládané práce, po jejichž skončení může dojít ke snížení adheze dvojkolí vozidel, musí oznámit i s uvedením polohy pracovního místa OZS každého útvaru před zahájením přepravní výluky odpovědnému zástupci ve směně útvaru, který odpovídá za stav kolejového svršku; posledně jmenovaný pracovník je povinen předat tyto údaje souhrnně nejpozději do 02:30 h vlakovému dispečerovi a odpovědnému zástupci ve směně nadřízenému dozorcím stanic.

3. OZS nadřízený dozorcím stanic je povinen předat uvedené údaje pracovníkům odpovídajícím za zpravení osobních vlaků při jejich výjezdu a nařídit jim zpravení těchto vlaků o uvedených skutečnostech Všeobecným příkazem.
4. Ustanoveními tohoto paragrafu není dotčena povinnost uložená všem pracovníkům, a to ohlašovat vlakovému dispečerovi místa se sníženou adhezí (viz předpis O 5/1).

§ 21

Řízení jízdy vlaků při ztrátě kontroly základní polohy traťového uzávěru

1. Signalizují-li příslušné indikační prvky zabezpečovacího zařízení ztrátu kontroly základní polohy traťového uzávěru, je VD povinen:
 - a) zpravit o této mimořádnosti strojvedoucí osobních vlaků, nebo vedoucí služebních vlaků, které jedou k příslušnému traťovému uzávěru;
 - b) nařídit strojvedoucímu, prvního osobního vlaku jedoucího k příslušnému traťovému uzávěru, vysazení cestujících v bezprostředně předcházející stanici, pokud již vlak z této stanice neodjel;
 - c) nařídit všem vlakům projíždění příslušného traťového uzávěru jízdou podle rozhledu;
 - d) zajistit v úseku trati, kde se nachází příslušný traťový uzávěr, rozsvícení osvětlení.
2. Opatření uvedená v bodu 1 tohoto paragrafu může VD zrušit až po obnovení kontroly základní polohy tohoto traťového uzávěru a po odhlášení uvedené poruchy příslušným OZS.

§ 22

Jízda služebního vlaku mezi osobními vlaky

1. Jízdu služebního vlaku mezi osobními vlaky smí povolit VD jen z důvodu likvidace mimořádné události; pro jízdu uvedeného služebního vlaku platí ustanovení části XIII. tohoto předpisu, není-li v následujících bodech tohoto paragrafu stanoveno jinak.
2. Při zavádění tohoto služebního vlaku je VD povinen oznámit příslušným DS (SPT) číslo posledního osobního vlaku, za nímž služební vlak pojedje, zavést služební vlak a bezprostředně za tímto vlakem zavést kontrolní vlak.

3. Zásady pro řízení jízdy služebního vlaku mezi osobními vlaky:
- a) uvedený vlak se nenabízí, nepřijímá a údaje o jeho jízdě se nezaznamenávají;
 - b) tento služební vlak nesmí odjet ze stanice s kolejovým rozvětvením (z depa) bez svolení k odjezdu; toto svolení může být dáno buď povolující návěstí světelného návěstidla, nebo návěstí 67, **Odjezd**;
 - c) SPT (výpravčí depa) nesmí dát svolení k odjezdu uvedeného služebního vlaku bez souhlasu vlakového dispečera;
 - d) VD smí udělit souhlas podle odstavce c) tohoto bodu pouze tehdy, je-li kolej mezi sousedními stanicemi s kolejovým rozvětvením (depem), na kterou služební vlak pojede, volná; není-li v sousední stanici s kolejovým rozvětvením, do které tento vlak pojede, zřízeno pro jeho jízdu vjezdové návěstidlo, musí být v této stanici volná i celá vjezdová kolej. VD musí dále zajistit, že na uvedené koleje neodjede v době jízdy služebního vlaku jiný vlak;
 - e) svolením k odjezdu, je dán služebnímu vlaku souhlas k jízdě do následující stanice s kolejovým rozvětvením (do depa), není-li Příkazem k jízdě stanoveno jinak;
 - f) SPT ve stanici s kolejovým rozvětvením (výpravčí depa) je povinen ohlásit vlakovému dispečerovi příjezd posledního osobního vlaku před služebním vlakem a příjezd služebního vlaku do vlastní stanice (depa).
4. VD je dále povinen:
- a) zajistit zpravení vlakové čety služebního vlaku Příkazem k jízdě, ve kterém musí být uvedena i ustanovení odstavců 3b) a 3e) tohoto paragrafu;
 - b) předat, nejpozději před odjezdem služebního vlaku ze stanice (depa), ovládnutí staničního zabezpečovacího zařízení příští stanice s kolejovým rozvětvením na místní ovládnutí a zajistit pro tuto jízdu rozsvícení osvětlení v tunelu;
 - c) zajistit před jízdou prvního osobního vlaku s cestujícími jízdu kontrolního vlaku, a to v celém úseku trati, v němž jel tento služební vlak.

§ 23

Jízda služebního vlaku pro kontrolu volnosti koleje

1. Pro kontrolu volnosti koleje před vypnutím zkratovačů přívodní kolejnice (podle § 19 bodů 8 a 9 tohoto předpisu) může VD zavést služební vlak z depa nebo použít vhodný služební vlak, který se vrací z trati.

2. Jízda tohoto služebního vlaku do stanice, kde vlaková četa začne provádět kontrolu koleje, musí být řízena buď telefonickým dorozumíváním, nebo podle ustanovení § 22 této přílohy, jedná-li se o jízdu tohoto vlaku mezi osobními vlaky; toto ustanovení platí i pro jízdu tohoto vlaku po ukončení kontroly koleje.
3. Při provádění kontroly volnosti koleje musí být vlaková četa služebního vlaku dvojjmenná a strojvedoucí musí řídit jízdu tohoto vlaku jízdou podle rozhledu.
4. Jízda služebního vlaku pro kontrolu volnosti koleje nenahrazuje jízdu kontrolního vlaku.

§ 24

Neschopnost jízdy služebního vlaku

1. Není-li služební vlak schopen jízdy, požádá strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla vlakového dispečera po VKV o pomocný služební vlak; nelze-li uskutečnit tuto žádost po VKV, vyzve uvedený strojvedoucí vedoucího služebního vlaku, aby požádal o zavedení pomocného služebního vlaku telefonicky.
2. V žádosti o vyslání pomocného služebního vlaku musí být uvedeno:
 - a) číslo neschopného služebního vlaku a důvod jeho neschopnosti;
 - b) místo, kde tento vlak stojí;
 - c) směr, ze kterého má pomocný služební vlak přijet;
 - d) typ spřáhel na obou koncích neschopného služebního vlaku.
3. Stojící neschopný služební vlak musí být zajištěn proti náhodnému pohybu podle ustanovení předpisu V 6/1.
Od okamžiku vyžádání pomocného služebního vlaku až do doby jeho příjezdu je zakázán jakýkoli pohyb neschopného služebního vlaku a nesmí být manipulováno s jeho řízením.
4. Stojí-li neschopný služební vlak na nevyločené koleji prostorového oddílu, musí SPT ohlašovací stanice, z níž pomocný služební vlak pojedě, tuto kolej vyloučit.
5. Vlaková četa pomocného služebního vlaku musí být o jízdě pro neschopný služební vlak zpravena Příkazem k jízdě; jsou-li však oba tyto vlaky na vyloučené koleji ve stejném prostorovém oddílu, může tuto vlakovou četou zpravit vlakový dispečer po VKV nebo nouzovým telefonem.

6. Po spojení obou vlaků vykonává funkci *vedoucí služebního vlaku* vedoucí neschopného služebního vlaku; byl-li však neschopný služební vlak obsazen pouze strojvedoucím, vykonává uvedenou funkci vedoucí pomocného služebního vlaku.
7. Před odjezdem z místa spojení musí VSV:
 - a) převzít Příkazy k jízdě obou spojených služebních vlaků;
 - b) zjistit u strojvedoucího neschopného služebního vlaku, zda technický stav tohoto vlaku nevyžaduje omezení rychlosti jízdy;
 - c) zapsat potřebná opatření pro jízdu spojených služebních vlaků na zadní stranu Zprávy o brzdění a podepsat je; uvedená opatření oznámit strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla, který je povinen potvrdit svým podpisem na zadní straně průpisu Zprávy o brzdění, že je vzal na vědomí.
8. Neschopný služební vlak musí být odvezen po částech:
 - a) nelze-li po spojení obou služebních vlaků dodržet ustanovení předpisu V 6/1 o brzdění služebního vlaku;
 - b) je-li překročeno dovolené namáhání adaptačního spřáhla nebo spřáhel typu „E“, pokud je jich použito.
9. Před odvěšením části neschopného služebního vlaku, má-li být tento vlak odvezen po částech, musí se jeho VSV přesvědčit, že v části vlaku, která bude zanechána na trati, jsou zabrzděny všechny parkovací brzdy a musí zajistit její střežení.

§ 25

Neschopnost strojvedoucího služebního vlaku řídit vlak

1. Zůstal-li služební vlak na traťové koleji a nelze-li s jeho vlakovou četou navázat spojení nebo ohlásí-li vedoucí tohoto služebního vlaku neschopnost strojvedoucího řídit vlak, je VD povinen:
 - a) ohlásit tuto skutečnost odpovědnému zástupci ve směně nadřízenému strojvedoucímu služebních vlaků a určit stanici, kam má být dopraven náhradní strojvedoucí;
 - b) povolat do jím určené stanice záchrannou službu a informovat o tom DS (SPT) této stanice.
2. OZS uvedený v odstavci 1a) tohoto paragrafu je povinen neprodleně zajistit náhradního strojvedoucího i jeho dopravu do stanice určené vlakovým dispečerem; není-li to možné, musí požádat vlakového dispečera o vyslání pomocného služebního vlaku.

§ 26

Činnost vlakového dispečera a elektrodispečera
při výpadku napájení přívodní kolejnice

1. Dojde-li po výpadku napájení PK a po opětovém zapínání k následnému zablokování příslušného napáječe, musí elektrodispečer o tom ihned informovat vlakového dispečera; v této informaci musí uvést elektrický úsek (úseky), ve kterém (kterých) k výpadku došlo.
2. Není-li známa příčina uvedeného výpadku napájení, musí VD zajistit kontrolu stavu bezpečnostních tlačítek pro vypnutí napájení PK v elektrickém úseku (úsecích), v němž (nichž) k výpadku došlo, a dotazem u strojvedoucích ověřit technický stav osobních vlaků v tomto úseku trati.
3. Zjistí-li VD příčinu uvedeného výpadku a podaří-li se tuto příčinu odstranit nebo její vliv na další výpadek napájení vyloučit, dá elektrodispečerovi příkaz k zapnutí napájení PK v elektrickém úseku (úsecích), ve kterém (kterých) k výpadku došlo.
4. Zjistí-li příčinu uvedeného výpadku ED, musí po jejím odstranění neprodleně informovat vlakového dispečera a vyžádat si od něho souhlas k zapnutí napájení PK.
5. Nepodaří-li se zjistit příčinu uvedeného výpadku, smí ED zapnout napájení PK v elektrickém úseku (úsecích), v němž k výpadku došlo, až po souhlasu vlakového dispečera; souhlas k zapnutí napájení PK v obvodu SPO, smí dát VD, až po obdržení souhlasu od dozorcího SPO nebo od jiného pověřeného pracovníka.
6. Podle předchozích bodů tohoto paragrafu se postupuje i při výpadku napájení PK v obvodu depa, přičemž činnost vlakového dispečera vykonává obdobně výpravčí depa.

§ 27

Stavění jízdnic cest dvěma pracovníky

1. Při poruše ústředního přestavování výměn (výkolejek) je při stavění jízdnic cest povinen spolupracovat na příkaz obsluhujícího pracovníka další pracovník (např. DS nebo posunovač), který má ve své odborné zkoušce v potřebném rozsahu znalost předpisu Z 1/1 (dále jen „**pracovník v kolejišti**“).

2. V uvedeném případě obsluhující pracovník:
 - a) musí určit pracovníkovi v kolejišti výměny (výkolejky), které bude přestavovat (dále jen „určené výměny“), a jízdni cesty, které se budou stavět;
 - b) smí dovolit jízdu vlaku nebo posunujícího dílu, až když obdržel od pracovníka v kolejišti hlášení o správném přestavení určených výměn, přesvědčil-li se o správné poloze ostatních výměn (výkolejek) v jízdni cestě i o volnosti příslušných izolovaných úseků (viz předpis Z 1/1).
3. Pracovník v kolejišti je povinen neprodleně ohlásit obsluhujícímu pracovníkovi dohodnutým způsobem přestavení určených výměn pro zamýšlenou jízdni cestu.

§ 28

Porucha osvětlení ve veřejných prostorech stanice v době přepravy cestujících

1. Zůstane-li při poruše hlavního osvětlení svítit ve stanici osvětlení pomocné, zůstává přeprava cestujících zachována.
2. Zůstane-li při poruše normálního osvětlení (tj. hlavní a pomocné osvětlení) svítit osvětlení nouzové a únikové, zůstává ve stanici přeprava cestujících zachována.
O této závadě musí DS (SPT) neprodleně informovat vlakového dispečera, který je povinen:
 - a) oznámit uvedenou závadu elektrodispečerovi a od tohoto pracovníka zjistit způsob napájení nouzového osvětlení;
 - b) informovat o této závadě OZS nadřízeného dozorcím stanic a dohodnout s ním posílení pracovníků stanice;
 - c) zajistit v uvedené stanici informování cestujících o snížené intenzitě osvětlení a dodržování zvýšené opatrnosti.
3. Je-li při poruše normálního osvětlení napájeno nouzové osvětlení z akumulátorového zdroje a nepodaří-li se tuto poruchu odstranit nejpozději do 30 minut, musí být v této stanici přeprava cestujících neprodleně přerušena.
4. Při poruše normálního i nouzového osvětlení v části veřejných prostor stanice (svítí zde pouze osvětlení únikové) rozhodne, po ověření situace na místě, o zachování, nebo o přerušování přepravy cestujících dozorcí stanice (SPT).
Při výpadku normálního i nouzového osvětlení celého nástupiště pro cestující nebo v celé stanici musí být v této stanici přerušena přeprava cestujících.

5. Musí-li být z důvodu poruchy osvětlení přeprava cestujících ve stanici přerušena, je DS (SPT) této stanice povinen:
 - a) vyrozumět o tom neprodleně vlakového dispečera;
 - b) zajistit uzavření vstupu do stanice;
 - c) zajistit rozsvícení osvětlení v prostorech stanice přilehlých k veřejným prostorům, pokud je to možné;
 - d) informovat cestující o přerušení přepravy ve stanici a po dohodě s VD zahájit jejich evakuaci.

6. Dostane-li vlakový dispečer hlášení o úplném výpadku normálního i nouzového osvětlení ve stanici, musí:
 - a) nařídit ihned evakuaci cestujících ze stanice, a to přepravou osobními vlaky obou směrů, přičemž vlak stojící u nástupiště smí ze stanice odjet, až když vlak opačného směru u tohoto nástupiště zastaví (nástupiště je osvětlováno vlakem);
 - b) oznámit výpadek osvětlení elektrodispečerovi;
 - c) informovat strojvedoucí osobních vlaků a nařídit jim, aby při vjezdu do stanice řídili jízdu vlaku jízdou podle rozhledu;
 - d) nařídit výjezd HZS s osvětlovací soupravou;
 - e) nařídit po ukončení evakuace cestujících ze stanice průjezd vlaků touto stanicí;
 - f) zajistit průběžné informování cestujících.

7. Ustanovení tohoto paragrafu se nevztahují na prostory stanice na povrchu osvětlené denním světlem.