



provozní předpis

D 1/2

Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje

**Schváleno generálním ředitelem
Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost
dne 2.12.2011
č. j. 100000/783/100040/256/11**

účinnost od 1. dubna 2012

jen pro služební potřebu

OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
SEZNAM ZKRATEK, ZKRATKOVÝCH SLOV A ZKRÁCENÝCH VÝRAZŮ.....	6
ČÁST I ÚVODNÍ USTANOVENÍ.....	7
§ 1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ.....	7
§ 2 ZÁKLADNÍ POJMY.....	7
ČÁST II PRACOVNÍCI PROVOZU.....	9
§ 3 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ PRO PRACOVNÍKY PROVOZU.....	9
§ 4 ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO PRACOVNÍKY VÝKONNÉ PROVOZNÍ SLUŽBY.....	11
§ 5 ODEVZDÁVÁNÍ A PŘEJÍMÁNÍ SLUŽBY.....	11
§ 6 VZÁJEMNÝ STYK PRACOVNÍKŮ, STYK S CESTUJÍCÍMI A OSTATNÍMI ÚČASTNÍKY PROVOZU.....	12
§ 7 NALEZENÉ VĚCI.....	12
ČÁST III VYPRAVOVÁNÍ VLAKŮ.....	13
§ 8 VYPRAVNÝ.....	13
§ 9 VYPRAVOVÁNÍ A OZNAČOVÁNÍ VLAKŮ.....	14
§ 10 VLAKOVÁ ČETA.....	15
§ 11 ZÁCVIK ŘIDIČŮ.....	15
§ 12 PROVOZNÍ DOKLADY.....	15
§ 13 SLUŽEBNÍ A VÝPRAVENSKÉ NÁLEŽITOSTI.....	16
ČÁST IV ORGANIZACE VÝKONNÉ PROVOZNÍ SLUŽBY.....	17
§ 14 JEDNOTNÝ ČAS.....	17
§ 15 JÍZDNÍ ŘÁDY.....	17
§ 16 OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ PROVOZU TRAMVAJÍ.....	18
§ 17 ZAJIŠŤOVÁNÍ PLYNULOSTI A PRAVIDELNOSTI DOPRAVY.....	18
§ 18 PŘEPRAVA OSOB A ZAVAZADEL.....	19
§ 19 VLAKY NEURČENÉ K PRAVIDELNÉ PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH.....	20
§ 20 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	20
§ 21 SLUŽEBNÍ PŘÍKAZY.....	20
§ 22 SLUŽEBNÍ HLÁŠENÍ.....	21
§ 23 DOPRAVNÍ VÝLUKY.....	21
§ 24 OCHRANA PRACOVNÍCH MÍST.....	21
§ 25 ČINNOST VÝHYBKÁŘŮ.....	22
§ 26 KONTROLA PROVOZU A PŘEPRAVNÍ KONTROLA.....	22
ČÁST V ZÁSADY PRO DOPRAVU.....	23
§ 27 JÍZDA NA DVOUKOLEJNÉ TRATI.....	23
§ 28 JÍZDA NA JEDNOKOLEJNÉ TRATI A NA KOLEJOVÉ SPLÍTCE S OBOUSMĚRNÝM PROVOZEM.....	23
§ 29 PŘEDNOST V JÍZDĚ.....	24
§ 30 BEZPEČNOSTNÍ ZASTAVOVACÍ MÍSTO.....	24
§ 31 RYCHLOST JÍZDY.....	24
§ 32 ZASTAVOVÁNÍ VLAKŮ.....	26
§ 33 ZASTAVOVÁNÍ V ZASTÁVKÁCH.....	26
§ 34 ZAJIŠTĚNÍ PŘESTUPŮ.....	28
§ 35 JÍZDA PŘES VÝHYBKY.....	29
ČÁST VI VÝKON SLUŽBY ŘIDIČE.....	30
§ 36 NÁSTUP A UKONČENÍ SLUŽBY ŘIDIČE.....	30
§ 37 POVINNOSTI ŘIDIČE PŘI VÝKONU SLUŽBY.....	31
§ 38 POVINNOSTI ŘIDIČE ZA JÍZDY.....	32
§ 39 BRZDY A JEJICH POUŽÍVÁNÍ.....	33
§ 40 OPUŠTĚNÍ VLAKU NA TRATI.....	34
§ 41 PŘERUŠENÍ JÍZDY VLAKU S CESTUJÍCÍMI.....	35
§ 42 VYTÁPĚNÍ A VĚTRÁNÍ VLAKU.....	35

ČÁST VII MANIPULACE S VLAKY	36
§ 43 SPOJOVÁNÍ A ROZPOJOVÁNÍ VLAKŮ	36
§ 44 COUVÁNÍ A ZPĚTNÝ POHYB VLAKŮ	37
§ 45 HAVARIJNÍ REŽIMY	37
§ 46 VLEČENÍ, SUNUTÍ A JÍZDA KOMBINOVANÝCH VLAKŮ	38
§ 47 OBRACENÍ VLAKŮ	39
§ 48 ZATAHOVÁNÍ VLAKŮ	40
ČÁST VIII NÁVĚSTI A NÁVĚSTIDLA	40
§ 49 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ O NÁVĚSTECH A NÁVĚSTIDLECH	40
§ 50 SIGNÁLY PRO TRAMVAJE	40
§ 51 PRAŽCOVÉ SVĚTELNÉ SIGNÁLY	42
§ 52 PŘEDSUNUTÉ NÁVĚSTI A PŘEDVĚSTI	48
§ 53 NÁVĚSTI DÁLKOVÉ OVLÁDANÝCH VÝHYBEK	50
§ 54 NÁVĚSTI RUČNĚ OVLÁDANÝCH UZAMYKATELNÝCH VÝHYBEK	58
§ 55 NEPŘENOSNÉ NÁVĚSTI	59
§ 56 PŘENOSNÉ NÁVĚSTI	74
§ 57 NÁVĚSTI DÁVANÉ PRACOVNÍKY PROVOZU A CESTUJÍCÍMI	75
ČÁST IX PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	76
§ 58 PŘECHODNÉ USTANOVENÍ	76
§ 59 POVOLOVÁNÍ A VYDÁVÁNÍ ZMĚN, DOPLŇKŮ A VÝJIMEK	76
§ 60 SOUVISEJÍCÍ VNITŘNÍ NORMY	77
§ 61 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	77

ROZSAH ZNALOSTÍ

1 Úplná znalost předpisu D 1/2:

- řidiči tramvajových vlaků na tramvajové dráze DP,
- dispečeři provozního dispečinku JPT a odboru Řízení a kontrola provozu,
- výpravčí JPT,
- ostatní zaměstnanci DP, kterým funkčně nebo profesně přísluší řízení nebo kontrola provozu tramvajových vlaků DP, zaměstnanců provozu a příslušných souvisejících technických a provozních zařízení tramvajové dráhy DP.

2 Částečná znalost předpisu D 1/2:

- průvodčí a brzdaři všech typů tramvajových vlaků: § 1 – 8, § 10, § 14, § 16, § 20 – 22, § 26 – 30, § 35, § 39, § 43 – 44, § 46, § 48 – 57,
- výhybkáři: § 1 – 7, § 14, § 16, § 21 – 23, § 25 – 26, § 35, § 49, § 57.

3 Určení rozsahu znalostí předpisu D 1/2 pro další zaměstnance:

Vedoucí zaměstnanci DP určí rozsah znalostí ustanovení provozního předpisu D 1/2 pro své podřízené zaměstnance, jejichž pracovní náplň přímo souvisí s provozem tramvajových vlaků, pokud nejsou uvedeni v odst. 1 a 2.

SEZNAM ZKRATEK, ZKRATKOVÝCH SLOV A ZKRÁCENÝCH VÝRAZŮ

ČR	Česká republika
DP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
JPT	jednotka Provoz Tramvaje
JSVT	jednotka Správa vozidel Tramvaje
MHD	městská hromadná doprava
provozní předpis	provozní předpis a provozní směrnice
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
vnitřní norma	organizační a řídicí norma DP

Na základě zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a jeho prováděcích předpisů vydává DP, provozní předpis D 1/2 – *Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje*.
Zpracovatelským útvarem je útvár 100040.
Vydavatelským útvarem je útvár 100040.

Část I **Úvodní ustanovení**

§ 1 **Základní ustanovení**

- 1 Základním provozním předpisem v provozu tramvají je Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje D 1/2, který vychází ze zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a jeho prováděcích předpisů. Provozní předpis D 1/2 nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy; všechny ostatní provozní předpisy pro výkon služby a služební příkazy vydávané pracovníkům provozu nesmějí být v rozporu s tímto uvedeným základním předpisem. Dále se na provoz tramvají vztahuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění a jeho prováděcí předpisy.
- 2 Šetření mimořádných událostí řeší provozní předpis O 4/2 – Předpis o likvidaci a šetření mimořádných událostí na tramvajové dráze.
- 3 Na provoz tramvají se vztahují též i další provozní předpisy a služební příkazy (včetně vnitřních norem).
- 4 V případech, které nejsou v předpisu D 1/2 výslovně uvedeny, je nutno jednat tak, aby byla zajištěna bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozu MHD a nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- 5 Všechna ustanovení předpisu D 1/2 platí i pro dvounápravové tramvaje, pokud není provozním předpisem D 2/2 – Dopravní a návěstní předpis pro dvounápravové tramvaje stanoveno jinak.
- 6 Všechna ustanovení předpisu D 1/2 platí přiměřeně i pro speciální tramvajová vozidla, dvoucestná silniční motorová vozidla s přídatným kolejovým podvozkem a motorová vozidla, vykonávající pracovní činnost na tramvajovém pásu.

§ 2 **Základní pojmy**

- 1 Tramvajová trať je cesta určená k pohybu tramvajových vlaků (včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti tramvajové dopravy).
- 2 Kolejová síť je souhrn všech tramvajových tratí způsobilých k provozu tramvajových vlaků.
Kolejištěm vozoven a dílen se rozumí všechny koleje v těchto uzavřených objektech.
- 3 Obratiště je takové zařízení na trati, které umožňuje obracení či jízdu tramvajových vlaků do opačného směru po správné koleji.
- 4 Vozovna je objekt, jehož součástí je výpravna a tramvajové depo:
 - a) výpravna slouží k zajišťování vypravování vlaků na trať,
 - b) depo slouží k zajišťování údržby a k odstavení tramvajových vozů.

- 5 Tramvajový vlak ve smyslu tohoto provozního předpisu je buď samostatný vůz nebo skupina vozů vzájemně spojených. Vozy vlaků se rozlišují číslováním zásadně od čela vlaku (první vůz, druhý vůz ve směru jízdy vpřed).
- 6 Tramvajový vůz je drážní kolejové vozidlo. Jednosměrný tramvajový vůz má jedno hlavní stanoviště řidiče, popř. i pomocné stanoviště řidiče. Obousměrný tramvajový vůz má dvě hlavní stanoviště řidiče.
- 7 Mimořádná událost v provozu tramvají je událost definovaná provozním předpisem O 4/2.
- 8 Vadný vlak je takový, na kterém se projevuje technická porucha.
- 9 Provozuneschopný vůz (vlak) je vlak, který má účinnou brzdu jen v rozsahu nutném k zastavení a zajištění vlaku.
- 10 Neprovozní vůz (vlak) je vlak, který nemá účinnou žádnou brzdu v rozsahu nutném k zastavení a zajištění vlaku nebo ji není možné uvést v činnost.
- 11 Vlečení je pohyb vlaku, při kterém provozuschopný vůz (vozy) táhne za sebou provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy). Za vlečení se považuje také pohyb vlaku řízený jedním řidičem na čele vlaku, pokud je provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy) přepravován mezi provozuschopnými vozy.
- 12 Sunutí je pohyb vlaku, při kterém provozuschopný vůz (vozy) tlačí před sebou provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy).
- 13 Kombinovaný vlak je takový, který ovládají nejméně dva řidiči.
- 14 Krycí vlak slouží k případnému zachycení odtrženého neprovozního vozu.
- 15 Rozjezdová výhybka je výhybka pojížděná v pravidelném provozu ve směru proti hrotům. Za rozjezdovou výhybku se považuje i výhybka pravidelně pojížděná v obou směrech (po hrotech i proti hrotům).
- 16 Sjezdová výhybka je výhybka pojížděná v pravidelném provozu ve směru po hrotech.
- 17 Kolejová splítka s obousměrným provozem je úsek trati, kde v důsledku křížení protisměrných kolejnic není umožněna současná jízda protijedoucích vlaků.
- 18 Rozjezdová splítka je kolejové rozvětvení trati za výhybkou, kde konstrukční uspořádání kolejí neumožňuje souběžnou jízdu vlaků.
- 19 Prostor zastávky je místo od označnicku zastávky po označení konce zastávky. Označení je provedeno dopravní značkou nebo jiným dopravním zařízením. Není-li konec zastávky vyznačen, rozumí se prostorem zastávky délka nástupní hrany nástupiště. Nelze-li prostor zastávky vymezit dle předchozích ustanovení tohoto odstavce, rozumí se jejím prostorem vzdálenost do 30 m od označnicku zastávky.
- 20 Nástupní zastávka je zastávka určená jen pro nástup cestujících.
- 21 Výstupní zastávka je zastávka určená jen pro výstup cestujících.
- 22 Nácestná zastávka je zastávka určená pro výstup i nástup cestujících.
- 23 Služební osobní náležitost je věc, kterou musí mít řidič u sebe při nástupu do služby.

- 24 Výpravenská náležitost je věc potřebná k vypravení vlaku na trať, kterou řidič obdrží ve výpravně.
- 25 Vlaková náležitost je věc nutná k provozu tramvajového vlaku a každý vlak jí musí být vybaven před vyjetím na trať depem vozovny.
- 26 Vozová náležitost je věc nutná k provozu tramvajového vozu a každý vůz tramvajového vlaku jí musí být vybaven před vyjetím na trať depem vozovny.
- 27 Výstražná vesta je vesta vyrobená z materiálu s vysokou viditelností a slouží ke zvýšení viditelnosti osoby při pohybu na tramvajové dráze nebo pozemní komunikaci.
- 28 Ve smyslu tohoto provozního předpisu jsou:
- řidič tramvaje – osoba určená k řízení tramvajového vlaku,
 - řidič tramvaje s oprávněním instruktora – osoba, určená k praktickému výcviku řízení a obsluze tramvaje,
 - brzdař – osoba určená k ovládání vozu tramvajového vlaku při vlečení, sunutí nebo jízdě kombinovaného vlaku,
 - výhybkář – osoba, určená k obsluze jedné nebo více výhybek,
 - odpovědný pracovník depa – osoba, určená k zajištění provozní připravenosti tramvajových vlaků v depu,
 - výpravčí – osoba, určená k zajištění vypravování tramvajových vlaků,
 - dispečer – osoba, určená k řízení provozu MHD včetně operativních zásahů,
 - pracovník přepravní kontroly – osoba s oprávněním provádět kontrolu dodržování přepravní a tarifní kázně cestujícími (s platným kontrolním odznakem a průkazem),
 - pracovník kontroly provozu – osoba s oprávněním provádět kontrolu provozně technické činnosti pracovníků provozu (s platným dokladem o pověření k této činnosti),
 - poučený pracovník – osoba prokazatelně seznámená s potřebnými ustanoveními tohoto předpisu.

Názvy funkcí v tomto odstavci jsou stanoveny nezávisle na případných změnách v názvech příslušných pracovních profesí.

Část II Pracovníci provozu

§ 3 Základní ustanovení pro pracovníky provozu

- 1 Pracovníci provozu jsou pracovníci, kteří vykonávají:
- provozně technickou činnost:
 - ve výkonné provozní službě (řidiči, řidiči s oprávněním instruktora, výpravčí, dispečerů, výhybkářů, brzdaři a ostatní pracovníci v této službě),
 - v ostatní provozní službě (při údržbě a opravách vozidel, tratí, vrchního vedení, kabelových sítí, dopravních zařízení, zařízení v měničnách a dále ve všech organizačních útvarech DP, sloužících k zajištění technických předpokladů pro pravidelný a bezpečný provoz tramvají a informování cestujících),
 - kontrolní činnost:

- ba) pracovníci kontroly provozu DP,
- bb) pracovníci přepravní kontroly,

2 Každý pracovník provozu je povinen:

- a) znát ustanovení obecně závazných právních předpisů, provozních předpisů, služebních příkazů, pracovních a bezpečnostních předpisů, vztahujících se k výkonu práce, a přesně se jimi řídit,
- b) ve všech případech, ve kterých by mohlo dojít nebo kdy došlo k ohrožení bezpečnosti provozu nebo zdraví a života osob, učinit všechna opatření k jejich zamezení nebo zmírnění jejich následků,
- c) neprodleně odstranit (nebrání-li tomu jiné okolnosti) všechny překážky, které brání plynulosti a pravidelnosti dopravy a ohrožují ostatní účastníky drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích,
- d) znát postupy pro spojení s provozním dispečinkem JPT a telefonní čísla tísňových linek na hasičský záchranný sbor, zdravotnickou záchrannou službu, Policii ČR, Městskou policii Praha, příp. telefonní číslo linky tísňového volání integrovaného záchranného systému.

3 Každý pracovník je povinen oznámit příslušnému útvaru zjištěné nedostatky a závady, související s provozem tramvají a bezpečností osob. V závislosti na jejich charakteru a nebezpečí z prodlení je oznamuje:

- a) písemně - Služebním hlášením nebo vnitřním sdělením,
- b) ústně - pomocí sdělovacího zařízení nebo osobně.

4 Je zakázáno, aby pracovník ve službě přenechal provádění svých úkonů osobám, které nejsou ve službě, a aby pracovníci mimo službu nebo pracovníci jiného funkčního zařazení bez zvláštního pověření zasahovali do výkonu služby jiného pracovníka provozu. Odchylně je možno postupovat v případech uvedených v odst. 2, písm. b) tohoto paragrafu.

5 Pracovník provozu nesmí přerušit výkon služby, aniž před tím učinil předepsaná bezpečnostní opatření a oznámil tuto skutečnost přímému nadřízenému při dodržení pravidel operativního řízení provozu.

6 Pracovník provozu je povinen oznámit přímému nadřízenému, bylo-li proti němu zavedeno trestní řízení; případně byl-li při výkonu služby potrestán za jakýkoliv přestupek Policií ČR nebo Městskou Policií. Toto oznámení má u přestupkových řízení pro přímého nadřízeného pouze informativní charakter. Přímý nadřízený pracovník dále informuje příslušné útvary DP, zejména odbor Právní. Rovněž je povinen oznámit přímému nadřízenému ztrátu zdravotní či odborné způsobilosti pro výkon funkce.

7 Požívání alkoholických nápojů a užívání jiných návykových látek je zakázáno během výkonu služby a v takové době před jejím výkonem, jestliže by při nástupu do služby mohl být pracovník pod jejich vlivem. Další podrobnosti o zjišťování, zda zaměstnanec není pod vlivem alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek stanoví Pracovní řád a návazná vnitřní norma.

8 Kouření v tramvajových vozech je zakázáno.

9 Pracovníkům provozu je zakázáno zabývat se jakoukoliv činností, která by ohrožovala bezpečnost či plynulost drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích.

- 10 Pracovníci provozu nesmějí v mezích svých možností připustit, aby cestující ohrožovali bezpečnost provozu a spolecestujících a poškozovali vozová či traťová zařízení nebo je neoprávněně uváděli v činnost.
- 11 Pracovníci, kterým je to předepsáno a kteří při výkonu funkce mohou být ohroženi provozem na pozemních komunikacích nebo drážním provozem (např. pracovníci údržby tramvajových tratí), musejí používat výstražné oděvy s vysokou viditelností nebo obdobnou výstražnou oděvní součást ve smyslu příslušného obecně závazného právního předpisu.

§ 4

Zvláštní ustanovení pro pracovníky výkonné provozní služby

- 1 Pracovníci výkonné provozní služby mohou samostatně vykonávat funkci až po úspěšném vykonání předepsané zkoušky a zácviku, je-li předepsán.
- 2 Řidič tramvaje musí být držitelem:
 - a) platného Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla,
 - b) platného Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost,
 - c) platného Oprávnění k obsluze vysílacích radiových stanic (popř. Potvrzení o nižší radiotelefonní zkoušce).

Případnou ztrátu, odcizení nebo zničení těchto dokladů je řidič povinen neprodleně ohlásit výpravě vozovny a útvaru vydávajícímu tyto doklady, který mu vystaví náhradní doklady (náhradní doklad za ztrátu Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla má však maximální platnost 30 dnů). O vydání duplikátu Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla musí řidič požádat osobně drážní správní úřad.

- 3 Před zahájením provozu na nových nebo rekonstruovaných tratích musí být pracovníci výkonné provozní služby seznámeni s novými podmínkami provozu, které se provádí formou seznámení s tratí (v případě plánovaných rozsáhlých změn) nebo písemným služebním příkazem.
- 4 Pracovník výkonné provozní služby, u něhož byla zjištěna taková neznalost provozních předpisů, jež by mohla vést k ohrožení bezpečnosti provozu, a pracovník, který hrubě ohrozil bezpečnost provozu nebo úmyslně poškodil zařízení vozů či jiné drážní zařízení, musí být ihned odvolán z výkonu funkce ve smyslu vnitřních norem.
- 5 Pracovníci výkonné provozní služby jsou povinni nosit při výkonu služby předepsaný stejnokroj ve smyslu příslušné vnitřní normy.
- 6 Pracovníci výkonné provozní služby jsou povinni předložit na vyzvání kontrolním orgánům a nadřízeným pracovníkům všechny provozní doklady a náležitosti potřebné k vykonávané funkci.

§ 5

Odevzdávání a přejímání služby

- 1 Pracovníci provozu jsou povinni nastoupit do služby včas a na určené pracoviště.
- 2 Odevzdání a přejímání služby se provádí osobně. Předávající musí střídacího informovat o všech opatřeních, která byla v průběhu jeho služby provedena nebo mají být provedena v zájmu zajištění bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti provozu.

- 3 Nastane-li okolnost, která brání pracovníkovi provozu nastoupit službu (např. nemoc), je povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit přímému nadřízenému.
- 4 Pracovník je povinen seznámit se se službou přidělenou pro následující dny. Pokud je změna služby provedena tak, že pracovník již nemá možnost se seznámit s provedenou změnou, musí ho nadřízený o změně informovat. Bez souhlasu přímého nadřízeného není dovoleno vzájemně si službu vyměňovat.
- 5 Odevzdání a přijímání služby pracovníků výkonné provozní služby se smí provádět jen na místech k tomu určených.
- 6 Každý pracovník provozu je povinen denně, pokud je ve službě, se seznámit se všemi písemnými služebními příkazy. Při přerušení služby (např. nemoc, dovolená, školení) je pracovník povinen tak učinit ještě před opětovným nástupem do služby.

§ 6

Vzájemný styk pracovníků, styk s cestujícími a ostatními účastníky provozu

- 1 Pracovníci provozu se ve službě musí chovat slušně, ohleduplně a ukázněně.
- 2 Ve styku s cestujícími a ostatními účastníky provozu i ve styku se zaměstnanci DP musí každý pracovník vystupovat rozhodně a nestranně, zachovávat slušnost a zdvořilost a v mezích provozních předpisů a zásad bezpečnosti dopravy projevoval všestrannou ochotu a pomoc.
- 3 Pracovníci provozu jsou povinni věnovat zvýšenou pozornost osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu Smluvních přepravních podmínek Pražské integrované dopravy.
- 4 Pracovníci provozu jsou povinni informovat včas cestující o událostech, které mají vliv na přerušení provozu, a o změně tras linek.
- 5 Případy, kdy došlo k zásahu příslušníka policie, k poškození nebo zcizení majetku DP, k zásahu neoprávněné osoby do drážního nebo vozového zařízení, k poškození majetku cestujících a případy, které by mohly vyvolat stížnost nebo nárok cestujícího nebo jiných osob na náhradu škody, jsou povinni pracovníci provozu oznámit okamžitě provoznímu dispečinku JPT a po ukončení služby přímému nadřízenému:
 - a) Služebními hlášením v případech, kdy nelze předpokládat uplatnění nároku na náhradu škody,
 - b) Zpracováním příslušné dokumentace k mimořádné události ve smyslu provozního předpisu O 4/2 v případech, kdy může kdokoliv ze zúčastněných uplatnit nárok na náhradu škody.
- 6 Ve služebních místnostech se mohou zdržovat jen pracovníci, kteří tam konají službu nebo dozor nebo provádějí kontrolní činnost a v době přiměřené před a po těchto úkonech, popř. mezi nimi v rámci dělené směny; ostatní pracovníci smějí vstupovat do služebních místností jen ve služebních záležitostech a to jen na dobu potřebnou k jejich vyřízení.

§ 7

Nalezené věci

- 1 Nakládání s nalezenými věcmi se řídí ustanoveními obecně závazných právních předpisů.

- 2 Nalezne-li pracovník výkonné provozní služby ve voze věc, kterou je možno považovat za ztracenou nebo zapomenutou, nebo odevzdá-li cestující řidiči věc, kterou ve voze našel, je povinností řidiče:
 - a) sepsat o nálezů nálezní lístek s těmito údaji:

časové údaje (datum, hodina), údaje o vlaku (linka, pořadí, vozovna), místo nálezů, přesný popis nalezené věci a u peněz i výši nalezené částky, údaje o nálezci (u řidiče jméno a osobní číslo; u cestujícího jméno, adresu a evidenční číslo průkazu totožnosti, pokud je k dispozici), v případě nálezů cenných předmětů (šperk, hodinky apod.) je nutné navíc uvést ještě jména a adresy svědků, pokud jsou k dispozici,
 - b) nálezní lístek uložit do desek pro výpravné náležitosti,
 - c) do svého Provozního výkazu řidiče tramvaje zaznamenat stručný popis nálezů.Řidič je povinen vždy přijmout věc nalezenou ve voze s výjimkou věcí dle odst. 6 a 8 tohoto paragrafu.
- 3 Nalezenou věc i s nálezním lístkem musí řidič odevzdat nejpozději při ukončení služby výpravčímu nebo střídajícímu řidiči.
- 4 Přihlásí-li se ten, kdo věc ztratil nebo zapomněl ihned ve voze a nejsou-li pochybnosti o hodnověrnosti jeho tvrzení, řidič věc vydá a uvede na nálezním lístku datum, jméno majitele, jeho adresu a datum narození, příp. evidenční číslo průkazu totožnosti. Převzetí věci si nechá příjemcem potvrdit na nálezním lístku, který uloží do desek pro výpravné náležitosti. I v tomto případě je však nutno odevzdat nálezní lístek ve smyslu předcházejícího odstavce.
- 5 V každé výpravě je vedena Kniha nálezů, v níž musí být zaznamenány všechny nalezené věci a to i ty, které byly majitelům řidičem ve voze nebo výpravnou vráceny. Každé předání nálezního lístku řidičem ve výpravě musí být v Knize nálezů potvrzeno řidičem i výpravčím.
- 6 Potravinu nepatrné hodnoty nebo podléhající rychlé zkáze, které nejsou v originálních baleních, se neodevzdávají ani neukládají. Rovněž se neodevzdávají ani neukládají věci bezcenné.
- 7 Je-li nálezem živé zvíře, řidič neprodleně vyrozumí provozní dispečink JPT a dále se řídí jeho příkazy.
- 8 Pokud je nalezeno podezřelé zavazadlo, řidič se okamžitě spojí s provozním dispečinkem JPT a řídí se jeho pokyny.

Část III Vypravování vlaků

§ 8 Výpravný

- 1 Za zajištění vypravování a výjezd vlaků z vozoven dle stanoveného plánu odpovídá výpravčí, kterému jsou služebně podřízeni řidiči (příp. brzdáři).
- 2 Pracovník služebně zařazený do výpravný nebo podřízený výpravčímu, který je ve službě, musí vykonat práci, kterou mu určí službu konající směnový výpravčí, i když je to odlišné od předem stanoveného plánu služby.
- 3 Podrobnosti, týkající se činnosti výpravný, stanoví příslušná vnitřní norma.

§ 9

Vypravování a označování vlaků

- 1 Podle určení rozeznáváme:
 - a) vlaky určené k pravidelné přepravě cestujících po trasách uvedených ve vlakovém jízdním řádu nebo daných služebním příkazem,
 - b) vlaky zvláštní pro objednané a smluvní jízdy,
 - c) vlaky služební:
 - ca) určené pro přepravu pracovníků nebo materiálu,
 - cb) určené pro provádění oprav nebo údržbových prací na traťovém zařízení,
 - cc) určené technickou potřebou pro manipulační jízdy (t.j. převozy vozů, zkušební jízdy, vlaky nepřevážující cestující z technických nebo jiných oprávněných důvodů),
 - d) vlaky cvičné určené pro výcvik nebo zkoušky řidičů.
- 2 Každý vůz vlaku určený k pravidelné přepravě cestujících na stanovené lince musí být označen:
 - a) vpředu - číslem nebo jiným označením linky (čitelné zvenčí),
 - b) vzadu - číslem nebo jiným označením linky (čitelné zvenčí),
 - c) na straně nástupu a uvnitř - číslem nebo jiným označením linky a názvy zastávek na trase linky.
- 3 Čelo každého vlaku musí být označeno názvem cílové zastávky (čitelné zvenčí). Nejedle-li vlak do své pravidelné cílové zastávky, musí být označení cílové zastávky vpředu odstraněno nebo změněno.
- 4 Každý vlak určený k pravidelné přepravě cestujících musí být po celou dobu provozního výkonu označen správným pořadovým číslem z obou bočních stran minimálně v přední části vlaku na tabulce umístěné v příslušném držáku nebo na elektronické zobrazovači, s výjimkou uzavřených objektů DP.
- 5 Vlak určený k pravidelné přepravě cestujících a zatahující do vozovny, musí být označen vpředu a na všech bočních tabulkách nebo informačních elektronických panelech názvem vozovny nebo určené zastávky. To neplatí, pokud všechny zastávky linky jsou součástí zatahovací trasy, pak postačuje označení pouze vpředu vlaku.
- 6 Vlaky zvláštní musí být vpředu místo názvu cílové zastávky označeny „Zvláštní jízda“ nebo jiným zvláštním nápisem, případně symbolem.
- 7 Vlaky služební musí být vpředu místo názvu cílové zastávky označeny „Služební jízda“ nebo jiným služebním nápisem, případně symbolem.
- 8 Vlaky cvičné musí být vpředu místo názvu cílové zastávky označeny „Cvičná jízda“, vpředu a vzadu písmenem „L“.
- 9 Jiné předměty, neuvedené v tomto paragrafu a nesouvisející s výkonem služby, nesmí být na stanovišti řidiče umístovány (s výjimkou zvláštních schválených informačních prvků). Taktéž nesmí být za okny umístovány jiné předměty, které by znemožňovaly nebo snižovaly čitelnost informačních prvků nebo označení vozu.

- 10 Vnitřní normou jsou stanoveny podrobnosti o informačních prvcích pro označování vlaků dle jednotlivých typů vozů, t.j. používané informační panely či tabule s orientacemi, barva písma, podklad, uspořádání textu atd.
- 11 Označení vlaku provádějí a za ně odpovídají pracovníci depa (kromě označení pořadovými čísly). Řidič je povinen před vyjetím z depa označit vlak pořadovými čísly a zkontrolovat správné označení. Dochází-li ke změně označení v průběhu provozního výkonu vlaku, provede to řidič; v tomto případě musí být vlak již při vypravení z depa vybaven pro provedení stanovené změny. Řidič je povinen toto vybavení při převzetí vlaku zkontrolovat. U vlaků vybavených elektronickými informačními panely, provádí a odpovídá za správné označení vlaku řidič.

§ 10

Vlaková četa

- 1 Vlakovou četou tvoří řidič(i), případně ještě brzdář(i) či poučený(i) pracovník(ci). Pokud je některý vůz vlaku obsazen brzdářem nebo poučeným pracovníkem, je mu řidič nadřízen.
- 2 Je-li na trati operativně sestaven z původních dvou vlaků vlak sunoucí nebo vlekoucí, stává se z řidiče sunutého nebo vlečeného vlaku brzdář.
- 3 Při operativním sestavení kombinovaného vlaku je první řidič ve směru jízdy nadřízen dalšímu řidiči (řidičům) a ostatním členům vlakové čety. Za jízdu takto kombinovaného vlaku odpovídá dispečer nebo pracovník kontroly provozu DP, který ji řídí.
- 4 U vlaků, na nichž se provádí zácvků, tvoří vlakovou četou dva řidiči. Zacvičující řidič je nadřízen řidiči zacvičovanému.
- 5 Ve cvičných vlcích, v nichž probíhá výcvik v řízení a zkoušky z praktické jízdy, musí být ve vlakové četě vždy řidič s oprávněním instruktora, který vykonává dozor a je nadřízen osobám zúčastněným na výcviku resp. zkoušce. Je-li cvičný vlak řízen osobou, která dosud nesložila základní zkoušku odborné způsobilosti, vykonává řidič s oprávněním instruktora přiměřeně činnosti osoby řídící vlak. Řídí-li však cvičný vlak osoba s platným Průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla, je tato osoba plně zodpovědná za řízení a obsluhu tohoto vlaku.

§ 11

Zácvků řidičů

- 1 Zacvičovaný řidič musí absolvovat předepsaný zácvků pod dohledem zacvičujícího řidiče.
- 2 Zacvičující řidič musí zacvičovaného řidiče seznámit s místními poměry na trati.
- 3 Zacvičující řidič má povinnost převzít řízení vlaku v případě, že zacvičovaný řidič nedbá jeho pokynů a tuto skutečnost oznámí provoznímu dispečinku JPT.
- 4 Za provoz vlaku je zodpovědný ten, kdo v předmětné době řídí vlak.
- 5 Podrobné podmínky zácvků jsou stanoveny vnitřní normou.

§ 12

Provozní doklady

- 1 Dokladem řidiče je Provozní výkaz řidiče tramvaje.
- 2 Dokladem každého vozu je Průvodní list tramvajového vozu.

- 3 Doklady dle odst. 1 a 2 tohoto paragrafu je každý provozní pracovník povinen vyplnit před výjezdem z vozovny, při střídání na trati při nejbližší možné příležitosti. V průběhu služby je provozní pracovník povinen záznamy vyplňovat správně i čitelně a udržovat je v aktuálním stavu. V každém provozním dokladu musí být mimo jiné uvedeno příjmení, osobní číslo a podpis pracovníka.

§ 13

Služební a výpravenské náležitosti

- 1 Při nástupu do služby a po celou dobu výkonu služby musí mít řidič u sebe tyto osobní služební náležitosti:
- občanský průkaz,
 - Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla,
 - Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost,
 - Oprávnění k obsluze vysílacích radiových stanic (popř. Potvrzení o nižší radiotelefonní zkoušce),
 - píšťalku,
 - univerzální kličku,
 - identifikační kartu,
 - osobní zámek pro uzamčení stanoviště řidiče,
 - univerzální klíč od sociálních zařízení.

Tyto osobní služební náležitosti musí mít řidič u sebe i v případě, že nastupuje službu na vlak, neurčený k přepravě cestujících. Za platné a funkční osobní služební náležitosti odpovídá řidič.

- 2 Každý vlak, vypravený na trať, musí být vybaven těmito výpravenskými náležitostmi:
- provozním dokladem,
 - vlakovým jízdním řádem,
 - pořadovými čísly vlaku, případně tabulkou „Z“ u vlaku, na kterém je prováděn zácvik,
 - tiskopisy „Prohlášení o odmítnutí lékařského ošetření a o nezranění osoby“ a „Zpráva o dopravní nehodě“,
 - nálezniemi lístky,
 - přelepky pro označení poruchy označovacích strojků a poruchy dveří,
 - kontrolními kartami pro ověření funkce označovacích zařízení jízdenek,
 - potřebným počtem zámků a klíčů sloužících k zajištění dveří nebo řízení vlaku proti zneužití neoprávněnou osobou,
 - všemi potřebnými klíči (např. od hasicích přístrojů, lékárníčky, skříní s ovládacími prvky a pomůckami).

Není-li vlak určen pro přepravu cestujících, musí být vybaven náležitostmi pod písmenem a), d), h) a i).

- 3 Při přebírání výpravenských náležitostí se řidič přesvědčí, zda jsou v pořádku.

- 4 Poškození nebo ztrátu výpravenských náležitostí dle bodu 2 tohoto paragrafu oznámí řidič neprodleně provoznímu dispečinku JPT a řídí se jeho pokyny. Nutnost doplnění nebo použití výpravenských náležitostí oznámí řidič po ukončení služby směnovému výpravčímu nebo, dle typu směny, střídajícímu řidiči.
- 5 Každý vlak, vypravený na trať, musí být vybaven výstražnou vestou nebo u vlaku, neurčeného k přepravě cestujících, musí mít řidič ochranný pracovní oděv vyrobený z fluorescenčního materiálu s vysokou viditelností. Tvoří-li vlakovou četvu více pracovníků, je každý povinen mít výstražnou vestu.

Část IV Organizace výkonné provozní služby

§ 14 Jednotný čas

- 1 Všichni pracovníci provozu se musí při výkonu činnosti řídit jednotným časem, tj. časem, platným na území České republiky. Veškeré časové údaje se udávají v hodnotách od 00:00 do 24:00 hodin. Pro časové označení každé činnosti, dochází-li k ní o půlnoci, se použije údaje 00:00 hodin, jedná-li se o začátek činnosti, a 24:00 hodin, jedná-li se o ukončení činnosti. Platí to např. pro odjezdy a příjezdy vlaků, začátek a ukončení služby, zahájení a ukončení dopravních opatření apod.
- 2 Jednotný čas je ve vlacích zobrazován pomocí odbavovacího a informačního systému.
- 3 Výpravčí a dispečeri jsou povinni v odůvodněných případech v průběhu služby sdělit na požádání jednotný čas řidičům.

§ 15 Jízdní řády

- 1 Jízdní řády jsou:
 - a) služební
 - aa) vlakové,
 - ab) dispečerské,
 - ac) výpravenské,
 - b) pro cestující
 - ba) zastávkové,
 - bb) publikované tiskem nebo elektronicky.
- 2 Vlakové jízdní řády musí obsahovat:
 - a) číslo grafikonu,
 - b) volací znak,
 - c) telefonní číslo provozního dispečinku JPT,
 - d) časy příjezdů do zastávek (cílových a zastávek s určenými přestupy),
 - e) časy odjezdů z určených zastávek na trati,,
 - f) časy odjezdu a příjezdu do depa,
 - g) časy odjezdu předchozího vlaku z nástupní zastávky obratiště,
 - h) plánovaný čas a místo střídání,

- i) vyznačení bezpečnostních přestávek a přestávek na oddech a jídlo,
- j) nařízené přestupy,
- k) platnost,
- l) nájezdové a zatahovací kódy,
- m) kód hlásiče,
- n) minimální obrátové časy,
- o) určení kolejí ve smyčkách.

§ 16

Operativní řízení provozu tramvají

- 1 K útvarům operativního řízení provozu tramvají patří:
 - a) dispečink 1. stupně,
 - b) provozní dispečink JPT a jemu podřízené pohotovostní složky,
 - c) energeticko-technologický dispečink JPT,
 - d) výpravny a depa.
- 2 Dispečink 1. stupně koordinuje činnost útvarů operativního řízení provozu Pražské integrované dopravy (metro, tramvaje, autobusy atd.), především při mimořádném provozním stavu.
- 3 Provozní dispečink JPT je z hlediska operativního řízení podřízen dispečinku 1. stupně a nadřízen všem ostatním útvarům operativního řízení provozu tramvají a pracovníkům ve výkonné provozní službě.
- 4 Účelem operativního řízení provozu tramvají při plánovaném provozním stavu je zajistit jízdu vlaků podle platných jízdních řádů.
- 5 Účelem operativního řízení provozu tramvají při mimořádném provozním stavu je co nejdříve obnovit provoz v kolejové síti, odstranit příčinu, resp. následky předmětné mimořádné události a zajistit co nejrychleji plánovaný provozní stav.
- 6 Dispečer provozního dispečinku JPT může v odůvodněných případech odvolat z výkonu činnosti řidiče a brzdáře. V těchto případech je povinen do doby zajištění náhrady učinit taková opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozování tramvajové dopravy.

§ 17

Zajišťování plynulosti a pravidelnosti dopravy

- 1 Povinností všech pracovníků provozu je činit veškerá vhodná opatření směřující k zajištění bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti provozování tramvajové dopravy.
- 2 Časová odchylka pro přesný provoz od stanoveného vlakového jízdního řádu pro odjezd je stanovena:
 - a) z nácestné zastávky určené vlakovým jízdním řádem v rozmezí od 0 sekund pro nadjetí až po 179 sekund pro zpoždění,
 - b) ze zastávky s nařízeným přestupem a z nástupní zastávky v rozmezí od 0 sekund pro nadjetí až po 59 sekund pro zpoždění.

- 3 Řidič musí dodržovat časovou odchylku pro přesný provoz pro předjetí. Pokud tomu nebrání objektivní důvody (např. situace v provozu na pozemních komunikacích nebo v drážním provozu, čekání na přestup nebo cestující, obsluha nájezdové plošiny apod.), pak i pro zpoždění.
- 4 Při opožděném výjezdu vlaku z vozovny se řidič řídí služebním příkazem provozního dispečinku JPT nebo výpravčího.
- 5 Dojde-li k přerušení provozu a je-li zdržení nebo předpoklad zdržení delší než 179 sekund, je řidič prvního vlaku povinen tuto skutečnost neprodleně ohlásit provoznímu dispečinku JPT a řídit se jeho příkazy. Stojí-li na trati již více vlaků, řidič zjistí – za dodržení zásad bezpečnosti provozu - příčinu přerušení provozu u řidiče předcházejícího vlaku (pokud nebyl informován jiným způsobem) a informuje cestující o příčině a předpokladu délky trvání přerušení provozu.
- 6 Provozní dispečink JPT je povinen, nebrání-li tomu provozní okolnosti, vyzoomět řidiče všech dotčených vlaků o příčině a předpokládané délce přerušení provozu a následně o čase obnovení provozu.
- 7 Řidič musí být při přerušení provozu v dosahu svého vlaku tak, aby při obnovení provozu nebo jiném dispečerském řízení byl schopen s vlakem neprodleně odjet nebo zahájit manipulaci nařízenou služebním příkazem, pokud neplní jiné stanovené povinnosti.

§ 18

Přeprava osob a zavazadel

- 1 Řidič je povinen přepravovat cestující ve vlacích a úsecích, které jsou k přepravě cestujících určeny.
- 2 Případná změna vlaku určeného k přepravě cestujících na služební, musí být vyznačena ve vlakovém jízdním řádu nebo nařízena služebním příkazem.
- 3 Ve zvláštních vlacích je dovolena jen přeprava osob, které mají objednané nebo smluvní jízdy zajištěné.
- 4 Ve služebních vlacích mohou být přítomni pouze pracovníci, určení na tyto vlaky do služby nebo pracovníci, pro které jsou vlaky určeny (přeprava pracovníků DP). Dále v nich mohou být přítomni pracovníci kontroly provozu, funkčně nadřízení pracovníci DP a příslušníci policie.
- 5 Ve vlacích cvičných mohou být pouze osoby zúčastněné na výcviku nebo zkoušce.
- 6 Při obracení vlaku nesmí být mezi výstupní a nástupní zastávkou přepravování cestujících, pokud není služebním příkazem nařízeno jinak.
- 7 Obdrží-li řidič návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“ vnitřním dorozumívacím zařízením, musí po zastavení zjistit důvod návěsti. Nebyla-li návěst cestujícího odůvodněná, řidič zjistí jeho totožnost (pokud je to možné) a případ oznámí provoznímu dispečinku JPT. Nepodaří-li se řidiči zjistit důvod návěsti a není-li ohrožena bezpečnost, může pokračovat v jízdě.
- 8 Použil-li cestující tlačítko záchranné brzdy, řidič po zastavení vlaku postupuje obdobně dle ustanovení předchozího odstavce tohoto paragrafu.

- 9 Podrobnosti k přepravě osob, zavazadel, dětských kočárků, osob s omezenou schopností pohybu a orientace, nebezpečných věcí a živých zvířat stanoví Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy.
- 10 Řidič nebo pracovník provozu s kontrolním odznakem příp. průkazem je oprávněn vyloučit z přepravy cestujícího, pokud i přes upozornění nedodržuje přepravní podmínky, pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťuje vůz nebo pokud svým chováním ruší klidnou přepravu cestujících nebo ostatní cestující jinak obtěžuje. Vyloučením z přepravy nesmí být ohrožena bezpečnost a zdraví cestujících.

§ 19

Vlaky neurčené k pravidelné přepravě cestujících

- 1 Provoz vlaků neurčených k pravidelné přepravě cestujících musí být organizován tak, aby nebyl narušován provoz vlaků určených k pravidelné přepravě cestujících.
- 2 Ke každé jízdě vlaku, neurčeného k pravidelné přepravě cestujících, musí být dán předem souhlas provozního dispečinku JPT.
- 3 Při nahlašování jízd zvláštních, služebních a cvičných vlaků je nutné provoznímu dispečinku JPT oznámit trasu a důvod jízdy, základní časové údaje (pravděpodobný čas vypravení a zatažení), evidenční čísla všech vozů a sestavu vlaku. Provozní dispečink JPT na základě těchto údajů může rozhodnout o dalších opatřeních k zabezpečení jízdy.
- 4 Provozní dispečink JPT vede evidenci jízd, ke kterým dal souhlas.

§ 20

Sdělovací zařízení

- 1 Všechna pracoviště DP, z nichž se řídí a zajišťuje provoz tramvají, musí být vybavena vhodným sdělovacím zařízením (telefon, radiostanice apod.).
- 2 Při používání služebních telefonů je na začátku hovoru volající i volaný povinen představit se pracovištěm, jménem a v případě potřeby i funkcí.
- 3 Účastníci hovoru jsou povinni dodržovat hovorovou kázeň.

§ 21

Služební příkazy

- 1 Služební příkazy jsou oprávněni vydávat pouze funkčně nadřízení pracovníci v rámci své působnosti. Služební příkazy musí být v souladu s ustanoveními obecně závazných právních předpisů a není-li tímto předpisem povoleno jinak, tak i provozních předpisů a vnitřních norem.
- 2 Služební příkazy se vydávají:
 - a) osobně nebo sdělovacím zařízením,
 - b) písemně (příkazy nadřízených pracovníků, vnitřní normy apod.).
- 3 Služební příkazy ve výkonné provozní službě musí být jednoznačné a srozumitelné. Je-li služební ústní příkaz určen jedinému pracovníkovi, musí jej přijímající pracovník zopakovat, aby bylo zřejmé, že příkazu rozumí.
- 4 Za odůvodněnost a správnost příkazu odpovídá ten pracovník, který jej vydal, za včasné a přesné provedení odpovídá ten pracovník, kterému byl uložen. Služební příkaz lze dát jen pracovníkovi, který je povinen jej v rámci pracovního zařazení plnit.

- 5 Není-li služební příkaz pracovníkovi jasný, je povinen neprodleně požádat o vysvětlení toho, kdo mu příkaz vydal, nebo svého přímého nadřízeného.
- 6 Nemůže-li pracovník služební příkaz z jakéhokoliv důvodu splnit, informuje o tom neprodleně toho, kdo mu služební příkaz vydal (je-li to technicky možné), nebo svého přímého nadřízeného v nejkratším možném termínu.

§ 22

Služební hlášení

- 1 Zjištěné nedostatky a závady v provozu se oznamují ve smyslu § 3, odst. 3 tohoto předpisu i Služebním hlášením. Služební hlášení je možno podat na všechny zjištěné nedostatky a závady, vyskytující se u pracovníků nebo u zařízení.
- 2 Možnost podat Služební hlášení má kterýkoliv pracovník a to i tehdy, není-li ve službě. Blížší podrobnosti o právech a povinnostech při podávání a vyřizování Služebních hlášení stanoví provozní předpis O 7/1-2-3 – Předpis o služebních hlášeních.

§ 23

Dopravní výluky

- 1 Dopravní výluka je soubor opatření, která je nutno provést při omezení drážní dopravy v určitém traťovém úseku.
- 2 Dopravní výluky jsou:
 - a) plánované,
 - b) neplánované (mimořádné události apod.).
- 3 Pracovníci provozu musí být s dopravními výlukami včas seznámeni služebním příkazem.
- 4 Doba trvání dopravních výluk musí být evidována provozním dispečinkem JPT.

§ 24

Ochrana pracovních míst

- 1 Pracovní místo zřízené na tramvajové dráze musí být zabezpečeno. Vyžadují-li prováděné práce omezení rychlosti jízdy nebo zastavení vlaku, musí být pracovní místo zabezpečeno stanovenými návěstmi. Na tratích nebezpečného klesání nebo stoupání musí být prováděny práce za takových opatření, aby nedošlo k omezení stanoveného způsobu jízdy vlaků.
- 2 Jednotliví pracovníci, u kterých není práce zabezpečena návěstmi, si musí počínat zvlášť opatrně.
- 3 Jsou-li prováděny práce na výhybce, nesmí řidič vjíždět do obvodu výhybky. Vjede-li vlak do obvodu výhybky, smí práce na výhybce pokračovat, až vlak přejede přes výhybku.
- 4 Pro každou pracovní skupinu musí být určen poučený pracovník, který v případě potřeby dává návěsti řidičům a pokyny ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a odpovídá za správné umístění přenosných návěstí (značek).
- 5 Řidiči musí přijíždět k traťovým úsekům, kde se pracuje, se zvýšenou opatrností a ohleduplností.

- 6 Pracovníci musí včas uvolnit pracovní místo pro jízdu vlaků, nezdržovat dopravu, dbát o vlastní bezpečnost, nevstupovat do průjezdního průřezu vlaku, projíždě-li již místem práce, a včas odstranit předměty zasahující do průjezdního průřezu vlaku.

§ 25 Činnost výhybkářů

- 1 Výhybkář je prokazatelně poučený pracovník.
- 2 Při nástupu do služby musí mít výhybkář u sebe tyto služební náležitosti:
 - a) průkaz totožnosti,
 - b) identifikační kartu,
 - c) píšťalku,
 - d) výstražnou vestu.
- 3 Výhybkář je povinen během služby průběžně sledovat stav všech přidělených výhybek. Zjistí-li výhybkář takovou závadu výhybky, která nedovoluje další jízdu vlaků, musí učinit taková opatření, aby přes výhybku nemohl přejet žádný vlak.
- 4 Výhybkář je zodpovědný za správné a včasné postavení výhybky do té kolejové větve, kam přijíždějící vlak má podle čísla nebo jiného označení linky pokračovat. Při zatahování do vozoven a dílen postaví vlakovou cestu na určenou kolej zatahujícího vlaku.
- 5 Není-li z označení vlaku patrný směr jízdy nebo jede-li vlak po jiné než pravidelné trase, musí řidič dát výhybkáři návěst „Směr jízdy“.
- 6 Pokud by mohlo dojít k neoprávněné manipulaci s výhybkou (mimo prostory vozoven), musí být stavěcí klíč zabezpečen proti možnému neoprávněnému použití. Je zakázáno ponechávat stavěcí klíč v kapse výhybky bez dozoru.

§ 26 Kontrola provozu a přepravní kontrola

- 1 Pracovník vnějšího kontrolního orgánu se prokazuje příslušným dokladem vystaveným ve smyslu obecně platných právních předpisů, kontrolním průkazem ROPID nebo pověřením podepsaným generálním ředitelem nebo odborným ředitelem.
- 2 Vnější kontrolní orgány mohou vůči pracovníkům provozu uplatnit pravomoci uvedené na kontrolním dokladu. Povinností kontrolovaných je umožnit kontrolnímu orgánu výkon jejich činnosti a poskytnout mu doklady a informace související s předmětem kontroly. Při kontrole v tramvajovém vlaku se kontrolor ohlásí řidiči. Ten je povinen v případě předpokladu narušení pravidelnosti tramvajové dopravy kontrolu okamžitě ohlásit provoznímu dispečinku JPT.
- 3 Kontrolu provozu DP tvoří:
 - a) inspektoři dopravního dozoru,
 - b) pracovníci s právem dopravní kontroly JPT,
 - c) pracovníci s právem technické kontroly JSVT,
 - d) pracovníci provozně technické kontroly úseku bezpečnostního.
- 4 Pracovník kontroly provozu DP se prokazuje dokladem o pověření k této činnosti nebo služebním odznakem.

- 5 Pracovníci kontroly provozu DP mohou uplatnit vůči pracovníkům výkonné provozní služby zejména tyto pravomoci:
 - a) vydávat služební příkazy,
 - b) v odůvodněném případě (ve smyslu vnitřních norem) odvolat pracovníka z výkonu služby nebo převzít řízení vlaku.
- 6 Pracovníci kontroly provozu DP mohou dle rozsahu svého oprávnění udělovat dočasné výjimky z ustanovení provozních předpisů a vnitřních norem. Výjimka musí být, pokud nehrozí nebezpečí z prodlení, udělena písemně s uvedením jména, podpisu, osobního čísla/čísla pověření. Výjimka nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy a za škody související s udělením výjimky je odpovědný ten pracovník, který výjimku udělil.
- 7 Kontrolu dodržování ustanovení Smluvních přepravních podmínek a Tarifu Pražské integrované dopravy provádějí zejména pracovníci přepravní kontroly.
- 8 Pracovník přepravní kontroly se prokazuje kontrolním odznakem tak, aby bylo možno přečíst jeho číslo.
- 9 Pracovníci kontroly provozu DP a přepravní kontroly mohou používat služební telefony; radiostanice pouze tehdy, mají-li příslušné oprávnění.
- 10 Pracovníci kontroly provozu DP a přepravní kontroly mohou pobývat ve vlacích i v době přestávek a obrátových časů. V době přestávek (včetně stanovené doby na oddech a jídlo) pracovníků vlakové čety nelze provádět jejich kontrolu nebo činnosti s ní související.
- 11 Pracovníci kontroly provozu DP a přepravní kontroly jsou oprávněni při mimořádných událostech a při zajišťování úkolů souvisejících s kontrolní činností vyžadovat od pracovníků provozu spolupráci.
- 12 Kontrola provedená pracovníky kontroly provozu DP a přepravní kontroly, je-li prováděna ve vlaku, musí být zaznamenána v Provozním výkazu řidiče tramvaje. Pracovníci kontroly provozu DP jsou povinni sdělit kontrolovanému zaměstnanci výsledek kontroly.

Část V

Zásady pro dopravu

§ 27

Jízda na dvoukolejné trati

- 1 Na dvoukolejné trati jezdí vlaky zpravidla po pravé koleji ve směru jízdy.
- 2 Jízda po levé koleji je dovolena pouze na základě služebního příkazu.
- 3 Způsob jízdy při zatahování vlaků do vozoven a dílen je určen místními provozními poměry ve smyslu vnitřní normy.

§ 28

Jízda na jednokolejné trati a na kolejové splítce s obousměrným provozem

- 1 Na jednokolejné trati jezdí tramvaje v obou směrech jízdy po společné koleji. Vjetí do tohoto úseku je zakázáno, je-li obsazen protijedoucím vlakem (vozidlem).

- 2 Na kolejové splítce jezdí tramvaje v obou směrech jízdy po vlastní koleji, přičemž konstrukce neumožňuje současnou jízdu protijedoucích vlaků. Vjetí do tohoto úseku je zakázáno, je-li obsazen protijedoucím vlakem (vozidlem).
- 3 Jízda vlaků se v těchto úsecích řídí světelnými signály pro tramvaje. Podle rozhledu se smí řídit pouze tehdy, je-li z přilehlých traťových úseků bezpečně vidět na celou jednokolejnou trať s obousměrným provozem nebo obousměrnou kolejovou splítku; přitom je přednost v jízdě stanovena návěstmi.
- 4 Dojde-li k poruše světelného signalizačního zařízení, lze projet tímto úsekem pouze za podmínek:
 - a) přednost v jízdě je stanovena návěstmi,
 - b) lze použít jízdu na rozhled.Pokud nejsou obě podmínky splněny, je další jízda vlaku možná pouze na příkaz provozního dispečinku JPT.
- 5 Vjedou-li přesto do úseku současně protijedoucí vlaky, řidiči těchto vlaků postupují dle příkazu provozního dispečinku JPT.

§ 29

Přednost v jízdě

- 1 Na tramvajových tratích, které leží mimo pozemní komunikaci, může být přednost upravena dopravními značkami ve smyslu zákona o silničním provozu.
- 2 Není-li přednost v jízdě na tratích ležících mimo pozemní komunikaci upravena dopravními značkami podle předcházejícího odstavce, má přednost v jízdě vlak jedoucí (i couvající nebo jedoucí zpětným pohybem) zprava a vlak odbočující vlevo dává přednost protijedoucímu vlaku (i couvajícímu, jedoucímu zpětným pohybem).
- 3 Při souběžné jízdě k výhybce po hrotech má přednost v jízdě vlak jedoucí po pravé koleji.

§ 30

Bezpečnostní zastavovací místo

- 1 Bezpečnostní zastavovací místo je vyznačeno návěstí „Bezpečnostní zastavení“.
- 2 V bezpečnostním zastavovacím místě se ověřuje funkce brzd vlaků.
- 3 Vlak musí mimo zastávku zastavit čelem před návěstí „Bezpečnostní zastavení“. Je-li návěst umístěna v úrovni označnicku zastávky, považuje se zastavení v prostoru zastávky za bezpečnostní zastavení.

§ 31

Rychlost jízdy

- 1 Na traťových úsecích, které jsou součástí pozemní komunikace, je nejvyšší dovolená provozní rychlost 50 km.h^{-1} . Pokud je dopravní značkou povolena rychlost vyšší, je nejvyšší dovolená provozní rychlost 60 km.h^{-1} .
- 2 Není-li tramvajová trať součástí pozemní komunikace, je nejvyšší dovolená provozní rychlost 60 km.h^{-1} .
- 3 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 5 km.h^{-1} při:
 - a) manipulaci vozů pro jejich spojení,

- b) jízdě nad pracovní jámou,
 - c) jízdě přes výhybku nebo jiné místo, kdy je služebním příkazem stanovená pomalá a opatrná jízda.
- 4 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 10 km.h^{-1} při:
- a) jízdě v halách dep a dílen mimo jízdy nad pracovní jámou (to neplatí při nastavování vozidel na určených kolejích),
 - b) couvání a řízení z pomocného stanoviště,
 - c) jízdě proti hrotu výhybky postavené do odbočné kolejové větve, pokud není návěstí povolena rychlost vyšší,
 - d) sunutí s výjimkou jízdy do svahu,
 - e) jízdě v traťových úsecích, na nichž se pracuje,
 - f) jízdě přes mobilní kolejovou spojku „Californien“.
- 5 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 15 km.h^{-1} při:
- a) jízdě proti hrotu výhybky postavené do přímé kolejové větve, pokud není návěstí povolena rychlost vyšší,
 - b) jízdě po hrotu výhybky postavené z odbočné kolejové větve, pokud není návěstí povolena rychlost vyšší,
 - c) jízdě přes kolejové a trolejové křížení, pokud není návěstí povolena rychlost vyšší,
 - d) jízdě po kolejišti vozoven a dílen mimo haly,
 - e) průjezdu čela vlaku okolo označnicku zastávky v případech, kdy vlak v zastávce stále nebo na znamení nezastavil v prostoru zastávky,
 - f) jízdě v obloucích kolejových smyček, mezi 1. rozjezdovou výhybkou, resp. výhybkou do obratiště z trati a poslední sjezdovou výhybkou, resp. výhybkou z obratiště na trať, pokud omezení rychlosti nevyplývá z jiných ustanovení tohoto předpisu.
- 6 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 30 km.h^{-1} při jízdě po hrotu výhybky z přímé kolejové větve, pokud není návěstí povolena rychlost vyšší.
- 7 Nejvyšší dovolenou rychlost při sunutí do svahu, vlečení, jízdě kombinovaného vlaku nebo u vlaku jedoucího v havarijním režimu stanovuje pracovník s právem technické kontroly nebo provozní dispečink JPT.
- 8 Rychlost jízdy vlaku nesmí být vyšší než nejvyšší dovolená rychlost jízdy nejpozději při vjezdu čelem vlaku do úseku (místa) s omezenou rychlostí jízdy a může být vyšší nejdříve při míjení místa ukončení platnosti omezené rychlosti poslední nápravou vlaku.
- 9 Rychlost a způsob jízdy musí být přizpůsobena zejména:
- a) situaci v drážním provozu a provozu na pozemních komunikacích,
 - b) stavebnímu stavu kolejového svršku a trolejového vedení,
 - c) sklonovým a směrovým poměrům trati,
 - d) rozhledovým podmínkám,
 - e) hmotnosti vlaku,
 - f) adhezním podmínkám,
 - g) jízdním a brzdovým vlastnostem vlaku.

§ 32 **Zastavování vlaků**

- 1 Řidič je povinen mimo zastávky zastavit vlak:
 - a) je-li to nutné k odvrácení mimořádné události,
 - b) ohrožuje-li překážka další jízdu vlaku,
 - c) při ohrožení bezpečnosti cestujících,
 - d) při každém náhlém nárazu a při poplašných výkřicích a znamení cestujících nebo jiných osob, především v případě, je-li dávana návěst „Nebezpečí - zastavte všemi prostředky”,
 - e) při viditelné nebo slyšitelné návěsti k zastavení,
 - f) při každé mimořádné události, na niž měl účast,
 - g) na pokyn osob oprávněných zastavovat vozidla podle pravidel provozu na pozemních komunikacích,
 - h) na všech místech podle pravidel provozu na pozemních komunikacích,
 - i) je-li to nutné k bezpečnému projetí vozidel s právem přednostní jízdy,
 - j) v bezpečnostních zastavovacích místech,
 - k) na příkaz pracovníka kontroly provozu DP, dispečera, pracovníka mobilní čtyř technické údržby tramvají nebo výpravčího,
 - l) je-li to nutné k umožnění zákroku příslušníka policie.
- 2 Je zakázáno zastavovat pro umožnění nástupu nebo výstupu osob mimo zastávky. Výjimka je přípustná u pracovníků kontroly provozu DP, dispečerů, pracovníků mobilní čtyř technické údržby tramvají a výpravčích v naléhavých služebních případech a u výhybkářů, případně čističů výhybek na pracovištích vzdálených od zastávek. Uvedení pracovníci sami odpovídají za svůj bezpečný nástup nebo výstup. Otevřením dveří mimo zastávku nesmí dojít k ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.
- 3 Při zastavení v obratišti je nutné plně využívat jeho kapacity s ohledem na momentální potřebu, zejména ve vztahu k přijíždějícím vlakům. Stojící vlak nesmí bránit vlakům vyjíždějícím z obratiště nebo vlakům jedoucím po souběžných kolejích.

§ 33 **Zastavování v zastávkách**

- 1 Zřízení, zrušení, přemístění, změna délky, názvu nebo charakteru zastávky musí být nařízeno služebním příkazem.
- 2 Z hlediska zastavování se zastávky rozdělují na:
 - a) stálé, kde musí zastavit všechny vlaky pro pravidelnou přepravu cestujících,
 - b) občasné, kde musí zastavit pouze určené vlaky pro pravidelnou přepravu cestujících,
 - c) na znamení, kde musí zastavit všechny tramvajové vlaky určené k pravidelné přepravě cestujících jen vznikne-li důvod pro zastavení,
 - d) manipulační, kde vlaky zastavují pouze z provozních důvodů (např. odstavení vlaku).
- 3 Před vjetím do zastávky, nejpozději při zastavení v zastávce musí řidič vlaku pro pravidelnou přepravu cestujících vnitřním informačním zařízením oznámit cestujícím

- správný název zastávky, příp. možné přestupy, další informace či pokyny. Nelze-li požadované informace pro cestující poskytnout vnitřním informačním zařízením, oznámí je řidič samostatně vlakovým rozhlasem po zastavení vlaku. V tomto případě musí zastavit a umožnit odbavení cestujících i v zastávce na znamení.
- 4 V prostoru zastávky, kde cestující k nástupu a výstupu využívají přímo prostoru vozovky, mohou současně zastavit pouze první dva vlaky, pokud v zastávce neprobíhají nařízené přestupy.
 - 5 V prostoru zastávky, kde cestující k nástupu a výstupu využívají nástupní ostrůvek, nástupiště, chodník apod., může současně odbavování vykonávat tolik vlaků, aby poslední dveře posledního vlaku byly v prostoru zastávky. Nechce-li řidič druhého a dalšího vlaku vykonávat společné odbavování cestujících, vyčká na uvolnění zastávky v takové vzdálenosti, aby nebylo pochyb o tom, že odbavování cestujících proběhne až po odjezdu předcházejícího vlaku resp. vlaků. Dochází-li k odbavování cestujících u více vlaků společně, musí třetí a další vlak znovu zastavit u označnicku zastávky a umožnit dodatečný výstup a nástup.
 - 6 Zastavuje-li řidič vlak v zastávce jako první, musí se označnick zastávky nacházet v prostoru vymezeném nejpřednější částí vlaku a předním sloupkem prvních dveří. Zastavuje-li řidič vlak v zastávce jako druhý a další, musí zastavit ve vzdálenosti nejméně 1m za předcházejícím vlakem tak, aby i konec vlaku byl v prostoru zastávky.
 - 7 Stojí-li v prostoru zastávky na tramvajovém pásu jiná vozidla než tramvaj, může řidič vlak zastavit v zastávce za těmito vozidly a odbavit cestující za podmínky, že i konec vlaku bude v prostoru zastávky.
 - 8 Je-li zastávka určena i pro provoz autobusů, považuje se autobus, který zastavil v této zastávce, za tramvajový vlak.
 - 9 Řidič vlaku určeného k pravidelné přepravě cestujících musí vždy zastavit u označnicku zastávky stálé a na znamení v případě, že v zastávce se nachází osoba na vozíku pro invalidy nebo osoba se slepeckou holí a umožnit jim nástup včetně jejich doprovodu. Totéž musí řidič provést i u zastávky občasných, je-li určena pro jím řízený vlak.
 - 10 Při nástupu a výstupu cestujících na vozíku pro invalidy, pokud je dávana návěst „Žádost o nájezdovou plošinu“, musí řidič opustit stanoviště řidiče, vyklopit nájezdovou plošinu a po ukončení nástupu resp. výstupu plošinu opět zaklopit. Nájezdovou plošinu lze použít pouze v místech, kde lze plošinu vyklopit na zvýšenou hranu nástupního (výstupního) prostoru tak, aby konec plošiny byl podepřen zvýšenou nástupní hranou v celé šířce.
 - 11 Po zastavení vlaku určeného k pravidelné přepravě cestujících v zastávce řidič umožní otevření dveří, nebo otevře všechny dveře vlaku na straně výstupu a nástupu určené pro cestující na dobu minimálně nutnou k bezpečnému vystoupení a nastoupení cestujících. U vlaku vybaveného tlačítky pro „Žádost o otevření dveří“, řidič používá tento způsob ovládní, kdy se otevřou pouze dveře se žádostí o otevření. Pouze s ohledem na provozní podmínky nebo zajištění bezpečnosti cestujících použije centrální otevření dveří. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na dveře vlaku, které nejsou určeny k nástupu a výstupu cestujících.
 - 12 Pokud mají souběžné koleje ve stejném směru společný označnick zastávky, nesmí se mezi prostorem dveří vlaku na vzdálenější koleji a nástupním prostorem nacházet žádný vlak, dochází-li k nastupování nebo vystupování cestujících. Řidič vlaku jedoucího na bližší koleji, nesmí ohrozit vystupující nebo nastupující cestující z vlaku na vzdálenější koleji a vyčká před prostorem zastávky na ukončení odbavení vlaku na vzdálenější koleji.

- 13 Před rozjezdem ze zastávky se řidič přesvědčí pohledem do zpětného zrcátka nebo do zastávkového zrcadla o situaci podél celého vlaku na straně nástupu, pokud nemůže situaci podél celého vlaku zkontrolovat ze stanoviště řidiče, musí otevřít první dveře, vystoupit a pohledem se přímo přesvědčit o situaci podél celého vlaku; pak nastoupí, zavře první dveře a znovu zkontroluje na ovládacím panelu řidiče zavření všech dveří.
- 14 K zastávce na znamení musí řidič vlaku pro pravidelnou přepravu cestujících přijíždět takovou rychlostí, aby mohl zřetelně rozpoznat situaci v zastávce a plynule v prostoru zastávky zastavit v těchto případech:
- a) v prostoru zastávky je přítomna osoba (osoby),
 - b) cestující ve vlaku dal tlačítkem „Žádost o otevření dveří“,
 - c) nelze-li poskytnout informace pro cestující vnitřním informačním zařízením.
- V ostatních případech může vlak zastávku na znamení projet stanovenou rychlostí a se zvýšenou opatrností.
- 15 Vlaky neurčené pro pravidelnou přepravu cestujících (vyjma vlaků provádějících výcvik řidičů) mohou projíždět zastávky stanovenou rychlostí a se zvýšenou opatrností. Toto ustanovení neplatí v případech, že v zastávce je bezpečnostní zastavovací místo nebo že zastavování v zastávce je nařízeno služebním příkazem.

§ 34 Zajištění přestupů

- 1 Pro zajištění přestupů, vyznačených ve vlakových a dispečerských jízdních řádech, mohou v přestupních zastávkách odbavit cestující současně všechny vlaky (popř. i autobusy) tak, aby byly vyznačené přestupy zajištěny. V těchto případech jsou řidiči třetích a dalších vlaků v zastávkách, kde cestující k nástupu a výstupu využívají přímo prostor vozovky, a dále řidiči vlaků stojících i částečně mimo zastávkový prostor povinni zajistit bezpečný výstup a nástup cestujících za použití výstražné vesty. Přitom jsou oprávněni zastavovat ostatní vozidla. Při odjíždění ze zastávky musí třetí a další vlaky v zastávce znovu zastavit a řidiči těchto vlaků jsou povinni umožnit případný dodatečný výstup a nástup cestujících.
- 2 Za zajištění vyznačených přestupů v zastávkách obsazených dispečerem odpovídá přítomný dispečer. V jeho nepřítomnosti nebo v zastávkách neobsazených dispečerem odpovídají za přestup všichni řidiči (tramvají i autobusů) vyznačených spojů. Dispečersky obsazen je centrální přestupní bod, případně další body nařízené služebním příkazem. O nepřítomnosti dispečera musí být řidiči dotčených spojů informováni provozním dispečinkem JPT. Pokyn k odjezdu je dán dispečerem, v jeho nepřítomnosti a v zastávkách neobsazených dispečerem je rozjezd povolen až po uskutečnění všech přestupů.
- 3 Nepřijede-li některý vlak nebo autobus do přestupního bodu, který je obsazen dispečerem, může dispečer přestup zrušit nebo omezit a informuje o tom řidiče přítomných vlaků.
- 4 V případě, že některý vlak nebo autobus nepřijede do přestupního bodu, který není obsazen dispečerem, vyrozumí o tom řidič čekajícího vlaku resp. řidiči čekajících vlaků provozní dispečink JPT. Provozní dispečink JPT může v takovém případě přestup zrušit nebo omezit a informuje o tom řidiče dotčených vlaků.

§ 35 Jízda přes výhybky

- 1 Výhybka je kolejová konstrukce, která pomocí přestavování jazyků nebo jazyku umožňuje větvení vlakové cesty.
- 2 Výhybka se ovládá buď ručně, pomocí stavěcího klíče, nebo dálkově, ovládacími prvky vlaku. Výhybka může být také ovládána dálkově ovládacím prvkem umístěným mimo vlak.
- 3 Uzamykatelná výhybka, jejíž jazyky jsou v krajní poloze zajištěny zámky, je osazena světelným návěstidlem nebo návěstí „Uzamykatelná výhybka“. Návěst „Uzamykatelná výhybka“ může být doplněna pomocným světelným návěstidlem.
- 4 Řidič nebo při sunutí brzdář na čele vlaku je zodpovědný za vjetí vlaku při jízdě proti hrotům do správně postavených a přilehlých jazyků výhybky.
- 5 Jízda přes výhybku proti hrotům je zakázána:
 - a) nemůže-li se řidič (brzdář) přesvědčit o správné poloze jazyků,
 - b) byla-li po hrotech pojižděná výhybka přestavena koly vlaku a při změně směru jízdy proti hrotům se nachází pod vlakem,
 - c) jedná-li se o výhybku volnou.
- 6 Jízda přes uzamykatelnou nebo rozpěrami jištěnou výhybku po hrotech je zakázána, mělo-li by dojít k přestavení jazyků koly vlaku. Rozpěrami jištěná výhybka musí být trvale pod dozorem poučeného pracovníka.
- 7 Řidič nebo při sunutí brzdář na čele vlaku je povinen při dálkovém přestavení uzamykatelné výhybky z vlaku se přesvědčit o uzamčení jazyků pohledem na světelné návěstidlo, je-li signalizován stav uzamčení.
- 8 Signalizuje-li světelné návěstidlo uzamykatelné výhybky stav neuzamčení, řidič, příp. poučený pracovník se před vjetím na výhybku přesvědčí o uzamčení jazyků výhybky ruční zkouškou.
- 9 U uzamykatelné výhybky, která není vybavena světelným návěstidlem, se řidič příp. poučený pracovník po přestavení do správné polohy přesvědčí o uzamčení jazyků výhybky ruční zkouškou. Stejně postupuje u uzamykatelné výhybky, jejíž světelné návěstidlo je nefunkční nebo mimo provoz.
- 10 Jazyky se při ruční zkoušce uzamčení jazyků považují za uzamčené, nelze-li odtlačit stavěcím klíčem jazyk výhybky od opornice v místě nejbližším možným k hrotu jazyku, popř. v místě k tomu určeném.
- 11 Vykazuje-li výhybka závadu nebo nepodaří-li se jazyky uzamykatelné výhybky uzamknout ani po vyčištění prostoru mezi jazykem a přídržnicí, je další jízda přes výhybku povolena pouze se souhlasem provozního dispečinku JPT. Provozní dispečink JPT může s ohledem na rozsah závady stanovit služebním příkazem pomalou a opatrnou jízdu. V takovém případě musí polohu jazyků sledovat poučený pracovník (v případě potřeby za součinnosti s dalšími poučenými pracovníky), který musí okamžitě dát řidiči návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“, hrozí-li přestavení jazyků do nežádoucí polohy.

- 12 Při jízdě proti hrotům sjezdové výhybky se musí řidič (poučený pracovník) přesvědčit, zda se nejedná o výhybku volnou.
- 13 Dálkově ovládaná výhybka je vždy vybavena světelným návěstidlem, které je součástí obvodu výhybky. Obvod výhybky začíná návěstí „Pracovní trolejový kontakt“ nebo návěstí „Přijímač rádiového signálu“. Obvod výhybky končí zařízením pro odblokování výhybky.
- 14 Blokování výhybky proti přestavení je signalizováno na světelném návěstidle. Nedojde-li k zablokování výhybky, která je ovládána elektrickým obvodem, musí řidič předpokládat, že může dojít k nežádoucímu přestavení výhybky.
- 15 Jízda vlaku pantografem přes návěst „Pracovní trolejový kontakt“ nebo „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“ a čelem vlaku přes návěst „Přijímač rádiového signálu“ nebo „Rádiové ovládní výhybky mimo provoz“ je povolena pouze tehdy, nenachází-li se v obvodu dálkově ovládané výhybky žádný vlak.
- 16 Při průjezdu pantografem přes pracovní trolejový kontakt nesmí být zařazen stupeň jízdy. Pokud nebude stavěna vlaková cesta, řidič při průjezdu prvním pantografem vypne přidavné topení a případně rekuperaci.

Část VI Výkon služby řidiče

§ 36 Nástup a ukončení služby řidiče

- 1 Řidič nastupuje službu podle rozpisu služeb; přitom musí dodržet stanovenou přípravnou dobu.
- 2 Nástup a ukončení služby ve vozovně musí řidič oznámit výpravčímu. Neohlásí-li řidič nástup služby před stanovenou přípravnou dobou, přidělí výpravčí službu na příslušném vlaku náhradnímu řidiči.
- 3 Ve vozovně je řidič povinen převzít ten vlak, který mu byl určen odpovědným pracovníkem depa.
- 4 Před výjezdem řidič zkontroluje technický stav vlaku s důrazem na všechny druhy brzd a vybavení vlaku stavěcím klíčem, lékárníčkou, výstražnou vestou, hasicím přístrojem, záložkami, pískem a všemi potřebnými klíči. Veškeré zjištěné závady a poškození na přebíraném vlaku ve vozovně řidič nahlásí odpovědnému pracovníkovi depa a zapíše je do Průvodního listu tramvajového vozu.
- 5 Nemůže-li řidič vyjet ve stanoveném čase z depa, informuje neprodleně výpravčího.
- 6 Při ukončení služby ve vozovně řidič vlakem zajede na určené místo. Veškeré zjištěné závady a poškození musí být zapsány v Průvodním listu tramvajového vozu.
- 7 Odevzdává-li řidič vlak při střídání na trati, musí nastupujícího řidiče vyrozumět:
 - a) o technickém stavu a vybavení vozů a o zásobě písku,
 - b) o změnách na trati a o obdržení služebních příkazech pro další výkon služby,
 - c) o poruchách sdělovacích zařízení a návěstidel,
 - d) o ostatních důležitých dopravních a provozních událostech.

- 8 Při střídání na trati nastupující řidič převezme klíče (čip) od dveří kabiny řidiče, vyzkouší funkci kolejnicových brzd vlaku. Na nejbližším obratišti zkontroluje vybavení vlaku, jestli vlak není poškozen, zda souhlasí údaje zapsané do Průvodního listu tramvajového vozu se skutečností a podepíše převzetí do Průvodního listu tramvajového vozu. Případné zjištěné závady запиše do Průvodního listu tramvajového vozu příslušného vozu a v odůvodněných případech informuje provozní dispečink JPT.
- 9 Není-li z provozních důvodů možné dodržet dobu přestávky podle jízdního řádu, oznámí řidič tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT, který mu umožní čerpání přestávky v jinou vhodnou dobu na vhodném místě.
- 10 Nedostaví-li se střídající řidič včas na střídací místo, oznámí řidič, který měl být vystřídán, tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT a ten rozhodne o dalším postupu.

§ 37

Povinnosti řidiče při výkonu služby

- 1 Při výkonu služby je řidič povinen dodržovat pravidla drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích, řídit vlak tak, aby jeho počínáním nebyla ohrožována bezpečnost provozu, cestujících ani ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích nebo drážního provozu, dodržovat jízdní řád, zacházet šetrně s vozidly a zařízeními na trati a využívat setrvačnosti vlaku.
- 2 Řidič nesmí předat řízení vlaku neoprávněné osobě. Střídající řidič je povinen se na vyzvání prokázat střídanému řidiči platným Průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla a Oprávněním k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost.
- 3 V odůvodněných případech mohou převzít řízení vlaku pracovníci kontroly provozu DP nebo dispečerů. Těmto pracovníkům je řidič povinen na vyzvání předat řízení v případě, že se prokáží doklady ve smyslu předcházejícího odstavce. Pracovník, který přebírá řízení, je povinen zaznamenat tuto skutečnost do Průvodního listu tramvajového vozu (t.j. čas převzetí řízení a případně čas předání řízení zpět řidiči).
- 4 Ve vlacích určených k přepravě cestujících je řidič povinen během výkonu služby průběžně kontrolovat funkci označovačů jízdenek. Dojde-li k poruše, kterou řidič nemůže odstranit sám, je povinen zakrýt otvor pro označování jízdenek přelepku „Mimo provoz“. Uplatňuje-li u řidiče cestující chybný tisk označovacího strojku, prověří řidič strojek na nejbližší zastávce. Pokud jsou údaje cestujícího pravdivé, označí řidič strojek přelepku „Mimo provoz“. Na jízdenku s chybně vytištěnými údaji запиše cestujícímu správné údaje v tomto pořadí:
 - a) datum,
 - b) čas,
 - c) číslo linky,
 - d) pořadí linky,
 - e) své osobní číslo.Do Průvodního listu tramvajového vozu запиše vedle závady strojku i to, že provedl opravu jízdenky.
- 5 Znečištění vnitřku vozu ohlásí řidič provoznímu dispečinku JPT a dále se řídí jeho pokyny.

- 6 Řidiči vlaku určeného k pravidelné přepravě cestujících je zakázáno manipulovat s elektroinstalací vozu, není-li služebním příkazem stanoveno jinak. Případnou manipulaci zapisí do Průvodního listu tramvajového vozu. Řidiči ostatních vlaků mohou v rámci pracovního pořádku s vnitřním vybavením vlaku manipulovat pouze tehdy, mají-li příslušnou elektrokvalifikaci.

§ 38 **Povinnosti řidiče za jízdy**

- 1 Řidič je povinen jet po stanovené trase. U vlaků určených k pravidelné přepravě cestujících se stanovenou trasou rozumí trasa určená vlakovým jízdním řádem nebo služebním příkazem. Na stanovené trase je řidič povinen přepravovat cestující s výjimkou případů, kdy je jízda bez cestujících vyznačena přímo ve vlakovém jízdním řádu nebo pokud řidič k jízdě bez cestujících dostane služební příkaz. Na všech odklonových, přejezdových, výjezdových i zatahovacích trasách musí řidič informovat cestující o konkrétní trase vlaku, pokud to jednoznačně nevyplývá z vlakového informačního systému.
- 2 Řidič nesmí za jízdy s nikým mluvit, jíst a pít, bavit se s přepravovanými osobami a vypouštět je do prostoru vyhrazeného pro řidiče (s výjimkou ustanovení následujícího odstavce), rozjíždět se před uzavřením dveří a otevírat dveře před zastavením. Dále nesmí za jízdy držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, s nikým mluvit, reprodukovat hudbu nebo řeč (s výjimkou spuštění hlášení názvů zastávek, popř. informací pro cestující), mít na uších, případně v uších sluchátka, hands free či jiné předměty snižující vnímání a provádět činnosti, které snižují jeho pozornost nebo vnímání.
- 3 Při dispečerském zásahu, údržbě, opravě, kontrole provozu, výuce a školení může být na stanovišti řidiče přítomna další osoba (dispečer, pracovník mobilní čety technické údržby tramvají, pracovník kontroly provozu DP, řidič s oprávněním instruktora, řidiči zúčastnění na výcviku či zácviku) pouze u vozů, kde takovou přítomností nejsou sníženy podmínky k řízení vozu a výhledu z něj.
- 4 Řidič musí za jízdy sledovat stav kolejového svršku a trolejového vedení. Veškeré zjištěné závady na kolejovém svršku, trolejovém vedení či traťovém zařízení musí řidič okamžitě oznámit provoznímu dispečerovi JPT. Zjistí-li závadu, která by mohla způsobit poškození nebo vykolejení vlaku nebo zvětšení škody na traťovém zařízení, musí vlak ihned zastavit. Provozní dispečer JPT může s ohledem na rozsah závady stanovit služebním příkazem pomalou a opatrnou jízdu. V takovém případě musí průjezd vlaku dotčeným úsekem sledovat poučený pracovník (v případě potřeby za součinnosti s dalšími poučenými pracovníky), který musí okamžitě dát řidiči návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“, hrozí-li další jízdou nebezpečí.
- 5 Řidič může vlak rozjet teprve tehdy, je-li předcházející vlak v bezpečné vzdálenosti. Při nahromadění vlaků je třeba z důvodu možného přetížení energetické sítě vzdálenost mezi vlaky při rozjíždění zvětšit nad 50 m, při výpadech trakční energie nad 100 m, případně se rozjet až poté, co předcházející vlak přejeďe nejbližší úsekový dělič.
- 6 Mezi dvěma za sebou jedoucími vlaky musí řidič následného vlaku udržovat takovou vzdálenost, na kterou je schopen bezpečně zastavit. Obdobně musí postupovat i při jízdě za nekolejovými vozidly.
- 7 Mezi dvěma za sebou stojícími vlaky na trati nesmí být vzdálenost menší než 1 m. U vlaků se spřáhly vně skříně se vzdálenost měří od hlavy spřáhla.

- 8 Řidič nesmí provést úkon, který by umožnil nežádoucí otevření dveří vlaku. Zjistí-li řidič, že bez jeho zásahu došlo k otevření některých dveří, je-li vlak v pohybu, okamžitě zastaví a prověří důvod otevření dveří.
- 9 Dveře stanoviště řidiče u vlaků určených k přepravě cestujících nesmí být zakryty a musí být za jízdy uzavřeny. Za jízdy mohou být otevřeny pouze dveře u vlaků, na nichž se provádí zácvik.
- 10 Při jízdě za snížené viditelnosti je řidič povinen zapnout potkávací světla nebo světla pro denní svícení. Jiné bezdůvodné osvětlení je zakázáno. Při jízdě za snížené viditelnosti je řidič povinen včas zapnout vnější osvětlení všech vozů. Obrysová světla musí být za snížené viditelnosti rozsvícena po celou dobu provozního výkonu vlaku na všech jeho vozech. Je-li vlak vybaven světly do mlhy, přední světla do mlhy smí řidič užít jen za mlhy, sněžení nebo hustého deště. Zadní světla do mlhy musí řidič za mlhy, sněžení nebo hustého deště užít vždy, je-li jimi vlak vybaven.
- 11 Za snížené viditelnosti je řidič vlaku určeného k přepravě cestujících povinen zapnout vnitřní osvětlení celého vlaku. Nelze-li při snížené viditelnosti použít hlavní osvětlení uvnitř vlaku, řidič zapne nouzové osvětlení.
- 12 Přes úsekový dělič musí řidič přejíždět bez odběru trakčního proudu zadáním jízdy všemi sběrači vlaku v pracovní poloze a s vypnutou rekuperací, je-li to technicky proveditelné s ohledem na bezpečnost provozu. Pokud to provozní situace umožňuje, dodržuje řidič toto ustanovení i při jízdě přes trolejové křížení.
- 13 Je-li úsek trati mírně zaplavený vodou, může jej řidič projet přiměřeně sníženou rychlostí tak, aby nerozstříkával vodu. Uvedeným úsekem projíždí dle možností setrvačností. V případě zaplavení podjezdu kontaktuje řidič provozní dispečink JPT a řídí se jeho pokyny.
- 14 Řidič je povinen průběžně kontrolovat, zda-li má vlak dostatečnou zásobu písku. V případě potřeby písek doplní.
- 15 Řidič je povinen průběžně kontrolovat, zda-li na vlaku není zjevná závada.

§ 39

Brzdy a jejich používání

- 1 Brzdy tramvajového vlaku zabezpečují brzdění:
 - a) provozní,
 - b) zajišťovací (parkovací),
 - c) nouzové,
 - d) záchranné.
- 2 Provozní brzda (elektrodynamická) slouží ke snižování rychlosti vlaku a jeho zastavení.
- 3 Zajišťovací brzda (mechanická) slouží k trvalému udržení stojícího vlaku v klidu.
- 4 Kolejnicová brzda je brzda nezávislá na styku kola s kolejnicí. Řidič ji použije pouze tehdy, nestačí-li provozní brzdění k odvrácení hrozícího nebezpečí.
- 5 Nouzové brzdění umožňuje zastavení vlaku na kratší zábrzdnou vzdálenost než brzda provozní, používá se k odvrácení hrozícího nebezpečí. Použití uvede do činnosti brzdu provozní a brzdu kolejnicovou.

- 6 Záchranné brzdění umožňuje zastavení vlaku na kratší zábrzdovou vzdálenost než brzda provozní, používá se k odvrácení hrozícího nebezpečí. Záchrannou brzdu může uvést do činnosti i cestující. Použití uvede do činnosti brzdu zajišťovací, brzdu kolejnicovou a výstražný zvonec.
- 7 Na kluzké koleji, kde lze předpokládat skluz nebo smyk, musí řidič včas použít písek a přiměřeně používat stupně brzdy a jízdy.
- 8 Dojde-li při zadání jízdy ke skluzu, řidič vypne jízdu a vyčká, než se vyrovná rychlost vlaku s otáčkami kol a zvolí nižší stupeň jízdy a případně sype písek. V případě potřeby postup opakuje. Dojde-li při zadání brzdy ke smyku, řidič sníží nebo přeruší zadání stupně brzdy a sype písek. V případě, že je řidiči signalizováno působení zajišťovací brzdy, řidič zruší působení zajišťovací brzdy a celý postup opakuje. V případě nebezpečí řidič použije kolejnicovou brzdu a sype písek.
- 9 Hrozí-li nebezpečí zpětného skluzu nebo smyku, musí mu řidič předcházet včasným sypaním písku. Jestliže se vlak přesto dostane do zpětného skluzu nebo smyku, řidič použije brzdu kolejnicovou.
- 10 Byla-li uvedena kolejnicová brzda do činnosti při jízdě přes kolejové křížení nebo výhybku, musí řidič vlak zastavit. Před následujícím rozjezdem se musí přesvědčit, zda nedošlo k poškození kolejnicové brzdy nebo výhybky. Rovněž se musí přesvědčit, zda výhybka při jízdě proti hrotům nebyla pod vlakem kolejnicovou brzdou přestavena.
- 11 V případě selhání provozní brzdy je řidič povinen včas zastavit vlak zajišťovací brzdou s případným použitím písku. Nestací-li účinek zajišťovací brzdy k včasnému zastavení, použije řidič brzdu kolejnicovou a písek.
- 12 U vozu s ručním ovládním musí řidič při pohybu vlaku držet trvale levou rukou ovládací páku řadiče.
- 13 Dojde-li k zastavení vlaku (nulová rychlost) ve svahu, zajistí řidič vlak druhým stupněm mechanické brzdy (řadič v poloze zaparkováno).

§ 40 **Opuštění vlaku na trati**

- 1 Všichni pracovníci si musí počínat tak, aby nedošlo k nekontrolovatelnému pohybu vlaku.
- 2 Před opuštěním vlaku provede řidič následující úkony:
 - a) ponechá zaparkovaný brzdový pedál nebo ruční řadič,
 - b) vypne řízení,
 - c) přepínač směru jízdy nastaví podle typu vlaku do nulové polohy nebo přepne řízení do polohy „ZAPNUTO“,
 - d) zavře a zajistí okna stanoviště řidiče,
 - e) uzamkne dveře stanoviště řidiče,
 - f) zavře všechny dveře vlaku, nejedná-li se o nástupní zastávku.
- 3 Opuštět vlak s cestujícími (vyjma nástupních zastávek) z jiných než služebních důvodů je zakázáno.
- 4 Za opuštění vlaku se nepokládá, přestavuje-li řidič ručně výhybku, obsluhuje-li vstup do světelného signalizačního zařízení, uvádí-li v činnost některé zařízení mimo

stanoviště řidiče, manipuluje-li s nájezdovou plošinou nebo zjišťuje-li příčinu přerušení dopravy u řidiče předcházejícího vlaku. I v těchto případech však musí vlak přiměřeně zajistit proti zneužití dle typu vozu (např. uzavřením kabiny, uzavřením prvních dveří).

- 5 Řidič je povinen použít výstražnou vestu při zajišťování výstupu a nástupu cestujících mimo zastávku, při opravách tramvajového vozu (např. odjišťování brzdíčů) a pokud to nařizují obecně závazné právní předpisy. V ostatních případech použije výstražnou vestu dle svého uvážení s ohledem na bezpečnost provozu.
- 6 V úseku tratě klesání nebo stoupání 80 promile a vyšším, musí řidič před opuštěním vlaku uvést v činnost zajišťovací a kolejnicovou brzdu a neprodleně potom vlak zajistit zárázkami. Po zajištění vlaku vyruší účinek kolejnicové brzdy. Před dalším rozjezdem musí být zárázky odstraněny, při jejich odstraňování musí být v činnosti do doby obsazení stanoviště řidičem kolejnicová brzda.

§ 41

Přerušení jízdy vlaku s cestujícími

- 1 Přerušit jízdu vlaku s cestujícími je přípustné, nastanou-li na trati nebo ve vlaku mimořádné okolnosti, vyžadující vystoupení cestujících.
- 2 Při přerušení jízdy vlaku mezi zastávkami je povinností řidiče umožnit výstup cestujících pouze v těchto případech:
 - a) při překážce nebo poruše na trati nebo závadě na voze, je-li zdržení nebo předpoklad zdržení delší než 3 minuty,
 - b) při energetickém výpadku trvajícím déle než 3 minuty,
 - c) při nevolnosti cestujícího, která vyžaduje neodkladné lékařské ošetření,
 - d) při mimořádné události, kdy musí být vlak vyřazen z provozu,
 - e) je-li přítomnost cestujících ve voze nežádoucí (porod ve voze, záchvat cestujícího apod.),
 - f) při požáru ve voze.

V případech uvedených pod písm. d) - f) cestující na vyzvání řidiče vystoupit musí.

- 3 Nastanou-li okolnosti uvedené v předchozím odstavci, je řidič povinen zajistit bezpečný výstup cestujících a v případě potřeby zastavovat ostatní vozidla. Po pominutí předmětných událostí může řidič umožnit zpětný bezpečný nástup cestujících.
- 4 Pokud musí cestující vystoupit z vlaku mimo zastávku na trati, která je vedena mimo pozemní komunikaci, musí řidič neprodleně informovat provozní dispečink JPT, který s ohledem na stavební poměry trati zajistí bezpečnost cestujících případným zastavením provozu v daném místě a evakuaci osob z trati před obnovením provozu.

§ 42

Vytápění a větrání vlaku

- 1 V závislosti na klimatických podmínkách a stanovených variantách vytápění, které vyhláší provozní dispečink JPT, vytváří řidič vytápěním nebo větráním tepelnou pohodu v prostorech pro cestující, popř. zapne systém automatického vytápění nebo ventilace, je-li jím vlak vybaven.
- 2 Služebním příkazem lze v odůvodněných případech vytápění vozů omezit.

- 3 Povinnost minimálního vytápění nařizuje provozní dispečink JPT vyhledáváním variant. Podrobnosti k povinnému minimálnímu vytápění jsou uvedeny ve vnitřní normě.

Část VII Manipulace s vlaky

§ 43 Spojování a rozpojování vlaků

- 1 Spojování a rozpojování vlaků na trati se smí provádět jen se souhlasem provozního dispečinku JPT. Souhlas provozního dispečinku JPT se nevyžaduje při výuce a školení nebo při provádění zkoušek na tramvajových vozech pracovníky s právem technické kontroly.
- 2 Spojování a rozpojování vlaků ve vozovnách a dílnách se mimo výuky a výcviku smí provádět jen se souhlasem odpovědného pracovníka depa.
- 3 Spojování a rozpojování mohou provádět řidiči, brzdáři, dispečerů, pracovníci mobilní čtyř technické údržby tramvají, pracovníci kontroly provozu DP, řidiči s oprávněním instruktora, ve vozovnách a dílnách také poučení pracovníci údržby. Spojování a rozpojování některých typů vozů může být vnitřní normou omezeno pouze na určené proškolené pracovníky provozu.
- 4 Za spojení nebo rozpojení je odpovědný ten, kdo spojení nebo rozpojení fyzicky provedl.
- 5 Spojování vozů může být prováděno pouze tehdy, jsou-li vozy na stejné koleji. Spojení na nestejných kolejích může být provedeno pouze se souhlasem provozního dispečinku JPT na rozjezdové nebo sjezdové splítce. V tomto případě musí vlak jet jen směrem, kde splítka ústí do jedné koleje.
- 6 Při spojování v prostoru výhybek je řidič povinen zkontrolovat postavení jazyků výhybky nebo výhybek tak, aby byla zajištěna jízda vlaku do požadovaného směru.
- 7 Spojování a rozpojování vlaků nad pracovní jámou je přípustné jen z přechodových můstků.
- 8 Jsou-li obě kolejnice znečištěny, je nutno před spojováním a rozpojováním vlaků alespoň jednu kolejnici očistit, aby se zabránilo izolování od kolejí a tím úrazům elektrickým proudem.
- 9 Jde-li o spojování a rozpojování vlaků v oblouku, musí se provádět jen z vnější strany oblouku a obě spřáhla musí být v jedné přímce.
- 10 Při spojování a rozpojování vlaků nesmí být ve vozech cestující. Provozní dispečink JPT může povolit výjimku, je-li pro cestující bezpečnější zůstat ve voze.
- 11 Před spojováním musí být připojované vozy zabrzděny. Před rozpojováním musí být všechny vozy zabrzděny.
- 12 Spojování lze provádět z jakéhokoliv stanoviště, kterým se najíždí k místu spojení. Nelze-li použít žádné z těchto stanovišť, lze spojení provést couváním. Při spojování vozů couváním musí být na zadní plošině najíždějícího vozu další poučený pracovník, který zabezpečuje spojování vozů tím, že předává řidiči předepsané návěsti paží a slovními příkazy.

- 13 Při vlastním spojování nebo rozpojování musí být dodržen postup stanovený pro příslušný typ vozu s dodržením těchto zásad:
- a) při spojování musí najíždějící vlak jet pomalou a opatrnou jízdou tak, aby řidič byl připraven k okamžitému zastavení podle provozní situace před vlakem či návěstí,
 - b) při rozpojování může odjíždějící vlak odjet na vzdálenost 1 m až tehdy, není-li v prostoru odpojování žádný pracovník,
 - c) provádí-li spojování nebo rozpojování více pracovníků, dává příslušné návěsti pracovník provádějící vlastní spojení či rozpojení, jeho návěsti jsou v případě potřeby řidiči předávány dalšími pracovníky,
 - d) po ukončení spojování nebo rozpojování se musí řidič najíždějícího nebo odjíždějícího vlaku přesvědčit o spojení nebo rozpojení a o zajištění spráhel, s nimiž bylo manipulováno.

§ 44

Couvání a zpětný pohyb vlaků

- 1 Za couvání se považuje pohyb vlaku zpět, kdy řidič ovládá vlak ze stanoviště, které není v čele vlaku ve směru jízdy.
- 2 Za zpětný pohyb se považuje takový pohyb vlaku zpět, kdy řidič ovládá vlak z pomocného stanoviště nebo z druhého stanoviště, které je v čele vlaku ve směru jízdy vzad.
- 3 Při couvání spráženého soupravy je nutno ovládat vlak ze stanoviště řidiče posledního vozu, pokud je to technicky možné.
- 4 Couvání a zpětný pohyb musí zajišťovat dostatečný počet poučených pracovníků.
- 5 K couvání a zpětnému pohybu nad 2 metry mimo uzavřené objekty DP musí být vydán služební příkaz. Couvání a zpětný pohyb musí být zaznamenány v Provozním výkazu řidiče tramvaje, pokud to není nařízeno vnitřní normou jinak.
- 6 Při couvání a zpětném pohybu mohou být ve vlaku cestující jen tehdy, není-li ohrožena bezpečnost provozu.
- 7 Při couvání zaujme poučený pracovník (pracovníci) takové místo ve voze nebo mimo něj, aby zajistil bezpečnost couvání. V případě nutnosti musí dát včas znamení k zastavení řidiči následujícího vlaku, popřípadě řidiči jiného vozidla. Řidiči couvajícího vlaku dává předepsané návěsti, zodpovídá za správné postavení výhybek a za vjetí do správně postavených jazyků výhybek a v případě potřeby je přestavuje. Řidič smí couvat jen tehdy, dostal-li návěst „Odjezd“ a přesvědčil-li se, že osoba zajišťující bezpečnost couvání není v průjezdném průřezu koleje, po níž vlak couvá. Nejsou-li předepsané návěsti zřetelně rozeznatelné nebo nevidí-li řidič osobu zajišťující bezpečnost couvání, je povinen ihned zastavit vlak.
- 8 Ihned po rozjezdu z pomocného stanoviště se řidič musí přesvědčit o funkci provozní brzdy.

§ 45

Havarijní režimy

- 1 Základními havarijními režimy jsou:
 - a) havarijný pojezd,
 - b) nouzový dojezd,

- c) vypnutí motorové skupiny.
- 2 Havarijní pojezd umožňuje pokračovat v jízdě při výskytu některých závad.
- 3 Nouzový dojezd umožňuje pokračovat v jízdě při výskytu závad závažnějšího charakteru. V tomto režimu mohou vozidlo ovládat pouze pracovníci pohotovostních složek, ve výjimečných případech řidič na příkaz provozního dispečinku JPT.
- 4 Vypnutí motorové skupiny umožňuje pokračovat v jízdě při vyskytnutí se závady v okruhu motorové skupiny u vozů s pulzní regulací.
- 5 Povolení k jízdě v havarijním režimu vydává provozní dispečink JPT a ve smyslu vnitřní normy rozhodne o tom:
 - a) zda bude umožněna přeprava cestujících,
 - b) zda je vlak způsobilý pro jízdu v úseku nebezpečného klesání nebo stoupání,
 - c) zda je možné vlak ovládat z pomocného stanoviště,
 - d) jaká bude nejvyšší dovolená rychlost vlaku a nejvyšší dovolená rychlost do svahu, případně rychlost v úseku nebezpečného klesání nebo stoupání.
- 6 Řidič nemusí v havarijních režimech přepravovat cestující, není-li schopen zajistit jejich bezpečnost.

§ 46

Vlečení, sunutí a jízda kombinovaných vlaků

- 1 Přeprava cestujících je při vlečení, sunutí nebo jízdě kombinovaného vlaku zakázána. Provozní dispečink JPT může v provozuschopném voze povolit výjimku, je-li pro cestujícího bezpečnější zůstat ve voze.
- 2 Provozuneschopný nebo neprovozní vlak nesmí být s provozuschopným vlakem nebo vlaky spojen kabely mnohočlenného řízení, pokud pracovník s právem technické kontroly nebo provozní dispečink JPT nerozhodne jinak.
- 3 Každý provozuneschopný vůz musí být obsazen brzdářem, příp. brzdáři a dostatečným počtem poučených pracovníků k předávání návěstí.
- 4 Pokud jsou provozuschopné vozy, mezi nimiž je neprovozní vůz, spojeny kabelem mnohočlenného řízení, vlak ovládá pouze řidič v čele vlaku. Tato manipulace se považuje za vlečení. Nejsou-li provozuschopné vozy spojeny kabelem mnohočlenného řízení, vlak ovládají minimálně dva řidiči z provozuschopných vozů a návěstí zprostředkovává poučený pracovník v neprovozním voze.
- 5 Nelze-li provést spojení z jedné strany neprovozního vozu, musí volnou stranu vlaku zajišťovat krycí vlak jedoucí v blízkosti neprovozního vozu tak, aby v případě nežádoucího rozpojení mohl být neprovozní vůz krycím vlakem zachycen bez ohrožení drážního provozu nebo provozu na pozemních komunikacích. Pokud při jízdě takového vlaku je krycí vlak prvním vlakem, neprovozní vůz musí být obsazen dostatečným počtem poučených pracovníků k předávání návěstí. Je-li při jízdě takového vlaku krycí vlak posledním vlakem, v neprovozním voze se nesmí nacházet žádné osoby.
- 6 Z vozovny nebo z vhodného kolejového obratiště nesmí být vypraven sunoucí vlak, mimo případ, kdy je to z technického hlediska nezbytné.

- 7 Povolení k vlečení, sunutí nebo jízdě kombinovaného vlaku vydává provozní dispečink JPT nebo pracovník s právem technické kontroly a ve smyslu vnitřní normy rozhodne o tom:
 - a) kdo bude provádět spojování vlaků,
 - b) zda bude povolena výjimka k přepravě cestujících,
 - c) zda je vlak způsobilý pro jízdu v úseku nebezpečného klesání nebo stoupání,
 - d) jakým způsobem budou zajištěny dálkově ovládané výhybky proti nežádoucímu přestavení,
 - e) jaká bude nejvyšší dovolená rychlost vlaku a nejvyšší dovolená rychlost do svahu, případně rychlost v úseku nebezpečného klesání nebo stoupání.
- 8 Na provozuneschopných vozech musí být vypnuto řízení, zařízení odbavovacího a informačního systému a všechny spotřebiče na 600 V, pokud pracovník s právem technické kontroly nebo provozní dispečink JPT nerozhodne jinak.
- 9 Předávání návěstí mezi řidičem a brzdářem nebo mezi dvěma řidiči smí zprostředkovávat maximálně dva poučení pracovníci. Pokud tento počet nepostačuje, musí být předávání pokynů zajištěno jiným vhodným způsobem.
- 10 K vlečení a sunutí vlaku lze použít nekolejové motorové vozidlo, pokud trať umožňuje jízdu nekolejových vozidel. Spojení a rozpojení provádí obsluha motorového vozidla a odpovídá za něj řidič motorového vozidla.
- 11 Při sunutí sleduje brzdář provozní situaci před vozem a dává předepsané návěsti včetně návěsti „Pozor“. Při přetržení vlaku dá návěst „Vlak se přerhl“, zastaví dostupnou brzdou, vlak udržuje v klidu do chvíle, než dojde řidičem nebo poučeným pracovníkem k definitivnímu zajištění vlaku.
- 12 Brzdářem smí být řidič s platným Průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla a s platným Oprávněním k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy , akciová společnost, příslušného typu vozu.
- 13 Vyřazení zajišťovací brzdy provozuneschopného vozu z činnosti je povoleno teprve tehdy, pokud došlo k správnému sestavení vlaku, brzdáři zaujali svá místa, brzdář na stanovišti řidiče zkontroloval napětí na baterii, funkčnost kolejnicové brzdy a výstražného zvonku. Opuštění místa brzdáře a odpojení provozuneschopného vozu od provozuneschopných je povoleno teprve po uvedení zajišťovací brzdy opět v činnost.
- 14 Vyřazení zajišťovací brzdy u neprovozního vozu z činnosti je povoleno teprve tehdy, pokud došlo ke správnému sestavení vlaku včetně krycího.

§ 47

Obracení vlaků

- 1 Obracení je takový pohyb vlaku na obratišti, po jehož dokončení může vlak odjet na tu trať, po níž k vratnému zařízení přijel. Tramvajová obratiště se dělí na smyčky a kolejové trojúhelníky, které svým stavebním uspořádáním umožňují ukončení tramvajových linek (t.j. výstupní a nástupní zastávka, manipulační zastávka nebo prostor atd.). Jako tramvajové obratiště může být služebním příkazem stanoven pro obousměrné vlaky i kolejový přejezd.
- 2 Jednosměrná smyčka je takové obratiště, kterým vlaky projíždějí pouze jedním směrem. Tato smyčka může mít jednu nebo více předjízdných kolejí.

- 3 Obousměrná smyčka je takové obratiště, kterým vlaky projíždějí protisměrně, přičemž každá z protisměrně projížděných kolejí může mít jednu nebo více předjízděných kolejí. Řidič nesmí vjet do této smyčky, jestliže by tím znemožnil výjezd z ní.
- 4 Vlaky mohou jet současně po dvou (nebo více) stejným směrem pojížděných kolejích až k námezнику výhybky, za kterým se tyto koleje spojují.
- 5 Mimo tramvajová obratiště dle odst. 1 tohoto paragrafu je možné obracení vlaků jen na základě služebního příkazu.

§ 48 Zatahování vlaků

- 1 Způsob zatahování vlaků do vozoven a dílen je určen vnitřní normou. Zatahující vlaky musí umožnit výjezd vlakům vyjíždějícím.
- 2 Má-li vlak při zatažení projet mycím rámem, který je v provozu, musí řidič před vjetím do mycího rámu zavřít všechna okna i střešní větrací otvory vlaku a vypnout klimatizaci.
- 3 Než řidič opustí odstavený vlak, musí provést všechny úkony potřebné pro bezpečné odstavení daného typu vozu, zejména vypnout řízení a všechny spotřebiče, příp. zaparkovat brzdový pedál nebo ruční řadič a přepínač směru jízdy nastavit do nulové polohy.

Část VIII Návěsti a návěstidla

§ 49 Základní ustanovení o návěstech a návěstidlech

- 1 Návěst je viditelné nebo slyšitelné vyjádření zákazu, příkazu, výstrahy nebo informace a slouží k rychlému a spolehlivému informování a dorozumívání pracovníků provozu o situaci v dopravě.
- 2 Návěstidla jsou prostředky nebo pomůcky, jimiž se vyjadřují viditelné návěsti.
- 3 Osoba, která při výkonu pracovní činnosti se smí pohybovat na trati, musí znát návěsti „Nebezpečí - zastavte všemi prostředky“ a „Provozní zastavení“ a podmínky jejich použití.
- 4 Návěst „Nebezpečí - zastavte všemi prostředky“ musí být řidiči vlaku dána vždy, když by další jízdou byla bezprostředně ohrožena bezpečnost dopravy.
- 5 Každý pracovník provozu je povinen neprodleně uposlechnout návěsti, které vidí nebo slyší. Pochybnou nebo nezřetelnou návěst je nutno považovat za návěst závažnějšího charakteru nebo zakazující.
- 6 Každý pracovník provozu je povinen okamžitě nahlásit jakoukoliv poruchu návěstidel provoznímu dispečinku JPT. Poruchy návěstidel musí být neprodleně odstraněny.

§ 50 Signály pro tramvaje

- 1 Signály pro tramvaje a jejich užití je stanoveno zákonem o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a jeho prováděcími předpisy.

- 2 Zařazení signálu pro jízdu do požadovaného směru může být podmíněno výzvou. Výzva se zadává automaticky trolejovými (rádiovými) detektory nebo v závislosti na postavení vlakové cesty nebo ručně pomocí univerzální klíčky v kontaktním zámku příp. tlačítkem.



- 3 Signál „Výzva přímo“, „Výzva vlevo“ nebo „Výzva vpravo“ výzvového návěstidla nebo rozsvícením směrovek na kontaktním zámku, případně jejich kombinace, znamená pro řidiče informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do požadovaného směru.



- 4 Blikající signál „Výzva přímo“, „Výzva vlevo“ nebo „Výzva vpravo“ se současně svítícím signálem, který neumožňuje jízdu ve shodném směru, znamená, že dojde ke změně na signál umožňující jízdu do příslušného směru.

- 5 Blikající signál „Výzva přímo“, „Výzva vlevo“ nebo „Výzva vpravo“ se současně svítícím signálem, který umožňuje jízdu ve shodném směru, znamená, že dojde ke změně na signál zakazující jízdu do příslušného směru.

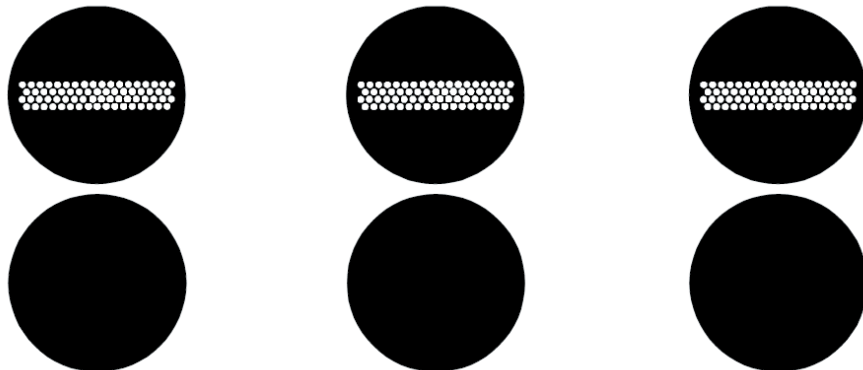


- 6 Nerozsvítí-li se z jakéhokoliv důvodu signál povolující jízdu do požadovaného směru ani po nárokování ruční výzvy, oznámí řidič tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT. Nepodaří-li se vypnutím světelného signalizačního zařízení nebo opravou zajistit průjezd přes světelné signalizační zařízení, je další jízda možná jen na pokyn policisty a na tratích ležících mimo pozemní komunikaci na pokyn dispečera nebo pracovníka kontroly provozu DP.
- 7 Před nejasným, nečitelným nebo jinak nesrozumitelným světelným signálem pro tramvaje musí řidič zastavit a o závadě vyrozumět provozní dispečink JPT.
- 8 Pokud je přednost v jízdě na tramvajových tratích, které leží mimo pozemní komunikaci, upravena dopravními značkami, jsou signály pro tramvaje dopravním značkám nadřazeny.

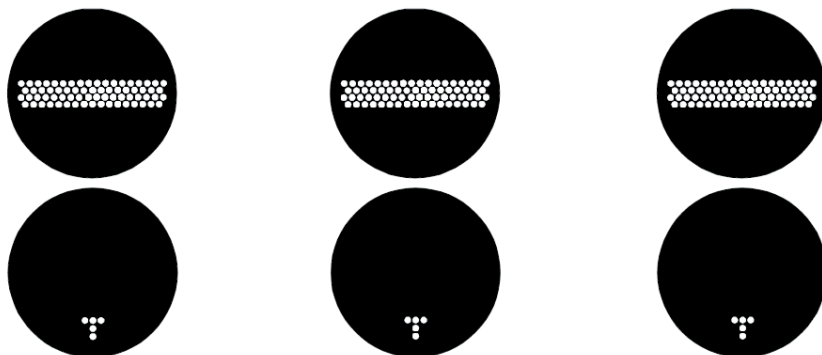
§ 51 Pražcové světelné signály

- 1 Pražcové světelné signály pro tramvaje slouží k řízení provozu na křižovatkách a zabezpečených místech. Tyto signály se zadávají automaticky nebo ručně pomocí univerzální klíčky v kontaktním zámku (příp. tlačítkem). V místě větvení vlakové cesty je každý směr zabezpečen vlastním signálem.

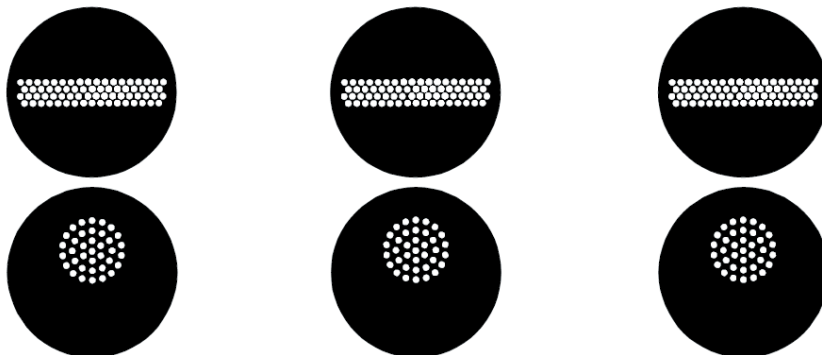
- 2 Signál „Stůj vlevo“, „Stůj přímo“ a „Stůj vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.



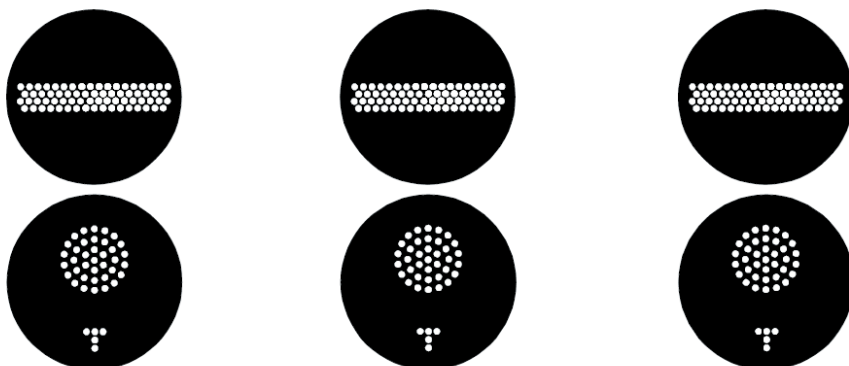
- 3 Signál „Stůj vlevo + výzva vlevo“, „Stůj přímo + výzva přímo“ a „Stůj vpravo + výzva vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením. Zároveň poskytuje informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do signalizovaného směru.



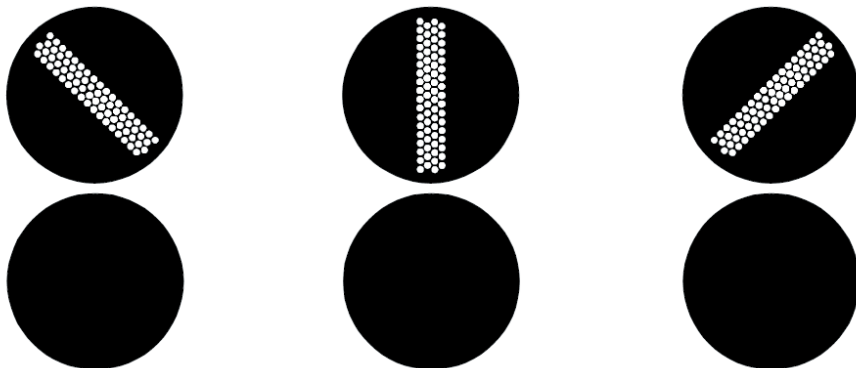
- 4 Signál „Příprava k odjezdu vlevo“, „Příprava k odjezdu přímo“ a „Příprava k odjezdu vpravo“ znamená pro signalizovaný směr možnost pro řidiče stojícího vlaku připravit se k jízdě a pro řidiče jedoucího vlaku povinnost přizpůsobit rychlost jízdy (příp. zastavit vlak) tak, aby do doby rozsvícení signálu „Volno“ v signalizovaném směru nepřešel dopravní značku „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, za světelné signalizační zařízení.



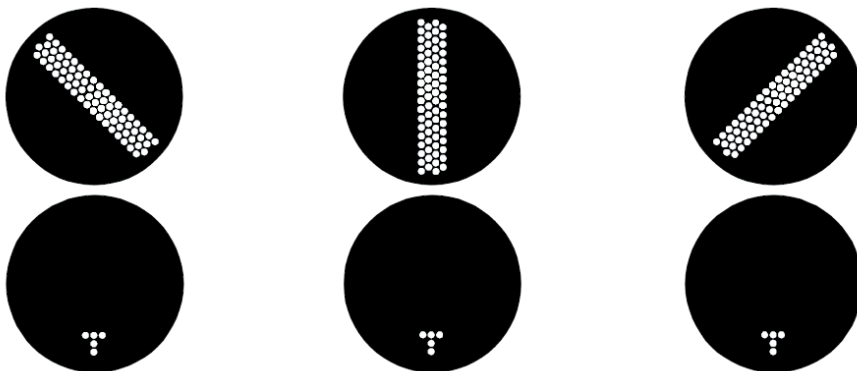
- 5 Signál „Příprava k odjezdu vlevo + výzva vlevo“, „Příprava k odjezdu přímo + výzva přímo“ a „Příprava k odjezdu vpravo + výzva vpravo“ znamená pro signalizovaný směr možnost pro řidiče stojícího vlaku připravit se k jízdě a pro řidiče jedoucího vlaku povinnost přizpůsobit rychlost jízdy (příp. zastavit vlak) tak, aby do doby rozsvícení signálu „Volno“ v signalizovaném směru nepřešel dopravní značku „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, za světelné signalizační zařízení. Zároveň poskytuje informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do signalizovaného směru.



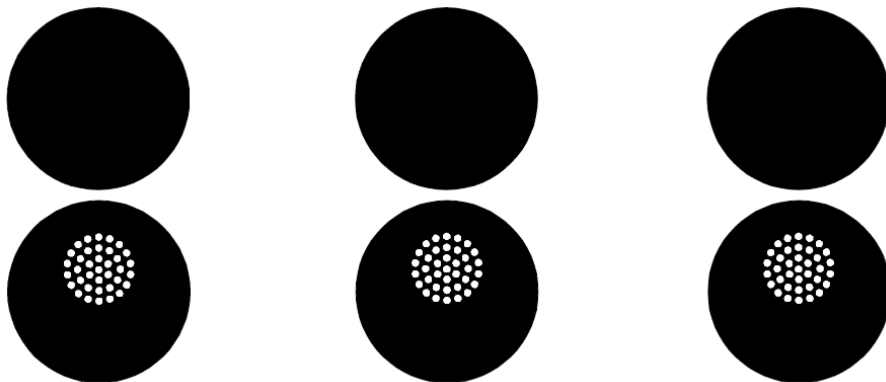
- 6 Signál „Volno vlevo“, „Volno přímo“ a „Volno vpravo“ znamená možnost pokračovat v jízdě jen v signalizovaném směru.



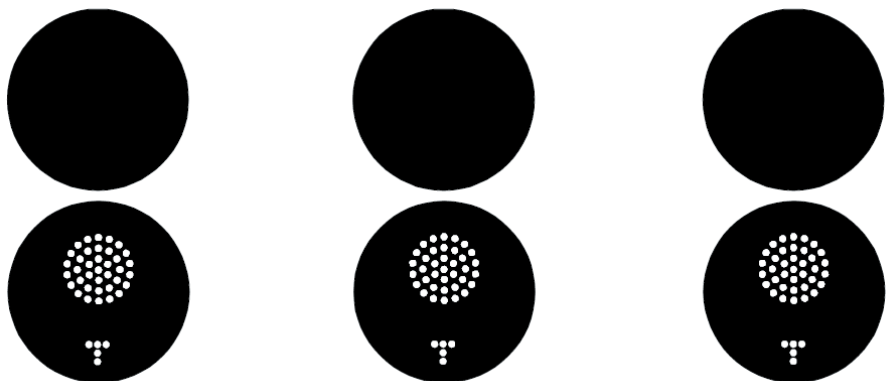
- 7 Signál „Volno vlevo + výzva vlevo“, „Volno přímo + výzva přímo“ a „Volno vpravo + výzva vpravo“ znamená možnost pokračovat v jízdě jen v signalizovaném směru. Zároveň poskytuje informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do signalizovaného směru.



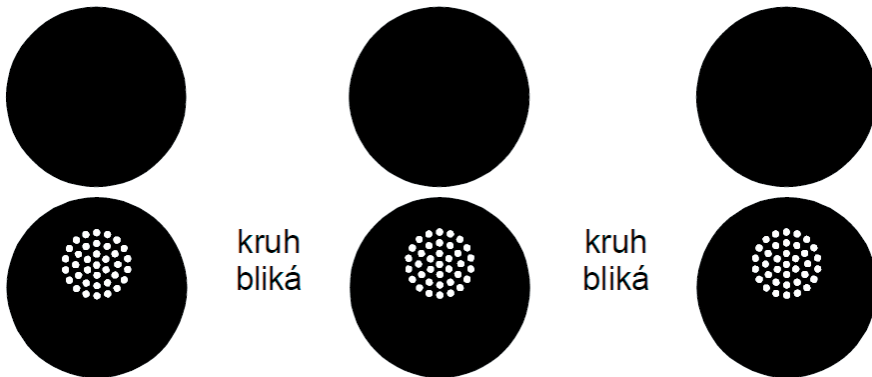
- 8 Signál „Pozor vlevo“, „Pozor přímo“ a „Pozor vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však vlak při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Není-li signalizační zařízení vybaveno signály „Pozor“ ve smyslu tohoto odstavce, platí toto ustanovení obdobně při rozsvícení signálů „Stůj“ do příslušného směru dle odst. 2 a 3 tohoto paragrafu.



- 9 Signál „Pozor vlevo + výzva vlevo“, „Pozor přímo + výzva přímo“ a „Pozor vpravo + výzva vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však vlak při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Zároveň poskytuje informaci o tom, že řidič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do signalizovaného směru. Není-li signalizační zařízení vybaveno signály „Pozor“ ve smyslu tohoto odstavce, platí toto ustanovení obdobně při rozsvícení signálů „Stůj“ do příslušného směru dle odst. 2 a 3 tohoto paragrafu.



- 10 Není-li signalizován žádný signál nebo je-li signalizován signál „Signalizace mimo provoz“, nejedná se o křižovátku řízenou nebo místo zabezpečené světelným signalizačním zařízením.



- 11 Nerozsvítí-li se z jakéhokoliv důvodu pražcový světelný signál povolující jízdu do požadovaného směru ani po nárokování ruční výzvou, oznámí řidič tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT. Nepodaří-li se vypnutím světelného signalizačního zařízení nebo opravou zajistit průjezd přes světelné signalizační zařízení, je další jízda možná jen na pokyn dispečera nebo pracovníka kontroly provozu DP.
- 12 Před nejasným, nečitelným nebo jinak nesrozumitelným pražcovým světelným signálem pro tramvaje musí řidič zastavit a o závadě vyrozumět provozní dispečink JPT.
- 13 Pokud je přednost v jízdě na křižovatkách upravena dopravními značkami, jsou pražcové světelné signály dopravním značkám nadřazeny. Pražcové světelné signály jsou nadřazeny také obecným pravidlům pro přednost tramvajů podle tohoto předpisu.

§ 52

Předsunuté návěsti a předvěsti

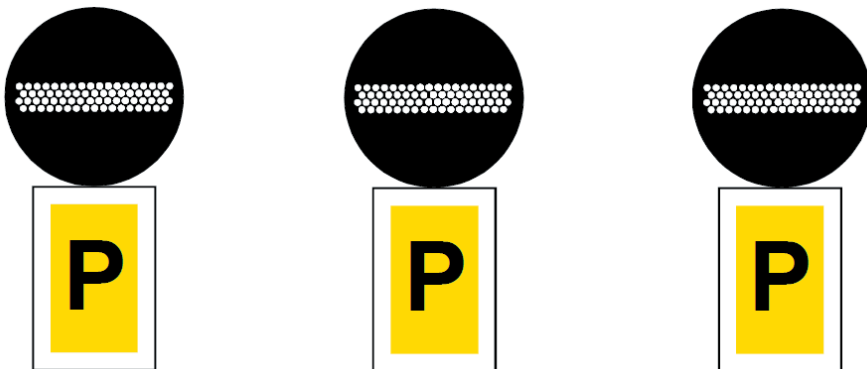
- 1 Návěst „Očekávej stůj“ se používá před světelným signalizačním zařízením se signály pro tramvaje. Upozorňuje řidiče, že na nejbližším světelném signalizačním zařízení musí očekávat na tramvajovém návěstidle signál „Stůj“.



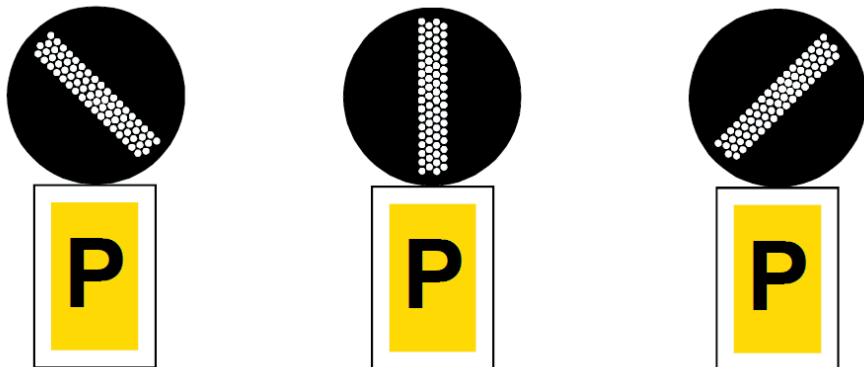
- 2 Návěst „Očekávej volno“ se používá před světelným signalizačním zařízením se signály pro tramvaje. Upozorňuje řidiče, že na nejbližším světelném signalizačním zařízení může očekávat na tramvajovém návěstidle signál „Volno“.



- 3 Signál „Předvěst stůj vlevo“, „Předvěst stůj přímo“ a „Předvěst stůj vpravo“ upozorňuje řidiče minimálně na zábrzdnu vzdálenost, že na křižovatce řízené nebo v místě zabezpečeném světelným signalizačním zařízením s pražcovými signály musí očekávat signál „Stůj“ do signalizovaného směru.



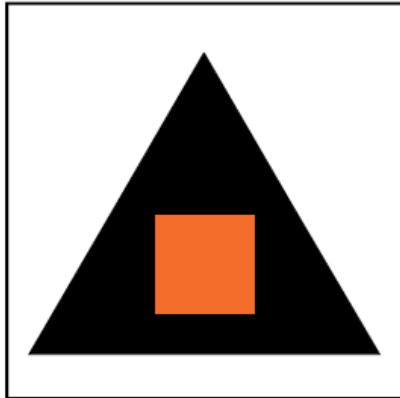
- 4 Signál „Předvěst volno vlevo“, „Předvěst volno přímo“ a „Předvěst volno vpravo“ upozorňuje řidiče minimálně na zábrzdnu vzdálenost, že na křižovatce řízené nebo v místě zabezpečeném světelným signalizačním zařízením s pražcovými signály může očekávat signál „Volno“ do avizovaného směru.



§ 53

Návěsti dálkově ovládaných výhybek

- 1 Návěst „Pracovní trolejový kontakt“ označuje místo, kde se na na trolejovém vedení nachází pracovní trolejový kontakt dálkově ovládané výhybky. Jedním pracovním trolejovým kontaktem lze ovládat jednu výhybku. Jsou-li dvě výhybky za sebou, je tato návěst doplněna písmeny „L“ nebo „P“ v závislosti na tom, kterou z výhybek lze příslušným pracovním trolejovým kontaktem ovládat. „P“ označuje ovládání pro vlakovou cestu vpravo a přímo, „L“ označuje ovládání pro vlakovou cestu vlevo a přímo. Pokud se vlaková cesta u dvojice výhybek staví 2x vpravo a přímo nebo 2x vlevo a přímo, doplní se návěst čísly „1“ a „2“ podle pořadí výhybek ve směru jízdy.



P

L

1

2

- 2 Návěst „Přijímač rádiového signálu“ znamená, že se v daném místě nachází přijímač rádiového signálu dálkově ovládané výhybky. Jedním přijímačem rádiového signálu lze ovládat jednu výhybku nebo dvojici výhybek. Nelze-li jednu z dvojice výhybek ovládat rádiovým signálem, doplní se návěst označením „L“, „P“, „1“ nebo „2“ v závislosti na tom, kterou výhybku lze rádiovým signálem ovládat.



- 3 Nelze-li výhybku ovládat pracovním trolejovým kontaktem nebo rádiovým signálem, označí se návěstí „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“ nebo „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“.



- 4 Světelné návěsti dálkově ovládaných výhybek „Postavení vlakové cesty vpravo“, „Postavení vlakové cesty přímo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ znamenají, že vlaková cesta je postavena do příslušného směru a výhybka je uzamčena. Tyto návěsti jsou signalizovány i v případě, že je ve smyslu odst. 3 tohoto paragrafu ovládání výhybky mimo provoz.



- 5 Světelná návěst dálkově ovládané výhybky „Neurčitá vlaková cesta“ znamená, že vlaková cesta nemusí být řádně postavena a řidič musí předpokládat neuzamčení

výhybky. Tato návěst je signalizována i v případě, že je ve smyslu odst. 3 tohoto paragrafu ovládání výhybky mimo provoz.

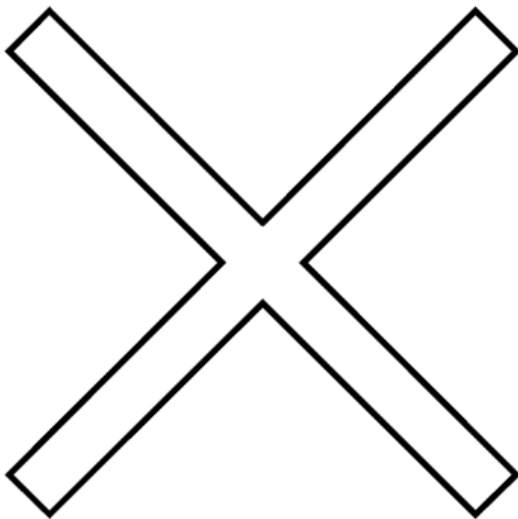


- 6 Pokud návěsti „Postavení vlakové cesty vpravo“, „Postavení vlakové cesty přímo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ a „Neurčitá vlaková cesta“ blikají, znamená to, že výhybka je blokována proti nežádoucímu přestavení dálkovým ovládním.
- 7 Jsou-li návěstidla umístěna u sebe pro dvojici výhybek, musí být stejným systémem jako v odst. 2 tohoto paragrafu doplněna označením „L“, „P“, „1“ nebo „2“ v závislosti na tom, pro kterou z výhybek návěstidlo platí. Světelná návěstidla jsou umístěna tak, že spodní návěstidlo přísluší první výhybce ve směru jízdy a horní návěstidlo výhybce druhé.



- 8 Pokud není návěstidlo viditelné jak z místa dálkového ovládní, tak i z místa případného ručního stavění, doplní se k výhybce druhé, pomocné návěstidlo.

- 9 Návěst „Dálkově ovládaná výhybka mimo provoz“ znamená, že výhybku nelze dálkově ovládat. Výhybka se nepovažuje za dálkově ovládanou.



- 10 Návěsti „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“, „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“ a „Dálkově ovládaná výhybka mimo provoz“ mohou být vyjádřeny i světelnými návěstmi „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“, „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“ a „Dálkově ovládaná výhybka mimo provoz“. V případě použití těchto světelných návěstí přímo na světelném návěstidle nejsou návěsti „Pracovní trolejový kontakt“ nebo „Přijímač rádiového signálu“ překrývány jinou návěstí. Pokud je mimo provoz pouze ovládání výhybky, je signalizováno i postavení vlakové cesty.



„Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“, resp. „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“ se signalizací „Postavení vlakové cesty vpravo“ (vlaková cesta může být též postavena přímo nebo vlevo) - výhybka uzamčena



„Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“, resp. „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“ se signalizací „Neurčité vlakové cesty“ - výhybka neuzamčena



„Dálkově ovládaná výhybka mimo provoz“ – středový bod neosvětlen

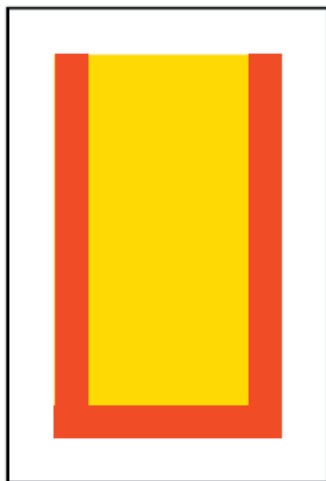
11 Návěst „Číselné označení dálkově ovládané výhybky“ slouží k identifikaci výhybky.



§ 54

Návěsti ručně ovládaných uzamykatelných výhybek

- 1 Samostatná návěst „Uzamykatelná výhybka“ označuje ručně ovládanou uzamykatelnou výhybku, která není číselně označena.

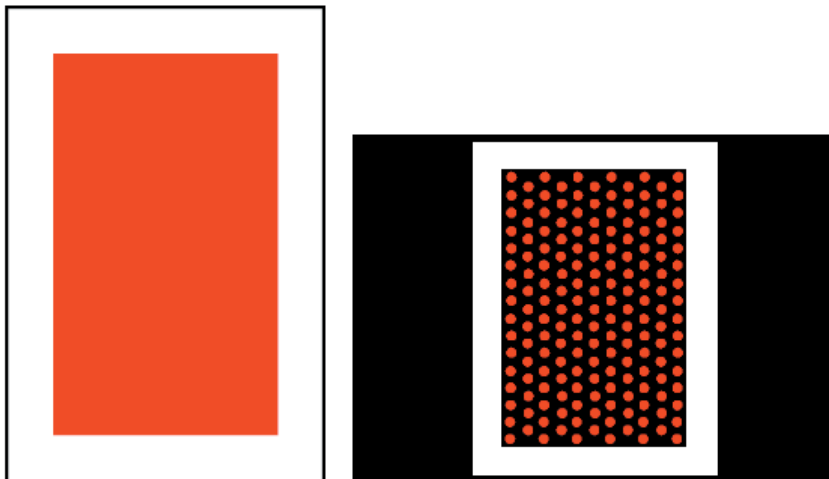


- 2 Návěst „Uzamykatelná výhybka“ může být doplněna pomocným světelným návěstidlem. V tomto případě je výhybka číselně označena.
- 3 Světelné návěsti ručně ovládaných výhybek „Postavení vlakové cesty vpravo“, „Postavení vlakové cesty přímo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ znamenají, že vlaková cesta je postavena do příslušného směru a výhybka je uzamčena. Návěsti jsou signalizovány stejným způsobem jako v § 53, odst. 4.
- 4 Světelná návěst ručně ovládané výhybky „Neurčitá vlaková cesta“ znamená, že vlaková cesta nemusí být řádně postavena a řidič musí předpokládat neuzamčení výhybky. Návěst je signalizována stejným způsobem jako v § 53, odst. 5.
- 5 Návěst „Číselné označení výhybky s pomocným návěstidlem“ slouží k identifikaci výhybky.

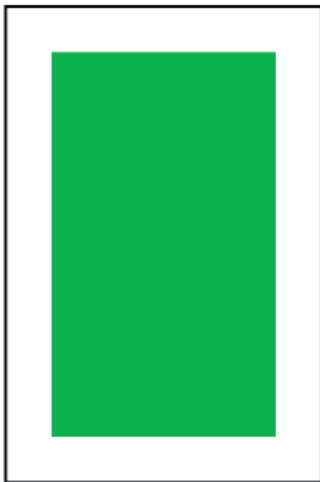


§ 55
Nepřenosné návěsti

- 1 Návěst „Stůj“ znamená, že vlak musí zastavit svým čelem před touto návěstí. Tato návěst může být i ve světelném provedení.



- 2 Návěst „Přejezd s předností v jízdě tramvaje“ upozorňuje řidiče na to, že na zábrzdnou vzdálenost je přejezd, na kterém má tramvaj dopravními značkami vyznačenou přednost v jízdě.



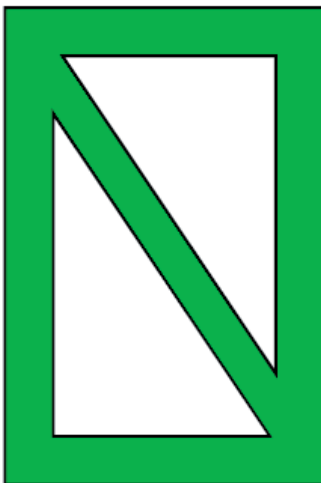
- 3 Návěst „Přejezd zabezpečený světelným signalizačním zařízením“ upozorňuje řidiče, že na zábrzdnu vzdálenost je přejezd tramvajové dráhy vybavený světelným signalizačním zařízením.



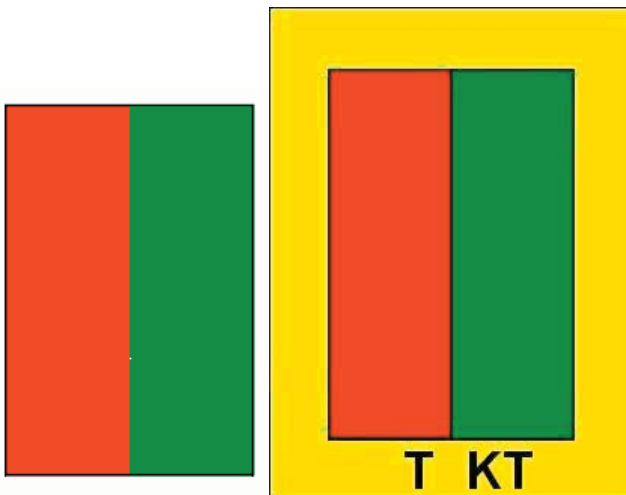
- 4 Návěst „Přejezd nezabezpečený“ upozorňuje, že na zábrzdnu vzdálenost je nezabezpečený přejezd.



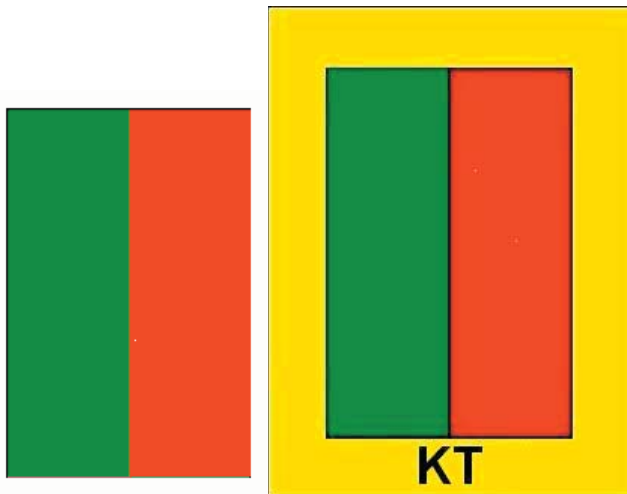
- 5 Návěst „Bezpečnostní zastavení“ znamená, že před touto návěstí musí každý vlak zastavit.



- 6 Návěst „Přednost v jízdě před protijedoucí tramvají“ označuje začátek úseku, v němž není povolena současná jízda tramvají v obou směrech jízdy. Na návěsti mohou být vyznačeny typy tramvají, pro které zákaz míjení platí nebo návěst může být doplněna podkladovou deskou s vyznačením typu tramvají pro které platí zákaz míjení a označením směru zákazu míjení. Text na podkladové desce a případně i označení směru zákazu míjení se umísťuje pod návěst "Přednost v jízdě před protijedoucí tramvají". Jakými písmeny jsou vyznačovány na návěsti zákazy míjení pro jednotlivé typy tramvají je upřesněno ve vnitřní normě. V takto označených úsecích má řidič, pro kterého návěst platí, přednost v jízdě, pokud se již v tomto úseku nenachází protijedoucí vlak, s nímž je zakázána současná jízda.



- 7 Návěst "Dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji" označuje začátek úseku ve kterém se nesmí míjet protijedoucí tramvaje a ve kterém musí řidič pro kterého návěst platí dát přednost v jízdě protijedoucí tramvaji. Na návěsti nebo na podkladové desce mohou být vyznačeny typy tramvají, pro které zákaz míjení platí a případně i směr jízdy zákazu míjení stejným způsobem jako v odstavci 6 tohoto paragrafu. Jestliže se protijedoucí vlak, jemuž je nutno dát přednost v jízdě, nachází ve vyznačeném úseku nebo se k němu blíží, je řidič povinen zastavit ještě před návěstidlem.



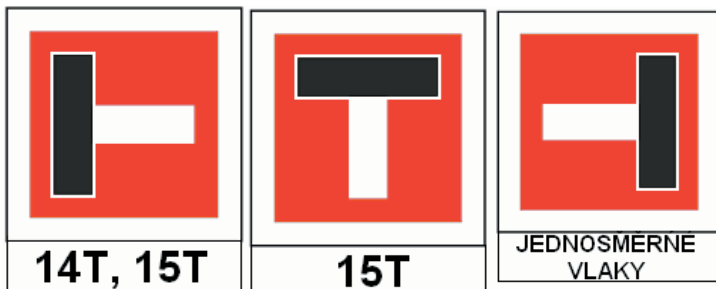
- 8 Konec úseku, v němž má řidič přednost v jízdě před protijedoucím vlakem, je označen návěstí „Konec úseku přednosti v jízdě před protijedoucí tramvají“.



- 9 Konec úseku, v němž dává řidič přednost v jízdě protijedoucímu vlaku, je označen návěstí „Konec úseku dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji”.



- 10 Návěst „Zákaz vjezdu vlaků určeného typu vlevo“ zakazuje řidiči vlaku určeného typu jízdu do kolejové větve vlevo. Návěst „Zákaz vjezdu vlaků určeného typu přímo“ zakazuje řidiči vlaku určeného typu jízdu do kolejové větve přímo. Návěst „Zákaz vjezdu vlaků určeného typu vpravo“ zakazuje řidiči vlaku určeného typu jízdu do kolejové větve vpravo. Doplňkový text pod těmito návěstmi určuje, pro které typy vlaků návěst platí.



- 11 Návěst „Kolejnice 49E1“ povoluje další jízdu do příslušné kolejové větve pouze tramvajovému vlaku, jehož všechny vozy jsou označeny piktogramem způsobilosti k poježdění kolejnic 49E1. Vozy způsobilé k poježdění kolejnic 49E1 jsou označeny piktogramem způsobilosti k poježdění těchto kolejnic. Piktogram je umístěn na čelním skle dle specifikace pro příslušný typ vozu. Obrazové provedení piktogramu je v příslušném poměru zmenšenou verzí návěsti dle tohoto odstavce. Řidič je povinen před výjezdem zkontrolovat označení všech vozů tramvajového vlaku piktogramem způsobilosti k poježdění kolejnic 49E1. S vozy neoznačenými tímto piktogramem nesmí vjet do úseků označených návěstí dle tohoto odstavce.



- 12 Návěst „Konec kolejnice 49E1“ označuje konec úseku, ve kterém jsou položeny kolejnice 49E1.



- 13 Návěst „Nebezpečné stoupání“ označuje začátek úseku s nebezpečným stoupáním, do kterého může řidič tramvaje vjet teprve tehdy, nevidí-li v tomto úseku před sebou žádný jiný tramvajový vlak. Do obsazeného úseku je možné vjet pouze na příkaz dispečera nebo pracovníka kontroly provozu DP. Řidič vlaku se zrychlovačem musí takto označeným úsekem projet maximální dosažitelnou rychlostí s ohledem na bezpečnost provozu a rozhledové podmínky. Červené číslo na návěsti vyjadřuje sklon nebezpečného stoupání v promile.



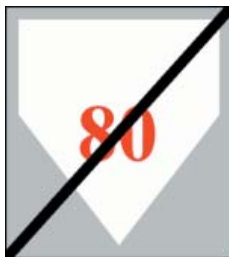
- 14 Návěst „Konec nebezpečného stoupání“ označuje konec úseku s nebezpečným stoupáním.



- 15 Návěst „Nebezpečné klesání“ označuje začátek úseku s nebezpečným klesáním, do kterého může řidič tramvaje vjet teprve tehdy, nevidí-li v tomto úseku před sebou žádný jiný tramvajový vlak. Do obsazeného úseku je možné vjet pouze na příkaz dispečera nebo pracovníka kontroly provozu DP. Při každém zastavení v takto označeném úseku se vlak musí rozjet odjištěním zajišťovací brzdy působením vlastní hmotnosti. Dojde-li k výpadku trakční energie, může vlak plynule pokračovat až do nejbližší zastávky. Červené číslo na návěsti vyjadřuje sklon nebezpečného klesání v promile.



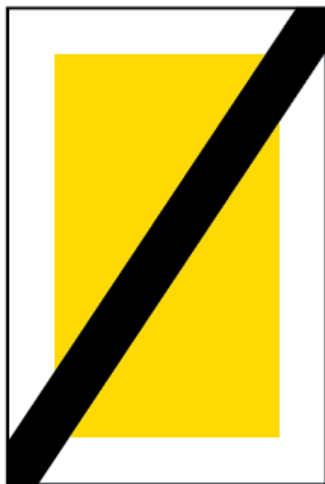
- 16 Návěst „Konec nebezpečného klesání“ označuje konec úseku s nebezpečným klesáním.



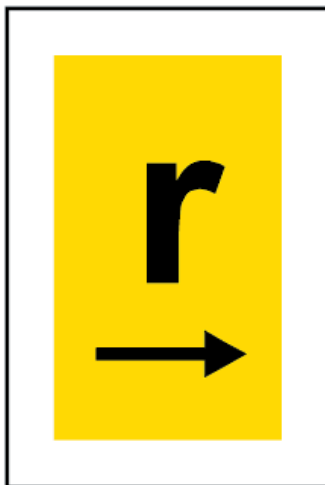
17 Návěst „Omezení rychlosti“ znamená, že vlak může pokračovat za touto návěstí nejvýše rychlostí uvedenou černým číslem na návěstidle. Není-li na návěstidle žádné číslo, značí to návěst „Pomalů“, t.j. rychlost do 10 km. h⁻¹. Návěstí „Pomalů“ se označují úseky, kde je nutné, aby jimi řidič projížděl se zvýšenou opatrností a pozorností. Rychlost vlaku nesmí přesáhnout předepsanou hodnotu nejpozději v okamžiku, kdy čelo vlaku míjí návěst. Úsek s omezenou rychlostí jízdy musí být ukončen návěstí dle odst. 18 tohoto paragrafu nebo další návěstí s omezením rychlosti.



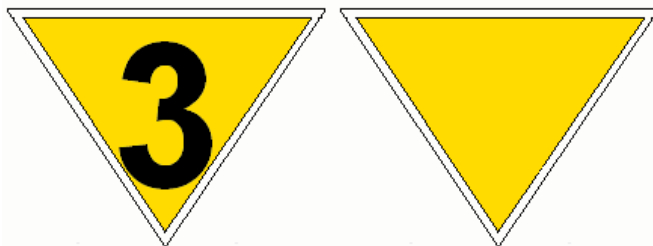
18 Návěst „Ukončení omezené rychlosti“ označuje konec úseku s omezenou rychlostí. Řidič smí zvyšovat rychlost vlaku teprve tehdy, až celý vlak mine návěst.



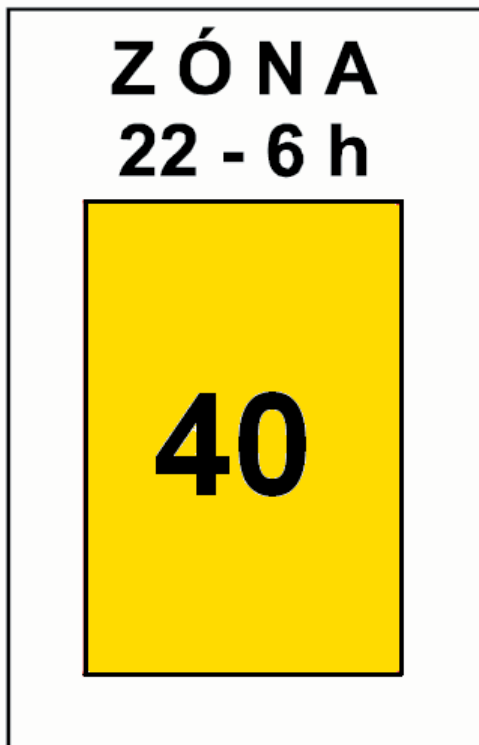
- 19 Návěst „Oblouk o malém poloměru“ označuje traťové oblouky o poloměru menším než 25 m, kde rychlost jízdy nesmí být vyšší než $15 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.



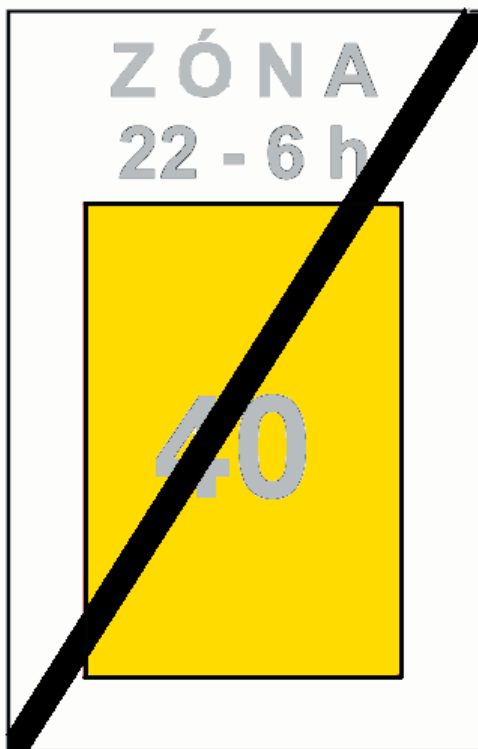
- 20 Návěst „Předvěstní štít“ se umísťuje na zábrzdnu vzdálenost před návěstí „Omezení rychlosti“ nebo „Pomalů“, pokud bude nejvyšší dovolená rychlost snižována o $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a více. Černé číslo na návěstidle označuje v desítkách $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$ hodnotu omezené rychlosti, která bude na návěstí „Omezení rychlosti“ (např. 3 pro $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, 2 pro $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, 1 pro $10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$). Pokud na návěstidle není žádné číslo, bude následovat návěst „Pomalů“.



- 21 Návěst „Zóna s omezením rychlosti“ znamená, že vlak může pokračovat za touto návěstí nejvýše rychlostí uvedenou černým číslem na žlutém podkladě v dolní části návěstidla. Rychlost vlaku nesmí přesáhnout předepsanou hodnotu nejpozději v okamžiku, kdy čelo vlaku míjí návěstidlo. Pokud je v horní části návěstidla uvedeno časové období, ve kterém zónové omezení rychlosti jízdy platí, je rychlost jízdy omezena pouze v tomto časovém období (číselný údaj vždy znamená určenou hodinu s nulovou minutovou hodnotou, např. 22 znamená 22.00 hodin). V zóně s omezenou rychlostí platí ostatní ustanovení provozního předpisu D 1/2, kterými jsou stanoveny nižší omezené rychlosti (např. při jízdě přes výhybky, křížení a v úsecích s nižší stanovenou rychlostí). Zóna s omezením rychlosti musí být ukončena návěstí dle odst. 22 tohoto paragrafu.



- 22 Návěst „Konec zóny s omezením rychlosti“ označuje konec zóny s omezením rychlosti. Řidič smí stanovenou rychlost vlaku zvyšovat teprve tehdy, až celý vlak mine návěstidlo.



- 23 Návěst „Zajišťovací výhybka“ označuje zajišťovací (vratnou) výhybku nebo výhybku zabezpečenou proti nežádoucímu přestavení.



- 24 Návěst „Manipulační výhybka“ označuje výhybku mimo obratiště, vozovny a dílny, která je v pravidelném provozu pojížděna proti hrotům jen do jedné kolejové větve a není vybavena světelným návěstidlem nebo jinou návěstí.



- 25 Návěst „Úsekový dělič“ označuje místo, kterým musí vlak projet všemi sběrači v pracovní poloze bez odběru trakčního proudu a s vypnutou rekuperací, je-li vybaven jejím vypínačem.



- 26 Návěst „Stáhní sběrač“ označuje překážku na trolejovém vedení. Do takto označeného úseku nesmí vjet žádný vlak se sběračem proudu v činné poloze.



27 Návěst „Zvedni sběrač“ označuje místo, kde řidič může zvednout sběrač proudu a odebírat proud z trolejového vedení.



28 Návěst „Úsekový dělič s magnety“ označuje místo rozdělení napájecí sítě, kterým lze projíždět s odběrem trakčního proudu.



- 29 Návěst „Úsek zvýšeného rizika“ označuje traťový úsek, ve kterém je zvýšeno riziko vzniku dopravních nehod a ostatních mimořádných událostí. Číslo vyjadřuje délku úseku v metrech.



- 30 Návěst „Námezník“ vyznačuje místo, kam až může bezpečně zajet čelo vlaku nebo kde se může nacházet zád vlaku, aniž by byl ohrožen průjezd jiného vlaku po výhybce. Námezník může být použit i v místě, kde se sbíhají resp. rozbíhají protisměrné koleje do resp. z kolejové splítky.



31 Návěst „Zúžený průjezdný průřez“ označuje místo zúžení průjezdného průřezu.



32 Každá návěst může být omezena nebo doplněna vhodným textem nebo symbolem.

33 Všechny návěsti mohou být zvýrazněny umístěním na podkladovou reflexní žlutou desku. Návěst je umístěna ve středu podkladové desky tak, aby deska tvořila kolem návěsti žluté reflexní orámování (viz obr. u odst. 6 a 7 tohoto paragrafu). Případný doplňkový text nebo symbol ve smyslu předchozího odstavce tohoto paragrafu je umístěn pod návěstí na podkladové desce.

§ 56 Přenosné návěsti

- 1 Přenosnými návěstmi se zabezpečují místa, na nichž se pracuje. Tyto návěsti se používají k zabezpečení pracovišť i v kolejistích vozoven a dílen. Vyjmenované návěsti mají stejný význam jako nepřenosné návěsti stejného názvu.
- 2 Návěst „Stůj“ se dává návěstním terčem červené barvy, svítilnou s červeným světlem nebo červeným praporkem. Návěst se umísťuje do průjezdného profilu tramvaje mezi kolejnice. Řidič je povinen zastavit vlak před touto návěstí. Dále může pokračovat v jízdě až poté, kdy poučený pracovník, zabezpečující ochranu pracoviště, návěst odstraní.
- 3 Návěst „Pomalů“ se dává návěstním terčem žluté barvy. Návěst se umísťuje do zorného úhlu řidiče tak, aby nebránila průjezdu tramvaj.
- 4 Návěst „Omezení rychlosti“ se dává návěstním terčem žluté barvy s číslem černé barvy. Návěst se umísťuje do zorného úhlu řidiče tak, aby nebránila průjezdu tramvaj.
- 5 Návěst „Ukončení omezení rychlosti“ se dává návěstním terčem žluté barvy s černou úhlopříčkou. Touto návěstí musí být ukončeny návěsti dle odst. 3 a 4 tohoto paragrafu.

§ 57

Návěsti dávané pracovníky provozu a cestujícími

- 1 Návěst „Nebezpečí - zastavte všemi prostředky“ znamená, že řidič musí okamžitě učinit opatření k zastavení vlaku všemi prostředky určenými k brzdění. Návěst se dává po celou dobu trvání nebezpečí. Návěst je dávána těmito způsoby:
 - a) kroužením nataženou paží, praporkem, svítilnou nebo jakýmkoliv předmětem před tělem směrem k řidiči,
 - b) rychle za sebou jdoucími krátkými zvuky píšťalkou, mechanickým zvoncem nebo vnitřním dorozumivacím zařízením (.),
 - c) nepřetržitým zvukem elektrického zvonce (_____).
- 2 Návěst „Stůj“ znamená, že vlak musí zastavit svým čelem před touto návěstí. Návěst se dává:
 - a) vztyčením paže proti přijíždějícímu vlaku,
 - b) červeným praporkem, červeným terčem nebo červeným světlem vstříc přijíždějícímu vlaku.
- 3 Návěst „Provozní zastavení“ se užívá při nutnosti neprodleně zastavit vlak provozním brzděním a dává se dvěma krátkými zvuky opakovanými s přestávkou píšťalkou, zvoncem nebo vnitřním dorozumivacím zařízením (. . . .).
- 4 Návěst „Vzdálenost k zastavení“ se užívá pro informaci řidiče, jak daleko je spřáhlo na čele vlaku od místa zastavení. Návěst dává poučený pracovník řidiči ústně v číslech vyjadřujících uvedenou vzdálenost v metrech.
- 5 Návěst „Pomalů“ znamená omezení rychlosti do 10 km.h^{-1} po celou dobu, po kterou je dávána ručně. Návěst se dává:
 - a) žlutým praporkem šikmo dolů nebo držením přenosného návěstidla vstříc přijíždějícímu vlaku,
 - b) kýváním napřaženou paží nahoru a dolů,
 - c) za snížené viditelnosti návěstní svítilnou se žlutým světlem vstříc přijíždějícímu vlaku.
- 6 Návěst „Pozor“ znamená, že řidič upozorňuje okolí na uvádění vlaku do pohybu nebo na jedoucí vlak. Návěst se dává dvěma krátkými zvuky mechanického zvonce (.) nebo jedním zvukem elektrického zvonce s trváním do 2 sekund (-). Řidič je povinen dát tuto návěst před vjezdem nad pracovní jámu a do haly depa.
- 7 Návěst „Příprava k odjezdu“ se užívá při odbavování vlaku na zastávkách. Návěst dává odpovědný pracovník, nacházející se v prostoru zastávky. Řidič po obdržení této návěsti uzavře dveře a čeká na návěst „Odjezd“. Návěst se dává:
 - a) upažením paže,
 - b) jedním dlouhým zvukem píšťalkou (-).
- 8 Návěst „Odjezd“ se užívá při odbavování vlaku na zastávkách, při spojování a rozpojování vozů, při vlečení a sunutí, při couvání a v ostatních případech, kdy je nutné informovat řidiče o tom, že může uvést vlak do pohybu. Při sunutí a couvání se tato návěst dává po celou dobu, kdy je trať ve směru jízdy volná a jízda je bezpečná. Návěst se dává:
 - a) máváním paží, ohnutou v lokti ve směru jízdy,

- b) jedním dlouhým a jedním krátkým zvukem píšťalkou (-.).
- 9 Návěst „Směr jízdy“ dává řidič výhybkáři. Návěst se dává přiložením dlaně pravé ruky k čelnímu oknu tak, aby sevřené prsty ukazovaly směr další jízdy; při jízdě přímo směřují prsty vzhůru.
- 10 Návěst „Spojení provedeno“ a „Rozpojení provedeno“ se používá při spojování a rozpojování. Návěst se dává jedním dlouhým a dvěma krátkými zvuky píšťalkou (-.).
- 11 Návěst „Vlak se přetrhl“ se používá, je-li nezbytné, aby řidič, brzdář, dispečer, pracovník mobilní čety technické údržby tramvají, pracovník kontroly provozu nebo jiný poučený pracovník, učinil všechna opatření k zastavení, případně zachycení utržených vozů vlaku. Návěst se dává dlouhým a krátkým zvukem píšťalkou, zvoncem nebo vnitřním dorozumivacím zařízením opakovaným do doby zastavení nebo zachycení vlaku (-.-.-.).
- 12 Výzva „Nevystupujte-nenastupujte“ dávaná před uzavíráním dveří pro ukončení výstupu a nástupu cestujících musí být současně zvuková a optická a musí trvat nejméně 3 sekundy, musí být zřetelně slyšitelná a viditelná uvnitř i vně vozidla.
- 13 Návěst „Výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace“ je dávaná cestujícím řidiči jako upozornění na výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace nebo cestujícího s kočárkem na příští zastávce. Návěst se dává dvěma krátkými zvuky vnitřním dorozumivacím zařízením ve vozidle (..).
- 14 Návěst „Žádost o nájezdovou plošinu“ je dávaná cestujícím na vozíku pro invalidy nebo jeho doprovodem řidiči při nástupu nebo výstupu ve vozech s nájezdovou plošinou. Návěst se dává stisknutím příslušného tlačítka vně nebo uvnitř vozu.
- 15 Návěst „Žádost o otevření dveří“ je dávaná cestujícím řidiči jako upozornění na povinnost umožnit v zastávce otevření dveří.

Část IX Přechodná a závěrečná ustanovení

§ 58 Přechodné ustanovení

- 1 Provoz na elektricky ovládané výhybce č. 044 Kubánské náměstí do obratiště bude řešit vnitřní norma dopravního ředitele do doby, než bude stávající zařízení modernizováno a provozováno ve smyslu tohoto provozního předpisu.

§ 59 Povolování a vydávání změn, doplňků a výjimek

- 1 Změny a doplňky schvaluje a výjimky z ustanovení tohoto provozního předpisu povoluje generální ředitel.
- 2 Dopravní ředitel vydá vnitřní normu s doplňky a vysvětleními k § 9, odst. 10 (označování vlaků), k § 26, odst. 2 (pravomoci kontrolorů ROPID), k § 31, odst. 2 (konkretizace úseků s rychlostí do 60 km.h⁻¹), k § 38, odst. 3 (konkretizace osob na stanovišti řidiče dle jednotlivých typů vozů), k § 42, odst. 3 (podrobnosti o vytápění) a k § 55, odst. 6 (zákazu míjení pro jednotlivé typy tramvají). V případě potřeby provede vysvětlení i k dalším paragrafům tohoto provozního předpisu. Rovněž je oprávněn provádět svými vnitřními normami dočasné změny a doplňky při zkušebním provozu.

- 3 Vedoucí jednotky Provoz Tramvaje vydá vnitřní normu k § 8, odst. 3 (činnosti výpraven), k § 11, odst. 5 (provádění zácviku); k § 27, odst. 3 a § 48, odst. 1 (zatahování do vozoven a dílen).
- 4 Vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje vydá vnitřní normu k 43, odst. 3, § 45, odst. 5 a § 46, odst. 7 (podmínky při spojování, havarijní režimy, vlečení a sunutí vlaků).

§ 60

Související vnitřní normy

- 1 K § 3, odst. 7 – provádění zkoušek na alkohol a jiné návykové látky včetně postupu při pozitivním výsledku.
- 2 K § 4, odst. 4 a § 26, odst. 5b – vnitřní kontrolní systém v DP.
- 3 K § 4, odst. 5 – zásady přidělování a používání stejnokrojů.

§ 61

Závěrečná ustanovení

- 1 Dnem účinnosti tohoto předpisu se ruší D 1/2 - Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje, schválený ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. – Elektrické dráhy, o.z. dne 19. 11. 1997 protokolem č. j. 12000/127/97 a jeho opravné listy č. 1 – 3.
- 2 Tento provozní předpis nabývá účinnosti dnem 1. dubna 2012.

Souhlasím s navrženým textem.

Datum: 1.12.2011

Ing. Petr Blažek v.r.
dopravní ředitel

Datum schválení: 2.12.2011

Ing. Martin Dvořák v.r.
generální ředitel