

DOPRAVNÍ PŘEDPIS

Soubor pravidel pro provoz na modulišti H0

**Pomůcka vychází z předpisů ČSD D1, D2 a D3 zjednodušených
pro provoz na modulovém kolejišti v epoše IIIc-IVb (1965-1985).**
Většina textu převzata s laskavým svolením sekce N Zababova z jejich příručky

Verze 1.1

Datum aktualizace: 1. dubna 2014

Milan Černohorský

Obsah:

1. **Základní pojmy**
2. **Druhy vlaků, GVD, SJŘ**
 - 2.1. Druhy vlaků a jejich pořadí podle důležitosti
 - 2.2. Grafikon vlakové dopravy (GVD)
 - 2.3. Sešitový jízdní řád (SJŘ)
 - 2.4. Staniční výpis z GVD pro výpravčí
3. **Návěstidla**
 - 3.1. Návěsti hlavních návěstidel a předvěstí
 - 3.2. Traťová návěstidla
 - 3.3. Zastávky, námezník
4. **Provoz dle D2**
 - 4.1. Vzájemná komunikace účastníků dopravního provozu, obsazení dopraven
 - 4.2. Telefonické dorozumívání – jednokolejný provoz
 - 4.3. Telefonické dorozumívání – dvoukolejný provoz
 - 4.4. Výprava vlaků a odjezd
 - 4.5. Vjezdy vlaků do stanic
 - 4.6. Dálková obsluha provozu (DOP)
5. **Provoz dle D3**
 - 5.1. Základní ustanovení
 - 5.2. Křižování vlaků
6. **Posun**
 - 6.1. Organizace posunu
 - 6.2. Jízda posunu
 - 6.3. Návěsti seřadovacích návěstidel
 - 6.4. Posun do trati
 - 6.5. Posun v dopravnách D3
7. **Provoz vozidel**
 - 7.1. Modely vozidel
 - 7.2. Hnací vozidla
 - 7.3. Vlak
 - 7.4. Osobní vlak
 - 7.5. Nákladní vlak
 - 7.6. Hlášení závad vozidel a jejich náhrady

1. Základní pojmy

Stanice – Místo na trati s kolejovým rozvětvením ohraničené vjezdovými návěstidly nebo lichoběžníkovou tabulkou.

Obsazená stanice – Stanice obsazená výpravčím nebo dirigujícím dispečerem, případně navíc další staniční obsluhou.

Dirigovaná stanice – Stanice neobsazená.

Dirigovaný úsek tratě – Úsek tratě s jednou nebo více dirigovanými stanicemi.

Odbočka – Místo na trati, které umožňuje jízdu vlaků na jednotlivé tratě. Může být obsazena nebo obsluhována dálkově.

Hradlo – návěstidlo na širé trati dělící trať na prostorové oddíly

Dálková obsluha – Obsluha více stanic, odboček, traťových hradel jedním výpravčím.

Nákladíště - Nakládkové místo na trati, místo na trati s kolejovým rozvětvením sloužící pouze k nakládce a vykládce vozů.

Vlečka – Neveřejná trať vycházející ze stanice nebo odbočující z traťové koleje sloužící k přepravě vozů do a z podniku, kterému patří.

Zastávka – Místo na trati vybavené jen pro výstup a nástup cestujících, je označeno návěstmi.

Výpravčí – Osoba organizující jízdy vlaků a posun ve své stanici.

Dirigující dispečer – Osoba organizující jízdy vlaků a posun ve své stanici, a navíc totéž na celém dirigovaném úseku trati, která je mu přidělena. Může být sloučena s funkcí výpravčí.

Staniční obsluha – Osoba přidělená k výpravčímu při velkém objemu práce ve stanici.

Strojvedoucí – Osoba řídící vlak.

Vlak – hnací vozidlo a tažená vozidla - vozy jedoucí po trati podle jízdního řádu.

Nejvyšší povolená rychlost – Je rychlost omezena traťovou rychlostí, stanovenou rychlostí vlaku dle GVD, návěstidly a nejvyšší konstrukční rychlostí hnacího vozidla a vozů.

Posun – Jízda vozidel v obvodu stanice

Posun mezi dopravnami - Jízda formou posunu na místo na trati.

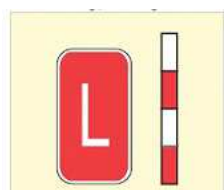
Zabezpečovací zařízení – Zařízení, které umožňuje ovládání stanic, odboček a nebo nakládkových míst na trati a částečně nebo úplně zajišťuje bezpečnost provozu.

Místní ustanovení – Samostatné zpracování odchýlné organizace provozu neobsažené v tomto předpise.

Návěstidlo – Zařízení, které svým významem nebo návěstí upravuje způsob jízdy vlaku.

Hlavní návěstidla – Návěstidla ve stanicích a na odbočkách, které platí pro vlaky, případně i pro posun. Mohou být světelná nebo mechanická. Zakazují nebo dovolují jízdu vlaků. Mohou i omezovat maximální povolenou rychlost vlaku.

Příklady označení návěstidel, štítky a nátěry stožárů:



Hlavní návěstidlo platná jen pro jízdu vlaku



Hlavní návěstidlo platná pro jízdu vlaku i posun



Oddílová návěstidla automatického bloku



Samostatné předvěsti



Seřadovací návěstidla

Předvěst – Upozorňuje na návěst, která bude následovat.

Seřadovací návěstidlo – Platí pouze pro posun. Zakazuje nebo povoluje posun. Neplatí pro jízdu vlaků.

GVD – Grafikon vlakové dopravy je grafickým znázorněním všech jízdních řádů pravidelných vlaků na dané trati, ke GVD jsou vydávány služební pomůcky – sešitové jízdní řády, oběhy vozidel, oběhy souprav, výpisy z GVD pro staniční zaměstnance.

2. Druhy vlaků, GVD, SJŘ

2.1. Druhy vlaků a jejich pořadí podle důležitosti

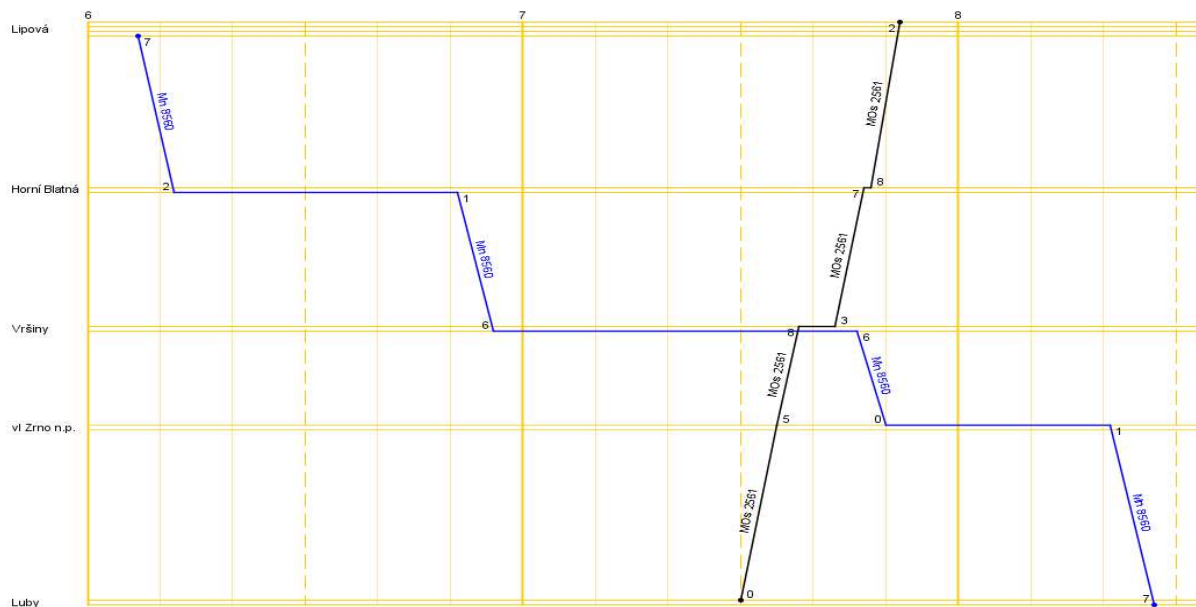
- Ex** – Expresní vlak
- R** – Rychlík
- Re** – Rekreační rychlík ROH
- Sp** – Spěšný vlak
- Os** – Osobní vlak
- NEx** – Expresní nákladní vlak (TEEM)
- Rn** – Rychlý nákladní vlak
- Sn** – Spěšný nákladní vlak
- Ls** – Lehký sběrný vlak
- Pn** – Průběžný nákladní vlak
- Vn** – Vyrovnávkový nákladní vlak
- Sv** – Soupravový vlak
- Mn** – Manipulační nákladní vlak
- Lv** – Lokomotivní vlak
- Pv** – Přestavovací nákladní vlak
- Vleč** – Vlečkový nákladní vlak
- Služ** – Služební vlak
- P** – Pracovní vlak

U vlaků vedených motorovým vozem, motorovou jednotkou se přidává před druhovou zkratkou vlaku písmeno M – MOs, MR...

U vlaků vedených elektrickou lokomotivou, elektrickou jednotkou se přidává před druhovou zkratkou písmeno E – ER, EEx, EPn...

Označování v mezinárodní dopravě určí tvůrce GVD pro setkání, doporučená je lomená forma – např. R/P

2.2. Grafikon vlakové dopravy (GVD)



Každá trať musí mít nakreslený GVD. Jedná se o grafické znázornění jízdy vlaku po trase v čase. Ke GVD se vřadí služební pomůcky – sešitový jízdní řád, oběhy vozidel, turnusy strojvedoucích a staniční výpis pro výpravčí.

2.3. Sešitový jízdní řád (SJŘ)

Sešitové jízdní řády je služební pomůcka s výpisem jednotlivých vlaků z GVD včetně doplňkových informací.

Sešitový jízdní řád obsahuje:

- Hlavičku, kde je druh vlaku, číslo vlaku, případný název a trasa vlaku, plánovaná řada hnacího vozidla, normu délky a u nákladních vlaků i normu zátěže dle třídy sklonu.
- Tabulku jízdního řádu s jednotlivými sloupci viz níže:

Druh, číslo, název vlaku

Trasa vlaku

Plánovaná řada hnacího vozidla

Norma délky vlaku

Sloupce

MEx 7 Vindobona
Berlín — Pecka — Staré Splavy — Wien

Motorový vůz DR VT18.16
Normativ délky: 64 náprav

	1	2	3	4	5	6	7	8
Pecka		⊖				6 29	80	
Filipkov		⊖	4	6 33	0 ^s	33 ^s		
Staré Splavy			3	6 36 ^s				
Úhrnem . . .			7	+	0 ^s	= 7 ^s min.		

MOs 2561

Motorový vůz M152.0.
Normativ délky: 3 náprav

Vlak křížuje ve stanici Vršiny s vlakem 8560, jako vlak druhý a vjíždí na kolej č. 1.

	1	2	2a	3	4	5	6	7	8	9
Luby			1				7 30	40	II	
vl Zrno n.p.			TK	5		0	35			
Vršiny		⊖	1	3	7 38	5	43	60		Mn 8560
Horní Blatná		*	1	4	47	1	48			
Lipová ⊖		⊖		4	7 52					
Úhrnem . . .				16	+	6	= 22 min.			

* = Ohlašovací povinnost zrušena.
⊖ = pravidelný vjezd na obsazenou kolej

Mn 8560

Lok. T435.0. Norma zatížení: Lipová - Horní Blatná 520 tun
Horní Blatná - Vršiny 290 tun
Vršiny - Luby 250 tun

Norma zatížení dle třídy sklonu
(Pouze u nákladních vlaků)

Vlak přijíždí do stanice Vršiny jako první, na kolej č. 2, manipuluje a připravuje vlakovou cestu pro vlak 2561, kterému dovolí vjezd do stanice.


Normativ délky: 13 náprav

	1	2	2a	3	4	5	6	7	8	9
Lipová ⊖		⊖					6 07	50	II	
Horní Blatná			3	5	6 12	39	51		IV	
Vršiny			2	5	56	50	7 46	40	II	MOs 2561
vl Zrno n.p.			TK	4	7 50	31	8 21		VI	
Luby		Δ*	2	6	8 27					
Úhrnem . . .				20	+	120	= 2 hod. 20 min.			





Δ = pravidelný vjezd na kusou kolej
* = Po dojezdu manipuluje.

Význam sloupců v sešitovém jízdním řádu:

- 1) Dopravní a stanoviště
 - bez označení – stanice či dopravna
 - **vl** – vlečka
 - **z** – zastávka
 - **zn** – zastávka s nákladištěm
 - **n** – nákladiště

-  – dirigující stanice obsazená dirigujícím dispečerem

2) Zvláštní opatření (může nastat kombinace uvedených)

-  – stanice se světelnými návěstidly (rychlostní návěstní soustavou)
-  – vlak křížuje v dopravně D3 a je druhý, čeká na povolení k vjezdu
-  – pravidelný vjezd na obsazenou kolej
-  – pravidelný vjezd na kusou kolej
- • – ostatní poznámky významné pro jízdu vlaku v dané dopravně, stanovišti

2a) Číslo stanovené koleje (pouze na tratích D3)

3) Pravidelná jízdní doba v minutách

4) Čas příjezdu (pokud není uveden, vlak projíždí)

5) Délka pobytu v minutách

6) Čas odjezdu

7) Stanovená rychlost

8) Třída sklonu tratě

9) Stihne vlak číslo (pouze na tratích D3 při křížování nebo předjíždění vlaků)

Na zadní straně obálky turnusu s výběrem ze sešitového jízdního řádu jsou uvedeny nástupy strojvedoucího na vlak číslo, čas, stanice nástupu, ukončení obsazení hnacího vozidla strojvedoucím (pokud se neshoduje stanice ukončení a nástupu je uvedeno upozornění o přesunu, důležitá je rovněž stanice do – tedy stanice ukončení obsazení hnacího vozidla na daném vlaku – nemusí se shodovat s koncovou stanicí vlaku) a poznámka. Jsou přiloženy vysvětlivky zkratk stanic.

Tabulka s nástupy strojvedoucího

Vlak	Odjezd	Z - Do	Poznámka
Os 2420	6:50	Mkl - Han	
Os 2421	8:49	Han - Mkl	
— přesun do stanice Jeseník —			
Pn 6534	11:34	Jsn - Han	vlak má postrk
Mn 8261	14:08	Han - Mkl	

Han - Hanušovice

Jsn - Jeseník

Mkl - Mikulovice

2.4. Staniční výpis z GVD pro výpravčí

Staniční výpis z GVD slouží výpravčímu stanice k základní orientaci o vlacích výchozích, projíždějících a končících. V jednotlivých sloupcích je uvedeno:

- **X** - sloupec k označení již „vyřízených“ vlaků
- **Z** - ze stanice
- **Příjezd** - příjezd v hodin:minut
- **Kol.** - na kolej (důležité pro organizaci dopravy ve stanici)
- **Odjezd** - odjezd v hodin:minut
- **Do** - následující stanice – směr
- **Konec** - cílová stanice vlaku
- **Poznámky:**
- u výchozích vlaků ze stanice uvedeno – oběh hnacího vozidla, souprava, doplňující informace zejména k nákladní dopravě, max. počet náprav vlaku, silně vytištěny údaje výchozího postavení vlaku

- u končících vlaků ve stanici uvedeno – hnací vozidlo na který vlak přechází, souprava na který vlak přechází, doplňující informace zejména k nákladní dopravě, případně uvedeno, že v rámci GVD končí ve stanici

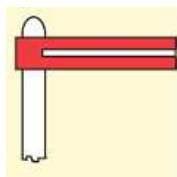
Frýdlant nad Ostr.								
X	Vlak	Z	Příjezd	Kol.	Odjezd	Do	Konec	Poznámky
	Pn 6533	Han	6:12	1	6:12	Jsn	Jsn	
	Pn 6424	Kvt	6:20	4				HV: N4 na Lv 8823 (9:25), zátěž pro Mn 8424
	Pn 5261	Han	6:28	1	6:28	Kvt	Mkl	
	Os 2741	Jsn	6:49	5				HV: O3 na Os 2742 (9:38), Souprava: O11 na Os 2742 (9:38)
	Ex 105	Han	6:54	1	6:56	Kvt	Mkl	
	Mn 8424			4	7:00	Jsn	Vzm	[21 náprav], HV: N7 (T466.2 (434.1)), zátěž od Pn 6424, přivěšení místní zátěže směr Vizovice město
	Os 2420	Kvt	7:15	1	7:17	Han	Han	
	Sp 641			3	7:19	Jsn	Jsn	HV: R2 (T478.3 (T478.1)), Souprava: R03 (BDa+2xBa+ABa), dvoudenní oběh HV R2/R3
	Pn 5262	Kvt	7:54	4	8:06	Han	Han	[48 náprav]
	Sp 642	Jsn	7:56	3	8:22	Kvt	Mkl	
	Os 2433	Han	7:56	2	8:02	Kvt	Mkl	
	R 483	Han	8:41	1	8:43	Jsn	Vzm	
	Mn 8266	Kvt	8:45	4	10:20	Han	Han	[48 náprav], zátěž Hanušovice (černá, hnědá, žlutá)
	Os 2421	Han	8:56	1	8:58	Kvt	Mkl	
	Ex 106	Kvt	9:14	1	9:16	Han	Han	

3. Návěstidla

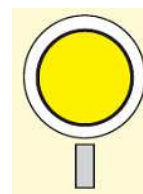
3.1. Návěsti hlavních návěstidel a předvěstí

Světelné návěstidlo, svět. předvěst *Mechanické návěstidlo* *Mechanická předvěst*

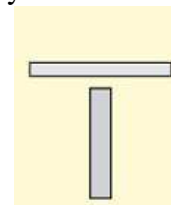
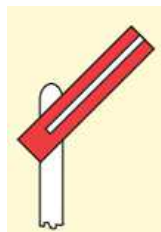
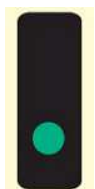
Návěst **Stůj** – Vlak nesmí jet za návěstidlo s návěstí stůj!



Návěst **Výstraha** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Stůj**!



Návěst **Volno** – Strojvedoucí může jet od tohoto návěstidla nejvyšší povolenou rychlostí.



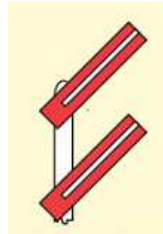
Návěst **Očekávejte rychlost 40 km/h** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Rychlost 40 km/h**. (*Pomalou kmitající žluté světlo.*)



Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Rychlost 60 km/h**. (*Rychle kmitající žluté světlo.*)



Návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha, Vjezd odbočkou** (u mechanických návěstidel) - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h a na následujícím návěstidle musí očekávat návěst **Stůj**.



Návěst **Rychlost 40 km/h, potom 40 km/h** - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h a na následujícím návěstidle musí očekávat návěst **Rychlost 40 km/h**.



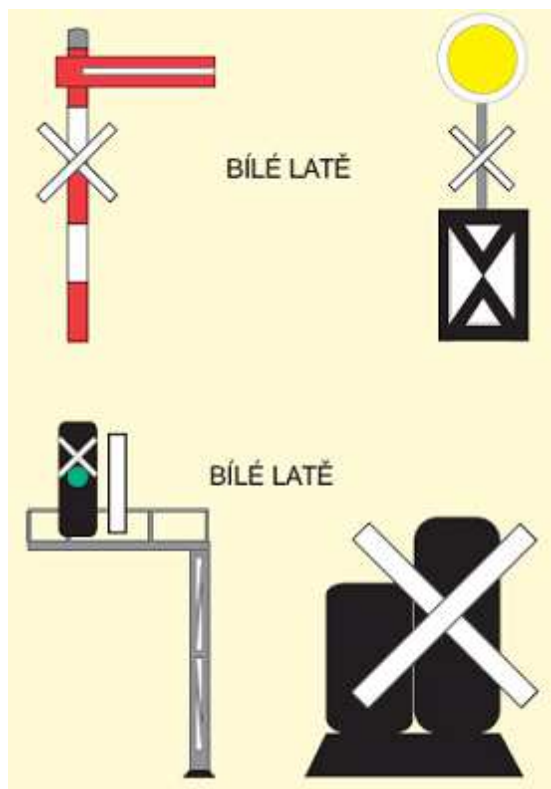
Návěst **Rychlost 40 km/h, potom Volno** - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h dokud konec vlaku nemine poslední pojížděnou výhybku. Poté může jet vlak nejvyšší povolenou rychlostí.



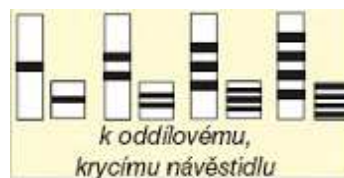
Návěst **Rychlost 60 km/h** – Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 60 km/h. Ostatní kombinace s touto návěstí jsou shodné s návěstí **Rychlost 40 km/h**.



Neplatné návěstidlo se označuje křížem bílé barvy, umístěném na stožáru nebo návěstní desce. Strojvedoucí kolem něj projíždí.



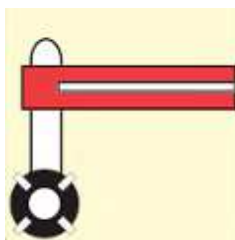
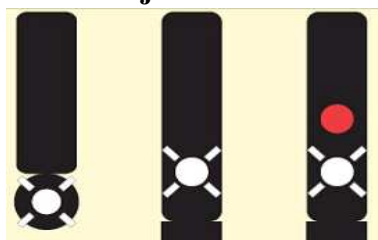
Vlak se blíží k předvěsti – Návěstidla upozorňující strojvedoucího na umístění samostatné předvěsti.



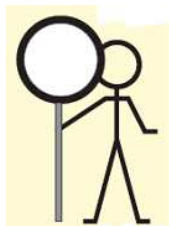
Tabulka s křížem – Nahrazuje předvěst před vjezdovým návěstidlem. Strojvedoucí musí na dalším návěstidle očekávat návěst **Stůj!**



Přivolávací návěst – Strojvedoucí musí jet opatrně, s pohotovostí ihned zastavit před vozidly (kolej před ním může být obsazena jinými vozidly) a musí očekávat na dalším návěstidle návěst **Stůj!**



Ruční přivolávací návěst – Strojvedoucí musí jet opatrně, s pohotovostí ihned zastavit před vozidly (kolej před ním může být obsazená jinými vozidly) a musí očekávat na dalším návěstidle návěst **Stůj**.



3.2. Traťová návěstidla

Rychlost vlaku vzhledem k parametrům a stavu tratě upravují **Rychlostníky** a **Pomalé jízdy**.

Předvěstníky se umísťují před **Rychlostníky**.

Předvěstníky a **Rychlostníky** vyjadřují trvalé omezení rychlosti a platí pro všechny vlaky.

Předvěstník



Rychlostník



Předvěstník a **Rychlostník „3“** platí pro vlaky, ve kterých jsou šestnápravové lokomotivy nové trakce a parní lokomotivy, které mají pět a více hnacích náprav (např. řady 524, 534, 555, 556, 623 a 636).



Pomalá jízda pro nákladní vlaky platí pouze pro nákladní vlaky.



Pomalá jízda se umísťuje na poškozené nebo opravované části trati. Oznamuje dočasné omezení rychlosti.

Tabule „Z“ označuje začátek pomalé jízdy a umísťuje se na sloupek vpravo od koleje.



Tabule „K“ označuje konec úseku pomalé jízdy. Umísťuje se na zadní stranu **Tabule „Z“** pro opačný směr jízdy. Je tedy vlevo od koleje.



Předvěstníky předvěstí strojvedoucímu následující rychlostník v hodnotě desítek km/h rychlosti. 1/2 předvěstí rychlost 5 km/h. Snížení rychlosti o méně než 10 km/h se nepředvěstí, stejně jako zvýšení rychlosti.



Jakýkoliv **Rychlostník** nebo **Tabule „K“** doplněná symbolem lokomotivy znamená, že strojvedoucí může zvyšovat rychlost, jakmile čelo vlaku mine tuto návěst. V ostatních případech může začít zvyšovat rychlost, až když celý vlak mine návěst.

3.3. Zastávky, námezník

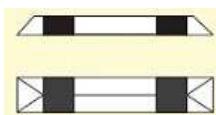
Návěst **Vlak se blíží k zastávce** upozorňuje strojvedoucího na umístění zastávky.



Návěst **Konec nástupiště** upozorňuje strojvedoucího na hranici nástupiště. Vlak, který je delší než délka nástupiště, zastavuje prvním vozem nebo alespoň prvními dveřmi v prostoru nástupiště.



Návěst **Námezník** – Označuje místo mezi sousedními kolejemi, za které nesmí přesahovat směrem k výhybce vozidla ani na jedné z kolejí, aby byl dodržen bezpečný průjezd po sousední koleji.



4. Provoz dle D2

4.1. Vzájemná komunikace účastníků provozu, obsazení dopraven

Veškerá komunikace mezi účastníky provozu musí být jasná a srozumitelná.

U všech ústně předávaných návštějí musí být patrné pro koho platí, a ten, komu jsou určeny, musí potvrdit jejich přijetí.

Obsluhy obsazených dopraven se bezdůvodně a svévolně nevzdalují ze svých stanovišť. Pokud je vzdálení nezbytné, zajistí obsluha za sebe kvalifikovaný zástup na nezbytnou dobu.

4.2. Telefonické dorozumívání – jednokolejný provoz

Jízda všech vlaků se zabezpečuje telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou mezi výpravčími.

Následný nebo protisměrný vlak lze nabízet a přijímat, až když byla dána nebo došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Nabídka – *Přijmete vlak 8488 z Jeseníku včas (v 6.56)?*

Přijetí – *Ano, přijímám vlak 8488 z Jeseníku včas (v 6.56).*

Odhláška – *Vlak 8488 v Mikulovicích.*

Tato znění jsou jen doporučená, důležitá je srozumitelnost a pochopitelnost hlášení!

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **nabídky, přijetí a odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Výpravčí má právo odmítnout jízdu vlaku do své stanice z objektivních důvodů (obsazené koleje, možnost vzniku zpoždění jiného důležitějšího vlaku atd.).

4.3. Telefonické dorozumívání – dvoukolejný provoz

Pravostranný provoz – Vlaky jezdí ze stanic vždy vpravo.

Koleje ze stanice - pravá - **správná**

- levá - **nesprávná**

Vjezdová návěstidla – pokud nemá **nesprávná** kolej své vjezdové návěstidlo, strojvedoucí zastaví v úrovni vjezdového návěstidla **správné** koleje. Výpravčí dovolí vjezd vlaku z **nesprávné** koleje ruční přivolávací návštějí (**RPN**) tak srozumitelně, aby nedošlo k pochybení strojvedoucích.

Jízda všech vlaků po **správné** koleji se zabezpečuje jen ohlášením odjezdu vlaku a odhláškou mezi výpravčími.

Ohlásit odjezd následného vlaku lze, až když došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Ohlášení odjezdu – *Vlak 8488 z Novák včas (v 6.56).*

Odhláška – *Vlak 8488 v Řáholci.*

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **ohlášení odjezdu a odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Jízda všech vlaků po **nesprávné** koleji se zabezpečuje telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou mezi výpravčími, doplněnou o informaci o jízdě po nesprávné koleji.

Následný nebo protisměrný vlak lze nabízet, přijímat nebo ohlásit odjezd až když byla dána nebo došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Nabídka – *Přijmete po nesprávné koleji vlak 8488 z Novák včas (v 6.56)?*

Přijetí – *Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 8488 z Novák včas (v 6.56).*

Odhláška – *Vlak 8488 v Řáholci.*

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **nabídky, přijetí a odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Navíc si udělají poznámku u vlaku, který jede po nesprávné koleji.



4.4. Výprava vlaků a odjezd

V obsazených stanicích, kde má každá dopravní kolej své odjezdové návěstidlo, vypravuje výpravčí jen osobní vlaky pravidelně zastavující. Ostatní vlaky se řídí návěstmi odjezdových návěstidel.

Ve stanicích, kde je u více kolejí jen jedno odjezdové návěstidlo, jedná se o **skupinové návěstidlo** a všechny vlaky vypravuje výpravčí.

Strojvedoucí rozjíždí vlak plynule s ohledem na omezení rychlosti stanovené návěstidly.

Zvyšovat rychlost na traťovou rychlost může, až když poslední vozidlo vlaku opustí poslední výhybku stanice.

Návěst Odjezd



4.5. Vjezdy vlaků do stanic

Vjezd vlaku je povolen:

- Vjezdovým návěstidlem s návěstí dovolující jízdu.
- Přivolávací návěstí na vjezdovém návěstidle nebo ruční přivolávací návěstí.
- Ústním souhlasem výpravčího obsazené stanice.

Pravidelně zastavující osobní vlaky zastavují u nástupiště.

Ostatní krátké vlaky zastavují lokomotivou u výpravní budovy.

Dlouhé vlaky tak, aby umožnily provoz po sousedních kolejích – musí uvolnit zadní námezník. Vlaky delší než dopravní kolej zastavují čelem u odjezdového návěstidla (případně námezníku) tak, že konec vlaku přesahuje za zadní námezník. Obsluha stanice určí strojvedoucímu další postup (např. rozdělení vlaku).

Při křížování dvou vlaků osobní dopravy, musí být upraven vjezd vlaků tak, aby vlak vjíždějící jako první zastavil na koleji bližší k výpravní budově.

4.6. Dálková obsluha provozu (DOP)

Výpravčí DOP obsluhuje danou dopravnu - stanici, odbočku, hradlo, poloautomatický blok zabezpečenou vlečku dálkově.

Vlaky nabízí výpravčím sousedních obsazených stanic podle stanovených podmínek obsluhy zabezpečovacího zařízení.

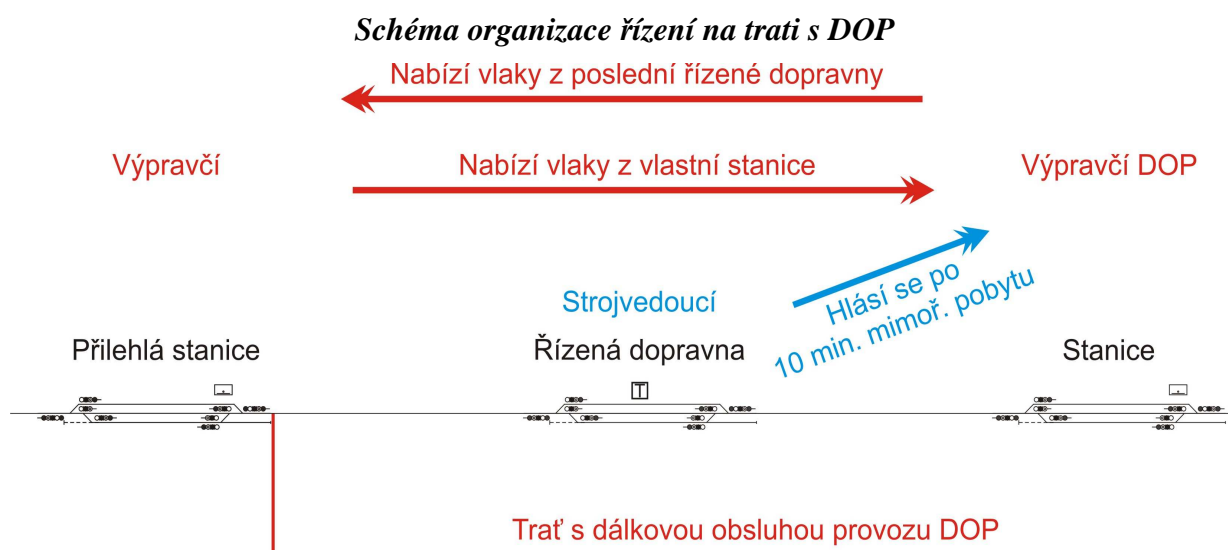
Všechny vlaky, včetně osobní dopravy, se v úseku DOP řídí příslušnými návěstidly.

Strojvedoucí se hlásí telefonicky výpravčímu DOP při každém mimořádném pobytu ve stanici dálkově řízené delším jak 10 minut.

Posun řídí výpravčí vždy po telefonické domluvě se strojvedoucím:

- 1) Dálkově – Pokud má dopravna seřadovací návěstidla.
- 2) Místně – Pokud nemá dopravna seřadovací návěstidla. Tehdy předá dopravnu strojvedoucímu na místní obsluhu. Toto předání musí být vždy smlouveno na určitou dobu (např. od 12:24 do 12:53).

Pro každý případ DOP se musí vytvořit Prováděcí nařízení, které řeší podrobnosti.



5. Provoz dle D3

5.1. Základní ustanovení

Dirigující dispečer – Sídlí v dirigující stanici a řídí provoz na dirigované trati. Ohlašuje výpravčímu přilehlé stanice odjezdy vlaků z poslední dirigované dopravně. Čeká na hlášení strojvedoucích (tzn. že **nelze volat strojvedoucím do dirigovaných dopraven!!!** Lze je však pozdržet u telefonu poté, kdy se sami ohlásí.)

Výpravčí – Sídlí v přilehlé stanici. Ohlašuje odjezdy vlaků dirigujícímu dispečerovi z vlastní stanice.

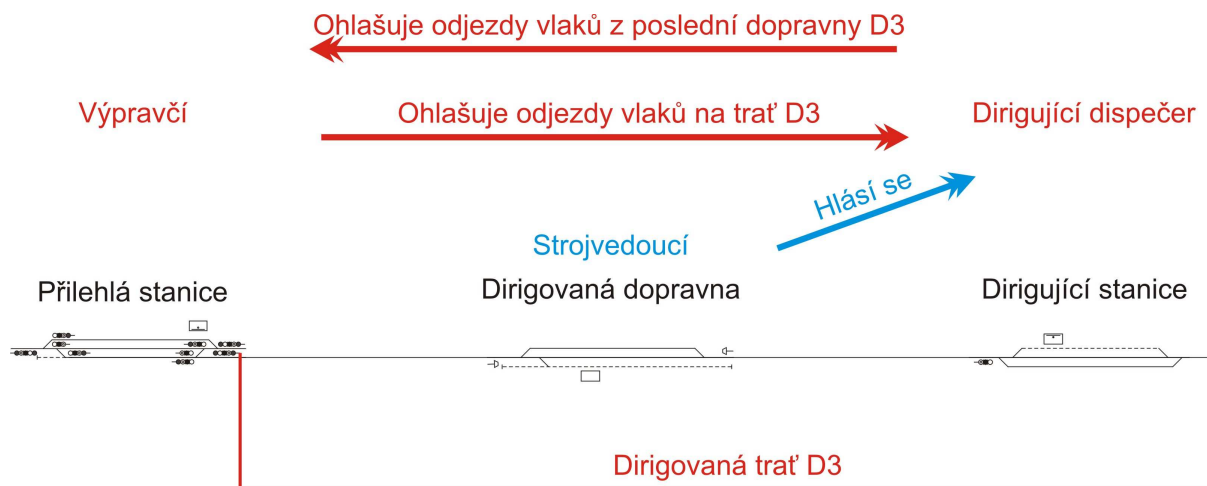
Stanice přilehlá může být zároveň i stanicí dirigující, pak výpravčí přilehlé stanice k trati D3 vykonává zároveň funkci dirigujícího dispečera.

Strojvedoucí – Ohlašuje příjezd do dirigovaných dopraven dirigujícímu dispečerovi a žádá ho o souhlas k odjezdu z dirigované dopravně, pokud toto není zrušeno SJŘ nebo přímo dispečerem. Žádá také o svolení k posunu v dirigované dopravně. Vždy do telefonu ohlásí dispečerovi **název dopravně, ze které volá, číslo vlaku, který veze a pak teprve provozní požadavek na dispečera (příjezd, odjezd, zahájení a ukončení posunu).**

Lichoběžníková tabulka – V dirigovaných stanicích nahrazuje vjezdová návěstidla pro vjezd do dopravny.



Schéma organizace provozu na trati D3



5.2. Křížování vlaků

Vždy musí být stanoveno, který je **první** a který je **druhý**.

To je stanoveno:

- SJŘ** – Znak lichoběžníkové tabulky ve sloupci č. 2.
- Dirigujícím dispečerem** nebo prostřednictvím **výpravčího** přilehlé žst.

První vlak. Strojvedoucí:

- Vjede do dopravny.
- Ohlásí se dirigujícímu dispečerovi. Požádá dirigujícího dispečera o souhlas k další jízdě pro svůj vlak po vykřížování s protijedoucím vlakem, případně podle stanovených podmínek pro provoz na trati D3 i pro vlak křížující
- Přestaví výhybky pro vjezd i odjezd druhého vlaku.
- Dá pokyn strojvedoucímu druhého vlaku k vjezdu do dopravny.
- Druhý vlak se ohlásí dispečerovi a požádá o souhlas k další jízdě, podle stanovených podmínek pro provoz na trati D3, pokud tuto povinnost má první vlak, dává rovněž strojvedoucí prvního vlaku pokyn k odjezdu
- Po odjezdu druhého vlaku přestaví výhybky do základní polohy.
- Odjede a přestaví výhybky do základní polohy i po svém odjezdu (pokud je to nutné).

Druhý vlak. Strojvedoucí:

- Zastaví u lichoběžníkové tabulky a čeká na pokyn strojvedoucího prvního vlaku k vjezdu do dopravny.

- Po vjezdu se ohlásí dirigujícímu dispečerovi a požádá ho o souhlas k další jízdě, pokud podle stanovených podmínek pro provoz na trati D3 nemá tuto povinnost strojvedoucí prvního vlaku.
- Odjede, případně podle stanovených podmínek pro provoz na trati D3 může být vypraven strojvedoucím prvního vlaku.

Pokud je první vlak opožděn, druhý vlak NESMÍ vjet do stanice! Vždy vyčká u lichoběžníkové tabulky příjezdu prvního vlaku a pokynu pro vjezd.

6. Posun

6.1. Organizace posunu

Jízdy vlaků mají přednost před posunem. Posun by měl být prováděn tak, aby nedocházelo k narušování jízd vlaků.

V obsazených stanicích řídí posun výpravčí nebo staniční obsluha.

Výpravčí musí vždy určit, kam a jak bude posun probíhat.

Posun v dálkově řízených stanicích je řešen **místním ustanovením** při zavedení dálkové obsluhy.

Na neobsazených místech si řídí posun sám strojvedoucí.

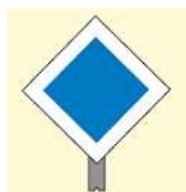
6.2. Jízda posunu

Posun se řídí návěstmi pro posun nebo dle ústních pokynů obsluhy stanic.

Posunovat ve stanicích a dopravnách lze jen do úrovně označníku nebo lichoběžníkové tabulky.

6.3. Návěsti seřad'ovacích návěstidel

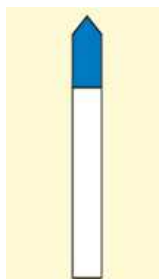
Návěst **Posun zakázán** – Strojvedoucí nesmí posunovat za návěstidlo s touto návěstí.



Návěst **Posun dovolen** – Strojvedoucí smí posunovat za návěstidlo s touto návěstí.



Označník – Návěstí návěst **Posun zakázán** – Strojvedoucí nesmí posunovat za návěstidlo s touto návěstí, pokud nedostane souhlas od výpravčího stanice. Ten mu stanoví další hranici zamýšleného posunu.



6.4. Posun do trati

U jednokolejné trati:

Výpravčí stanice může dát souhlas strojvedoucímu k posunu za vjezdové návěstidlo – do trati pouze po souhlasu výpravčího sousední stanice, když není přijata nabídka vlaku ze sousední stanice. Strojvedoucí smí posunovat nejdále k vjezdovému návěstidlu sousední stanice. Ukončení posunu do trati oznámí výpravčí stanice výpravčímu sousední stanice, který udělil souhlas.

U dvojkolejné trati:

Výpravčímu je dovoleno dát souhlas k posunu za vjezdové návěstidlo – do trati na správnou kolej, pokud není přijat vlak po nesprávné koleji. V případě potřeby i za právě odjetým vlakem na trať, který jede až do sousední stanice. Strojvedoucí smí posunovat nejdále k vjezdovému návěstidlu sousední stanice.

6.5. Posun v dopravnách D3

V dopravnách vybavených telefonem si strojvedoucí **vždy** před započítím posunu **vyžádá od dirigujícího dispečera souhlas k posunu**. Souhlas uděluje dirigující dispečer na určitou dobu (např. od 12:54 do 13:38 hod), případně na celou dobu pobytu v dopravně do doby pravidelného odjezdu.

Pokud strojvedoucí během posunu zjistí, že posun nestihne dokončit včas během domluveného času, MUSÍ toto dirigujícímu dispečerovi ihned oznámit ještě před ukončením této doby! Ten rozhodne o dalším postupu.

Strojvedoucí si **vždy** před odjezdem z dopravní s telefonem vyžádá souhlas k posunu na vlečkách nebo nákladištích, do kterých jede a které nejsou vybaveny telefonem. Zde dodržuje pobyty stanovené SJŘ.

Pokud strojvedoucí během posunu v místě, které není vybaveno telefonem, zjistí, že posun nestihne dokončit v době stanovené SJŘ, ukončí posun, splní dopravní povinnosti a odjede nejpozději v době pravidelného odjezdu dle SJŘ!

Posunovat v dopravnách D3 lze jen do úrovně lichoběžníkové tabulky. Pokud strojvedoucí potřebuje mimořádně vykonat posun za lichoběžníkovou tabulku - do trati, musí si vždy vyžádat nový souhlas k posunu od dirigujícího dispečera!

7. Provoz modelových vozidel

7.1. Modely vozidel

Všechna vozidla zařazována do provozu:

- musí být osazena třmenovým spřáhlem dle NEM 360. Jiná spřáhla jako např. krátká mohou být použita pouze u ucelených souprav, které v provozu nebude potřeba rozpojovat, musí být však vybavena třmenovým spřáhlem na obou koncích soupravy
- poloha spřáhla musí vyhovovat normě NEM 360, včetně polohy v ose vozidla s výškovou tolerancí 0,5 mm.
- vozidla musí být schopna v spřaženém stavu projíždět oblouky o poloměru 600 mm, toto pravidlo je zejména vztažené k omezení kinematiky, zkrácení uložení třmenového spřáhla a k vlastní konstrukci vozidel - zejména natočení podvozků.
- minimální požadavek na dvojkolí je NEM 311 s těmito odchylkami - maximální přípustěnou výškou okolku je 1 mm, doporučen profil dvojkolí RP25
- **hnací vozidla musí mít přidělenou DCC adresu a vypnutý analogový provoz !!!**
- nákladní vozy, hnací vozidla musí mít kartu vozu, hnacího vozidla. Bez ní nemohou být zařazeny do provozu na modulišti.

Přidělování DCC adres hnacích vozidel je záležitostí klubů, mezi kluby je prováděna koordinace používaných rozsahů DCC adres. Vozidlo, které nemá tímto systémem přidělenou adresu musí projít procesem přidělení adresy na setkání. Doporučuje se pořadatelům setkání zřídit „pracoviště“ kontroly a přidělování dočasných adres pro setkání.

Před setkáním musí mít majitel hnací vozidla v bezporuchovém stavu a vyčištěná, aby nedocházelo k jejich zbytečnému odstavení z provozu!

Během setkání je zakázáno:

- **používat ovladače vozidel, které umožňují manipulaci s adresami vozidel**
- **svévolně měnit adresy používaných vozidel**

7.2. Hnací vozidla

V sestaveném GVD pro setkání se přidělí hnacím vozidlům oběhy. Oběhy jsou vytvořeny pro všechna hnací vozidla potřebná k provozu dle GVD, výjimku tvoří posunovací zálohy ve stanicích, pro které se nevystavuje pomůcka – karta oběhu hnacího vozidla. Oběh hnacího vozidla je třeba dodržovat s přihlédnutím na plynulost GVD.

Oběh hnacího vozidla

Oběh hnacího vozidla je vytisknutý na kartu oběhu hnacího vozidla, která se vkládá do karty hnacího vozidla. Obsahuje číslo oběhu, pravidelně nasazovanou řadu vozidla, v závorce jsou uvedeny možné náhrady pravidelně nasazovaného vozidla. V jednotlivých řádcích pak číslo vlaku, na které je nasazováno, časy odjezdu a trasy ve zkratkách názvů stanic. Vložená čára mezi řádky znamená větší časovou prodlevu mezi vlaky – umožnění odstavení vozidla do pravidelné údržby.

Karta oběhu hnacího vozidla

Oběh hnacího vozidla:		
L03	354.1 (T444.1, 365.4)	
Vlak	Odjezd	Z-Do
Sv 8721	6:52	Han - Jav
Os 344	8:21	Jav - Jes
Os 345	10:42	Jes - Jav
Os 348	11:45	Jav - Jes
Os 347	14:57	Jes - Jav
Os 350	16:48	Jav - Jes
Os 332	17:38	Jes - Han

Je zakázáno svévolně měnit bez závažných důvodů oběhy hnacích vozidel během provozu dle GVD.

Každý ovladač – Fred by měl být vybaven označením hnacího vozidla **viditelně z čelní strany ovladače**, DCC adresou hnacího vozidla, ke kterému ovladač patří a majitelem vozidla. Doporučuje se u zvukových dekodérů uvést stručně popis ovládání zvuku.

7.3. Vlak

Vlak tvoří hnací vozidlo (případně další hnací vozidla – příprežní, postrkové) a tažená vozidla - vozy. Vlak vede strojvedoucí podle sešitového jízdního řádu. K vlaku ve výchozí stanici obdrží vlakovou dokumentaci:

- kartu hnacího vozidla s vloženým oběhem
- u osobního vlaku kartu soupravy pokud je řazen alespoň jeden vůz
- u osobního vlaku kartu poštovního či spěšninového vozu s oběhem pokud je řazen
- u nákladního vlaku karty nákladních vozů s nákladními listy nebo kartu soupravy

Strojvedoucí přichází k převzetí vlaku minimálně 5 minut reálného času před odjezdem do výchozí stanice vlaku (tj. obvykle 20 až 30 minut modelového času):

- převezme dokumentaci vlaku
- převezme ovladač Fred od výpravčího a připraví hnací vozidlo k odjezdu
- pokud je výchozí stanice obsazena výpravčím přebírá od něj – kartu lokomotivy s oběhem, karty vozů zařazených ve vlaku, případě převzetí vlaku v neobsazené stanici si výše uvedenou dokumentaci a ovladač bere z odkládacích míst ve stanici
- podle převzatých karet si strojvedoucí zkontroluje sestavení vlaku, zkontroluje si, zda karty vozů souhlasí s vozy zařazenými do vlaku
- při odjezdu z výchozí stanice strojvedoucí pohledem zkontroluje chování jednotlivých vozů ve vlaku a jejich správné svěšení, rychlost jízdy přizpůsobuje traťovým poměrům a údajům v sešitovém jízdním řádu

7.4. Osobní vlak

Před zahájením provozu na modulišti se sestaví ve výchozích stanicích osobní soupravy, jejich řazení je dáno oběhy souprav dle vytvořeného GVD. Během provozu je nutné dodržovat řazení souprav pro plynulý provoz dle GVD.

Osobní vlak se může sestávat z více souprav (soupravou zde rozumíme jeden nebo více vozů, které jedou stejným směrem). Pokud je vlak tvořen z více souprav, spojují se a rozpojují v určených stanicích dle pomůcek GVD.

Nedělitelné motorové a elektrické jednotky nejsou vybaveny kartou soupravy, pouze kartou hnacího vozidla a oběhem hnacího vozidla.

Karta oběhu osobní soupravy

Karta oběhu osobní soupravy je vytvořená jako pomůcka GVD při tvorbě grafikonu a patří ke konkrétní soupravě vozů. Je na ní vyznačen počet a řada vozu, které jsou v soupravě řazeny (v závorce je možné uvádět případné řazení náhradní soupravy), dále čísla vlaků, na které je daná souprava nasazena a příslušné časy odjezdů. V poznámce jsou uváděny údaje o přivěšení a odvěšení spěšninových a poštovních vozů, včetně případného omezení trasy.

Poštovní a spěšninové vozy musí mít svoji kartu, do které je vložen karta jejich oběhu (údaje jsou zde stejné jako u hnacího vozidla). Spěšninový nebo poštovní vůz bez karty musí být součástí osobní soupravy.

Karta osobní soupravy, karty poštovních a spěšninových vozů se vždy pohybují po modulišti výhradně s danou soupravou u strojvedoucího, který vlak veze. Pokud vlak veze více souprav, má každá svoji vlastní **kartu oběhu osobní soupravy**.

Karta oběhu osobní soupravy

ČSD	Oběh: 002	Složení soupravy: Dd+3xBai(Bap/Btmo)	
Vlak	Odjezd	Z - Do	Poznámka
Os 2433	7:48	Han - Mkl	
Os 2434	10:29	Mkl - Vzm	Spěšninový: Sp1
Os 2436	12:56	Vzm - Mkl	Spěšninový: Sp1, Pošta: P4 (Vzm - Frd)
Os 2438	16:42	Mkl - Han	

Karta oběhu poštovního vozu

Oběh (Pošta):		
P2	F/Fk	
Vlak	Odjezd	Z-Do
Os 2870	6:10	Kdn - Vzm
Os 2743	10:43	Vzm - Han
Os 2744	12:00	Han - Vzm
Os 2867	15:53	Vzm - Kdn

7.5. Nákladní vlak

Nákladní vlaky jsou sestavovány z nákladních vozů s kartami vozů, v kartě nákladního vozu je vložen nákladní list, který stanoví odkud - kam vůz jede a jeho stav – ložený/prázdný. Ucelené soupravy, soupravy tranzitních vlaků nemusí mít karty nákladních vozů, je možné je nahradit kartou soupravy stejně jak u osobních vozů, kterou je možné doplnit vloženým „hromadným“ nákladním listem např. u uhelných ucelených souprav.

Služební vozy pro nákladní vlaky musí být vybaveny kartou vozu. Pro oběhy služebních vozů může být vytvořena služební pomůcka – karta oběhu služebního vozu, která je pak vložena do karty služebního vozu.

Jednotlivé základní řady UIC vozů jsou odlišeny barvou karet vozů. Blíže popsáno v příručce Nákladní provoz na modulišti na webu OstraMo.

Karta nákladního vozu

Číslo vozu: 21 54 778 2362-3		ČSD		RIV MC
Označení vozu: IV Uahs/Rahi		III Rahi		
		V Zaes		
UIC-typ: Z	Popis: 4n kotlový vůz černý kotlový na přepravu horkých nerostných olejů			
Brzda:	DK-GP	Ložná délka:	m	
DpN:	12,70 m	Ložná plocha:	m ²	
Vzd.ot.čepů:	7,20 m	Ložný objem:	40,0 m ³	
Vmax:	100 km/h	Ložná váha:	53,0 t	
Druh nákladu: horké nerostné oleje				
Podvalíkovatelnost: NE				
Popis modelu: ČSD 21 54 778 2362-3 Uahs/Rahi				
				
Významné rysy modelu:				Označení majitele: [cern]
Majitel: Milan Černoohorský	Výrobce modelu: Bramos reko [cer.t]			
	Spřáhlo: ROCO	Dvojkolí: NEM 311	Model. náklad:	
	Zkrácené spřáhlo: NE	Výška okolku: 1,0 mm	DpN modelu: 147 mm	
	Kinematika: NE	Vodivý lak: NE	Hmot. modelu: 64 g	
	Odpruž. náraz: NE	Min. poloměr:	Model. období: 1968-1980	

Nákladní listy

Destination st./Zielbf/Cílová stanice: Jeseník	Destination st./Zielbf/Cílová stanice: Paskov	Destination st./Zielbf/Cílová stanice: Jeseník	Destination st./Zielbf/Cílová stanice: Jeseník	Destination st./Zielbf/Cílová stanice: Most uhelné nádraží
Recipient/Empfänger/Příjemce: Státní lesy	Recipient/Empfänger/Příjemce: Pila	Recipient/Empfänger/Příjemce: OSP Jeseník	Recipient/Empfänger/Příjemce: Uhelné sklady	Recipient/Empfänger/Příjemce:
Class/Gattung/Race: R,K	Class/Gattung/Race: E,R,K	Class/Gattung/Race: R,S,K	Class/Gattung/Race: E	Class/Gattung/Race:
Freight/Ladung/Náklad: prázdný k nakládkce	Freight/Ladung/Náklad: kulatina/Stammholz	Freight/Ladung/Náklad: betonové panely/Betonplatten	Freight/Ladung/Náklad: hnědé uhlí/Braunkohle	Freight/Ladung/Náklad:
Sending st./Versandbf/Stanice ode: Olomouc	Sending st./Versandbf/Stanice ode: Jeseník	Sending st./Versandbf/Stanice ode: Milevsko-vlečky	Sending st./Versandbf/Stanice ode: Most uhelné nádraží	Sending st./Versandbf/Stanice ode: Jeseník
Sender/Versender/Odesílatel: Státní lesy	Sender/Versender/Odesílatel: Státní lesy	Sender/Versender/Odesílatel: Betonárka	Sender/Versender/Odesílatel: SHR Most	Sender/Versender/Odesílatel: Uhelné sklady
Notes/Bemerkungen/Poznámky:	Notes/Bemerkungen/Poznámky:	Notes/Bemerkungen/Poznámky:	Notes/Bemerkungen/Poznámky:	Notes/Bemerkungen/Poznámky:
OstraMo (113) 411001	OstraMo (113) 410011	OstraMo (113) 410505	OstraMo (113) 410013	OstraMo (113) 410013

7.6. Hlášení závad vozidel a jejich náhrady

Kterýkoliv účastník provozu je povinen při zjištění závady na vozidle, která neumožňuje jeho další provoz, sepsat **hlášenku** a vozidlo odstavit z provozu. Vozidlo i s vyplněnou a podepsanou **hlášenkou** zastrčí do karty vozidla místo nákladního listu a předá výpravčímu ve stanici, výpravčí stanice rozhodne podle charakteru závady o přepravě vozidla do „sběrné“ skryté stanice. Po ukončení GVD je výpravčím stanice informován majiteli vozidla.

Příklad hlášenky závad vozidel



Nezpůsobilý provozu

nesmí stanici opustit pro technickou závadu:

spřáhovacího ústrojí

pojezdu vozidla

vozidla způsobenou násilným poškozením

jinou:

.....

Sepsal:

Pokud dojde k závadám jakýchkoliv vozidel, obsluha skrytých stanic pokryje tento výpadek vozidly ze zálohy. Případně zajistí opravy oběhů hnacích vozidel nebo karet oběhů souprav.