

ČESKÉ DRÁHY

# PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD

RCP Pardubice č. j. \_\_\_\_\_

pro dráhu: “**Vlečka H. Wolf nemovitosti H.Řasnice**”

odbočující na širé trati mezi stanicí **Nové Město pod Smrkem**  
a dopravnou D3 **Jindřichovice pod Smrkem**

Účinnost od: 15. července 2005

\_\_\_\_\_  
Vrchní přednosta UŽST

\_\_\_\_\_  
Dopravní kontrolor

\_\_\_\_\_  
Kontrolor přepravy

Schválil dne: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Vedoucí RCP Pardubice:

Počet stran: 14 (čtrnáct) – příloha (plánek vlečky)

## Z Á Z N A M O Z M Ě N Á C H

Za včasné zapracování změn a za provedení záznamu o změnách odpovídá držitel, u kterého je Přípojový provozní řád uložen.

Číslo změny Č.j.	Účinnost od	Týká se ustanovení článku, příloh	Opravitel	Dne	Podpis

Poznámka:

Tímto je zrušen Přípojový provozní řád vlečky č. j. 897/87-11/5 ze dne 22.11.88 s účinností od 1.12. 1988.

### ROZDĚLOVNÍK PPŘ

RCP.....	1 ks
RZC.....	1 ks
UŽST Liberec .....	10 ks
ŽST Nové Město pod Smrkem .....	2 ks
DKV .....	2 ks
SDC.....	2 ks
vlečkař .....	2 ks
záloha .....	2 ks
<b>Celkem.....</b>	<b>22 ks</b>

## A. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

### Vydaná úřední povolení a licence

1. **Pro provozování dráhy “Vlečka H. Wolf nemovitosti H. Řasnice”** bylo vydáno **úřední povolení** číslo ÚP/2000/1897-2 pro provozovatele: Ing.František Smola, rodné číslo 49 04 13 / 032, Nádražní č.839, Žamberk 564 01, platné od 12.7.1996.
2. K provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních drahách a vlečkách byla vydána **licence** číslo L/1995/5000, č. j. 1-157/96 - DÚ/O-BP ze dne 21.5. 1996 pro společnost České dráhy a.s.

**K provozování drážní dopravy na dráze “Vlečka H. Wolf nemovitosti H. Řasnice”** byla vydána **licence** číslo L/1996/0738 pro provozovatele: Ing.František Smola, rodné číslo 49 04 13 / 032, Nádražní č.839, Žamberk 564 01 platná od 12.7.1996

### Uzavřené smlouvy

Pro provoz na dráze - vlečce jsou uzavřeny tyto smlouvy v platném znění:

3. **Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah a o provozování drážní dopravy na vlečce** mezi společnostmi ČD a.s. a fyzickou osobou Ing.František Smola, rodné číslo 49 04 13 / 032 (dále jen provozovatel), číslo 158/1998-1/11.
5. **Smlouva o obchodně přepravních podmínkách na vlečce** (dále jen vlečková smlouva) mezi společnostmi ČD a.s. a Hans Wolf nemovitosti, společnost s ručením omezeným (dále jen vlečkař), číslo 1068/99-21/2.

## B. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### 1. Přípojová stanice

Přípojová stanice: **Nové Město pod Smrkem**.

Dráha - vlečka je do dráhy regionální zaústěna mezi stanicí Nové Město pod Smrkem a dopravnou D 3 Jindřichovice pod Smrkem v km 17,920 traťové koleje (= 0,000 km vlečky) výhybkou č. V1.

### 2. Účtující stanice

Účtující stanice do jejíhož obvodu vlečka patří je stanice **Frydlant v Čechách**.  
Tarifní stanicí ČD pro vlečku je stanice **Nové Město pod Smrkem**.

### 3. Místo odevzdávky a přejímky

Místem odevzdávky a přejímky jsou koleje:

- je kolej č. 1 mezi námeznicí výhybek č. V 3 a V 4 = 90m;
- je kolej č. 2 mezi námeznicí výhybek č. V 3 a V 4 = 90m.

#### **4. Podávání zpráv o době přichystání vozu**

- Určený zaměstnanec vlečkaře zpraví ČD, a.s. telefonicky na tel. č. (viz telefonní seznam – 972 364 462) o přichystání vozů k odsunu z vlečky 60 minut před dobou pravidelné obsluhy vlečky. Smluvní strany se dohodly, že si neprodleně sdělí případné změny v uvedených údajích.
- Sjednaná doba obsluhy dráhy - vlečky dle rozvrhu pravidelných obsluh je souhlasem k posunu mezi dráhami. Souhlas k mimořádné jízdě na dráhu - vlečku uděluje vedoucí (správce) vlečky prostřednictvím zaměstnance vlečkaře, který zajišťuje přejímku a odevzdávku vozů na vlečce. Tento zaměstnanec odpovídá za to, že v uvedené době nebudou na vlečce prováděny žádné manipulace s vozidly, které by mohly ohrozit jízdu vozidel, kterou budou provádět ČD, a.s. Odpovídá i za volný schůdný a manipulační prostor (veškeré vykládací mechanismy a mechanizační prostředky byly odstraněny).

#### **5. Platnost TNP na styku drah**

Pro zaměstnance dopravce ČD při organizování a provozování drážní dopravy na vlečce platí vnitřní předpisy ČD a k nim vztažná ustanovení.

#### **6. Náčrtek vlečky**

Náčrtek vlečky je uložen v příloze č. 1 tohoto PPR.

#### **7. Popis vlečky**

- Vlečka je do dráhy regionální zaústěna do traťové koleje mezi železniční stanicí Nové Město pod Smrkem a dopravnou D 3 Jindřichovice pod Smrkem v km 17,920 traťové koleje (=0,000 km vlečky) výhybkou č. V 1. Konec vlečky je v km 1,654. Celková stavební délka je 2 769 m.
- Sklonové poměry dráhy – vlečky:

od km	do km	sklon	promile
0,000	0,065	klesá	2,5
0,065	0,175	klesá	12,0
0,175	0,394	klesá	23,0
0,394	0,519	klesá	25,0
0,519	0,855	klesá	23,0
0,855	0,994	klesá	24,0
0,994	1,064	klesá	25,0
1,064	1,292	klesá	23,0
1,292	1,351	klesá	10,0
1,351	1,438	klesá	2,5
1,438	1,495	klesá	5,0
1,495	1,557	stoupá	5,0
1,557	1,654	stoupá	10,0

- Nejvyšší dovolená rychlost v obvodu vlečky je 15 km/h.
- Nejmenší poloměr oblouku: 220 metrů.
- Jednoduše jsou přechodná hnací vozidla až do skupiny přechodnosti VI. včetně.

- Přechnost vozidel s pevným rozvorem do 4,5 m není omezena.
- Dovolená hmotnost na nápravu je 20 tun.
- Kilometrická poloha přejezdů a druh jejich zabezpečení:

Poloha (km)	Druh komunikace	Typ a kateg. PZZ	Poznámka
1	2	3	4
0,249	MK	k	
0,765	MK	k	
0,934	MK	k	
1,052	MK	k	
1,214	MK	k	Přístupová komunikace k výpravní budově Horní Řasnice

- Osvětlení kolejiště vlečky je elektrické stožárové, výbojkové - osvětlení výhybky V 1 a odevzdávkových kolejí č. 1 a 2 (po čtyřech stožárech). Ovládací prvky osvětlení kolejiště vlečky obsluhuje určený zaměstnanec vlečkaře (ostraha objektu vlečky).
- Dopravce ČD v rámci provozování drážní dopravy při obsluze vlečky zajíždí na vlečkovou kolej č. 1 a 2.
- Místem na vlečce, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor, je celý obvod vlečky do výšky 3050 mm nad temeno kolejnice a do vzdálenosti 3000 mm od svislice procházející osou koleje (viz § 11, odst. 6 Vyhl. č. 177/95 Sb.). Nebezpečné vychylovat se za jízdy z vozidel nebo pobývat vedle koleje je na všech místech označených výstražným žlutočerným nebo žlutým nátěrem, u stožárů návěstidel, výhybkových stojanů, výhybkových návěstidel, stojanů pro zarážky, vodních jeřábů, skladištních ramp, stožárů sdělovacího vedení, stožárů a sloupků rozhlasu a telefonu, stožárů elektrického osvětlení, u kolejových vah, vážních domků, budov, nástupištních přístřešků, plotů, na mostech, u opěrných a zárubních zdí a dalších zařízení vlečky a ČD.

Všechna nebezpečná místa jsou řádně označena výstražnými tabulkami a bezpečnostním žlutočerným nátěrem, za což odpovídá správce provozu vlečky.

- Výhybky a jejich označení:

Označení	Obsluha		Zabezpečení	Základní poloha do směru / na kolej	Prosvětlování	Údržba
	Jak	Odkud/kým				
1	2	3	4	5	6	7
Úsek trati: Nové Město pod Smrkem – Jindřichovice pod Smrkem: km 17,920 vlečka Beron						
V 1	ručně	obsluha vl. (strojv.) /pos.	výměnový zámek do přímého směru □ 1 odtlačný vým. zámek □ 18 v záv. na výh. V 2	přímým (hlavním) / traťová	ne	vlečkař / (SDC ST)

1	2	3	4	5	6	7
V 2	ručně	obsluha vl. (strojv.) /pos.	kontrol. výměnový zámek proti hrotu vpravo □ 21 v záv. na výh. V 1 (sv. I)	přímým (proti hrotu/ kusá odvratná	ne	vlečkař / (SDC ST)
V 3	ručně	obsluha vl. (strojv.)/ pos.	---	přímým (hlavním) / 1	ne, nevybaveno návěstidlem	vlečkař
V 4	ručně	vlečkař	---	přímým (hlavním) / 1	ne, nevybaveno návěstidlem	vlečkař
V 5	ručně	vlečkař	---	přímým (hlavním) / 7	ne, nevybaveno návěstidlem	vlečkař
V 6	ručně	vlečkař	---	přímým (hlavním) / 1	ne, nevybaveno návěstidlem	vlečkař
V 7	ručně	vlečkař	---	přímým (hlavním) / 1	ne, nevybaveno návěstidlem	vlečkař

Vysvětlivky a mimořádnosti:

- Kontrolní hlavní klíč od výhybky V 2 je na soupravě hlavních klíčů. Na trati je používáno 6 souprav hlavních klíčů označených A, B, C, D, E a F, z nichž soupravy A, B, C, D, E jsou uloženy u výpravčího přilehlé stanice Frýdlant v Čechách. Souprava F je uložena u dirigujícího dispečera v dirigující stanici Nové Město pod Smrkem. V každé soupravě jsou tři klíče: klíč typu 21, klíč typu 22 a klíč typu 23.
- Dále jsou v soupravě klíče od služebních místností s telefonem dopraven D 3 a stanovišť (skříňka s telefonem (na stanovišti) na odbočce H. Wolf v km 17,920 vlečky Horní Řasnice (1 klíč)).
- Náhradní klíče jsou zapečetěny v dirigující stanici Nové Město pod Smrkem v úschově u výpravčího.
- Náhradní klíče smí pečetit i dopravní náměstek (případně přednosta stanice, dozorcí). Pečetění se provádí služebním pečetidlem, které je uloženo u VP UŽST v ŽST Liberec (PS Frýdlant v Čechách \*), PS Jablonec nad Nisou \*\*).  
Pečetidla jsou označena:
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 395“,
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 423“,
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 385“.
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 374“ \*),
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 416“ \*\*).
  - „ÚSTECKÁ DRÁHA 382“ \*\*).
- Výhybka V 2 je odvratná z vlečky.
- Poznámka: pos. = člen posunové čety.

## **8. Telekomunikační zařízení na dráze - vlečce**

Skříňka s telefonem je na stanovišti na odbočce H. Wolf v km 17,920 vlečky Horní Řasnice - je zapojena do traťového telefonního spojení Nové Město pod

Smrkem – Jindřichovice pod Smrkem. Toto spojení udržuje SDC SSZT Liberec. Poruchy se ohlašují dirigujícímu dispečerovi.

Telefonické spojení vlečkaře se zaměstnanci ČD je uskutečňováno po spojích mimodrážních. Telefonní čísla lze vyhledat v telefonním seznamu provozovatele spojů. Poruchy spojení se hlásí dle dispozic provozovatele spojů.

## **9. Zabezpečovací zařízení**

### **Zabezpečovací zařízení:**

Kolejiště vlečky není vybaveno zabezpečovacím zařízením. Výhybka V 1 je uzamčena do přímého směru na traťové koleji výměnovým zámkem v závislosti na kontrolním zámku odvrtné výhybky V 2, která je uzamčena do přímého směru do odvrtné polohy.

Kontrolní hlavní klíč od výhybky V 2 je na soupravě hlavních klíčů. Na trati je používáno 6 souprav hlavních klíčů označených A, B, C, D, E a F, z nichž soupravy A, B, C, D, E jsou uloženy u výpravčího přílehlé stanice Frýdlant v Čechách. Souprava F je uložena u dirigujícího dispečera v dirigující stanici Nové Město pod Smrkem. V každé soupravě jsou tři klíče: klíč typu 21, klíč typu 22 a klíč typu 23.

Výhybky na vlečce obsluhuje zaměstnanec vlečkaře, při posunu náležitosti ČD zásadně zaměstnanec posunové čety ČD, určený zaměstnancem řídicím posun (týká se výhybky č. V 1, V 2 a V 3).

### **Návěstidla: 0**

(Poznámka: Na vlečce je 6 seřadovacích návěstidel s návěstí ČD "Posun zakázán", kterými jsou osazeny zarážedla kusých kolejí a vrata (koleje č. 3 v km 0,000; koleje č. 1 v km 1,654; koleje č. 5 v km 0,356; koleje č. 7 v km 0,354; koleje č. 7a (vrata); spojovací koleje (vrata za přejezdem v km 1,214)). Tato návěstidla se neprosvětlují.)

### **Popis obsluhy zabezpečovacího zařízení vlečky:**

Výhybky na vlečce obsluhuje zaměstnanec vlečkaře, při posunu náležitosti ČD zásadně zaměstnanec posunové čety ČD, určený zaměstnancem řídicím posun (týká se výhybky č. V 1, V 2 a V 3) na příkaz strojvedoucího.

### **Jízda vlečkového vlaku s uvolněním traťové koleje**

Vlak, který se má uzavřít na vlečce: před odjezdem vlečkového vlaku nařídí dirigující dispečer strojvedoucímu, aby provedl obsluhu vlečky s uvolněním traťové koleje.

### **Vjezd na vlečku**

Vlak obsluhující vlečku zastaví na trati **před (ve směru jízdy vlaku) odbočující výhybkou V 1**. Zaměstnanec řídicí posun na příkaz strojvedoucího výměnovým klíčem odemkne a přestaví odvrtnou výhybku V 2 a výsledným klíčem odemkne odtlačný zámek na výhybce V 1 a výsledným klíčem z odtlačného zámku odemkne výměnový zámek výhybky V 1 a přestaví výhybku V 1 pro jízdu na vlečku. Po přejetí vlaku za výhybku V 2 a přestavení a uzamknutí výhybek V 1 a V 2 do základní polohy se strojvedoucí přesvědčí se, že výsledný klíč je správný a teprve pak ohlásí strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi příjezd vlaku, uvolnění

hlavní traťové koleje a uzamčení výhybek pro jízdu vlaků po traťové koleji v souladu s předpisem ČD D 3.

Časové údaje příjezdu, uvolnění traťové koleje a souhlas k odjezdu z vlečky H. Wolf H. Řasnice na odbočné výhybce v km 17,920 do Nového Města pod Smrkem zapisuje strojvedoucí do Telefonního zápisníku D 3, který je uložen ve skříňce s telefonem na stanovišti u odbočné výhybky V 1 ve všech případech i při radiovém spojení s dirigujícím dispečerem. Vedoucí posunové čety mu Telefonní zápisník D 3 k zápisu doručí.

U vlaků jedoucích z dopravní D 3 Jindřichovice pod Smrkem za vlečkovým vlakem musí strojvedoucí následného vlaku za nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem před odbočnou výhybkou v km 17,920 zastavit a osobně se přesvědčit kontrolou zápisu Telefonního zápisníku D 3 v km 17,920 o tom, kdy předchozí vlečkový vlak odjel nebo zda je uzamčen na vlečce.

Je zakázáno provádět jakýkoliv posun v místě odbočení vlečky v km 17,920 za použití hlavní traťové koleje a vlečkové koleje.

Příjezd vlaku, uvolnění hlavní traťové koleje a uzamčení výhybek pro jízdu vlaků po traťové koleji ohlásí strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi dle předpisu ČD D 3.

### **Návrat vlaku z vlečky**

Před odjezdem z vlečky si musí strojvedoucí vyžádat telekomunikačním zařízením (telefonicky) od dirigujícího dispečera ŽST Nové město pod Smrkem souhlas k jízdě do Nového Města pod Smrkem v souladu s předpisem ČD D 3.

Zaměstnanec řídící posun provede obsluhu výhybek stejným způsobem, jako při jízdě na vlečku v souladu s předpisem ČD D 3. Po přejetí vlaku za výhybku V 1 přestaví a uzamkne výhybku V 1 a V 2 do základní polohy a přesvědčí se, že výsledný klíč je správný a teprve pak ohlásí strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi uvolnění vlečky a požádá o souhlas k jízdě na dirigované trati dle předpisu ČD D 3 (návratu do ŽST).

Dokumentace jízdy vlečkového vlaku je dle předpisu ČD D 3 a PN D 3.

### **Postup při poruše zabezpečovacího zařízení**

Vznikne-li porucha výměnových zámků nebo při poškození hlavních klíčů, použije se klíčů náhradních v souladu s předpisem ČD D 3.

Vznikne-li porucha zabezpečovacího zařízení před odjezdem vlečkového vlaku z Nového Města pod Smrkem, obsluha vlečky se nesmí provádět.

Vznikne-li porucha zabezpečovacího zařízení po odjezdu vlaku z Nového Města pod Smrkem na vlečku, vrátí se vlak do dirigující stanice bez obsluhy vlečky po předchozí dohodě strojvedoucího s dirigujícím dispečerem dle předpisu ČD D 3

Vznikne-li porucha zabezpečovacího zařízení při pobytu vlaku na vlečce a nelze vlak přestavit na traťovou kolej, rozhodne dirigující dispečer o tom, zda vlak vyčká na vlečce do odstranění poruchy nebo dopraví strojvedoucímu náhradní klíč od V 2/ V 1 a umožní tak návrat vlaku z vlečky.

### **Postup při jízdě podle rohledových poměrů za nemožného dorozumění**

- Za nemožného dorozumění se obsluha vlečky neprovádí.



- Nastane-li nemožné dorozumění po odjezdu vlečkového vlaku z dopravní D 3 (dirigující stanice) je povinností strojvedoucího, ihned, jakmile to zjistil, uvolnit hlavní traťovou kolej, odbočnou a odvratnou výhybku postavit a zajistit jízdu po hlavní traťové koleji a ohlásit to písemně dirigujícímu dispečerovi poslem (nebo použít veřejného telefonu vlečkaře). Strojvedoucí nesmí obsluhovat odbočnou a odvratnou výhybku a obsadit hlavní traťovou kolej bez souhlasu dirigujícího dispečera. Pokud dirigující dispečer nedostal hlášení strojvedoucího vlečkového vlaku o uvolnění hlavní traťové koleje, nesmí do prostorového oddílu Nové Město pod Smrkem – Jindřichovice pod Smrkem vypravit žádný vlak nebo dát svolení k odjezdu vlaku z dopravní D 3 Jindřichovice pod Smrkem.

#### **10. Způsob obsluhy vlečky:**

Vlečka je obsluhována jízdou vlečkových vlaků ze ŽST Nové město pod Smrkem dle ustanovení předpisů ČD.

## **C. ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PROVOZU**

### **1. Povinnosti zaměstnanců ČD**

- **Při sjednávání jízdy na dráhu - vlečku/z dráhy – vlečky:**

Sjednaná doba obsluhy dráhy - vlečky dle rozvrhu pravidelných obsluh je souhlasem k posunu mezi dráhami. Dirigující dispečer si vyžádá (telekomunikačním zařízením) souhlas k mimořádné jízdě na dráhu – vlečku. Ke sjednání mimořádné obsluhy vlečky pověřuje provozovatel vlečky vlečkaře. Souhlas vlečkaře s provedením mimořádné obsluhy je vyjádřen podpisem zástupce vlečkaře na odevzdávkovém/návratovém listu v reálném čase.

Příkaz k obsluze vlečky obdrží strojvedoucí (zaměstnanec řídící posun) od dirigujícího dispečera přímo.

- **Při obsluze zabezpečovacího zařízení:**

Povinnosti při obsluze zabezpečovacího zařízení jsou uvedeny v čl. 9 odst. B.

- **Nabídka, přijetí a odhláška:**

Postupuje se v souladu s předpisem ČD D 3 a PN D 3.

- **Sjednání jízdy na dráhu - vlečku:**

Sjednaná doba obsluhy dráhy - vlečky dle rozvrhu pravidelných obsluh je souhlasem k posunu mezi dráhami. Dirigující dispečer si vyžádá (telekomunikačním zařízením) souhlas k mimořádné jízdě na dráhu – vlečku.

Ke sjednání mimořádné obsluhy vlečky pověřuje provozovatel vlečky vlečkaře. Vlečkař od této doby odpovídá i za volný schůdný a manipulační prostor.

- **Dokumentace jízdy:**

Dirigující dispečer jízdu na/z dráhy – vlečky dokumentuje dle předpisu ČD D 3 (v Grafikonu splněné vlakové dopravy a Telefonním zápisníku D 2 – viz čl. 9 odst. B).

## **2. Opatření při jízdě na dráhu - vlečku a z dráhy - vlečky**

- Při jízdě na vlečku i z vlečky mohou být vozidla pouze tažena; sunut může být pouze služební vůz; dle předpisu ČD D 3 a ČD D 2.

## **3. Organizace posunu na dráze - vlečce**

- Sjednaná doba obsluhy dráhy - vlečky dle rozvrhu pravidelných obsluh je souhlasem k posunu mezi dráhami. Dirigující dispečer si vyžádá (telekomunikačním zařízením) ústní souhlas k mimořádné jízdě na dráhu – vlečku.  
Ke sjednání mimořádné obsluhy vlečky pověřuje provozovatel vlečky vlečkaře.
- Při posunu dopravcem ČD na určených vlečkových kolejích provádějí veškeré úkony související s organizováním a provozováním drážní dopravy zaměstnanci dopravce ČD.
- Ukončení posunu dopravcem ČD na vlečkových kolejích je uzamčení výhybky č. V 1 a V 2 do základní polohy na traťovou kolej. Za výluky služby dopravních zaměstnanců se obsluha vlečky neprovádí.
- Za nemožného dorozumění se obsluha vlečky neprovádí.
- Na vlečce je zakázán posun odrazem, trhnutím, spouštěním (ani s doprovodem).
- Provozovatel vlečky (popř. vlečkař) odpovídá při jízdě dopravce ČD na vlečku za volnost námezníků a za zajištění, že v době jízdy dopravce ČD nebudou na vlečce prováděny žádné jízdy vozidel ani manipulace s vozidly, které by mohly jízdu vozidel prováděnou dopravcem ČD ohrozit.
- Zaměstnancem řídícím posun s náležitostmi ČD je vedoucí posunové čety.
- Výhybky na vlečce obsluhuje při posunu náležitostmi ČD zásadně zaměstnanec posunové čety ČD, určený zaměstnancem řídícím posun (týká se určených výhybek).

### **Odstavování vozidel je pro nepříznivé sklonové poměry zakázáno:**

- **na spojovací koleji mezi hrotem výhybky č. V 1 vlečky a hrotem výhybky č. V 3 ,**
- **na odvrtné koleji č. 3 (od hrotu výhybky č.V 2 k zarážedlu).**
- Stoupání na spojovací koleji a zhlaví (záhlaví) kolejiště vlečky přesahuje 15 promile. Posunující díl s dopravní hmotností větší než dvojnásobek vlastní hmotnosti hnacího vozidla musí být při jízdě po spojovací koleji vždy průběžně brzděn. Za vykonání zkoušky brzdy posunového dílu a ověření účinnosti brzd odpovídá zaměstnanec řídící posun ještě před zahájením posunu dle předpisu ČD D 2 (ČD D 3) a v souladu s předpisem ČD V 15/I a ČD V 62.

- Opatření při posunu přes přejezdy: v souladu s předpisem ČD D 2 (ČD D 3) (při střežení určí zaměstnanec řídící posun zaměstnance posunové čety).

#### **4. Zajištění vozidel proti ujetí na odevzdávkové koleji**

- Vedoucí posunové čety dopravce ČD a.s. - u vozidel odstavených dopravcem na místech určených pro odevzdávku vozidel, odpovídá za zajištění vozidel proti ujetí a provedení kontroly zajištění vozidel proti ujetí.
- Vedoucí posunové čety provozovatele vlečky odpovídá u vozidel odstavených provozovatelem vlečky na místech určených pro odevzdávku vozidel, za zajištění vozidel proti ujetí a provedení kontroly zajištění vozidel proti ujetí.

Nejnepríznivější stavební spád na koleji:

- odevzdávková 1. a 2. kolej včetně příslušného zhlaví má nejnepríznivější stavební spád: klesá směr zarážedlo **10,0 ‰**;
- spojovací kolej má nejnepríznivější stavební spád: klesá směr k vlečce **25,0 ‰**.

Odstavené skupiny svěšených vozidel nebo jednotlivá vozidla se zajišťují utažením stanoveného počtu ručních brzd v souladu s předpisem ČD D 2 a ČD V 15/I (jako na manipulační koleji).

V souladu s předpisem ČD D 2 (ČD D 3) se další zajištění odstavené skupiny svěšených vozidel jednou zarážkou provede ze strany vlečkových kolejí směr zarážedlo, a to ještě před vyvěšením hnacího vozidla. Zarážky se kladou na koleji 1 a 2 na kolejnici bližší směrem k budově zastávky Horní Řasnice.

#### **5. Odstranění zařízení zajišťujících vozidla proti ujetí na odevzdávkových kolejích**

- Za odstranění zařízení, zabraňujícího ujetí vozidel, odpovídá vždy zaměstnanec posunové čety (na příkaz zaměstnance řídícího posun), který přivěšuje hnací vozidlo.
- Odstranění zařízení, zabraňujících ujetí vozidel, t. j. odstranění zarážek a povolení ručních brzd je možno provést až když je hnací vozidlo přivěšeno k odstaveným vozidlům.

#### **6. Kdo svěšuje a odvěšuje vozidla**

V rámci provozování drážní dopravy při obsluze vlečky dopravcem ČD vozidla svěšuje a odvěšuje pouze posunová četa dopravce ČD.

#### **7. Místa pro uložení zarážek a podložek**

Ve stojanu mezi 1. a 3. kolejí vlečkaře je umístěno 10 zarážek.

#### **8. Způsob zajištění vozidel při provádění zkoušky brzdy**

Pro zajištění vlaku při vykonání JZB a ÚZB se postupuje v souladu s předpisem ČD V 15/I. Podmínky, za kterých je při vykonání JZB a ÚZB, odbrzdít ruční a

průběžnou brzdu, nutno vypočítat dle předpisu ČD V 15/I. Nestačí-li přímočinná (přídavná) brzda hnacího vozidla na zajištění stojícího vlaku (posunového dílu) proti ujetí, je nutno ji zajistit před vykonáním zkoušky brzdy potřebným počtem zarážek.

## **9. Kontrola nad zajištěním vozidel**

Zaměstnanec řídící posun, se musí přesvědčit před zahájením manipulace s vozidly o jejich zajištění proti ujetí a o tom, že všechna zařízení použitá k zajištění vozidel byla odstraněna. Před odjezdem z vlečky se musí zaměstnanec řídící posun přesvědčit o tom, že všechna vozidla, ponechaná na odevzdávkových kolejích, jsou řádně zajištěna proti ujetí.

# **D. HLÁŠENÍ ZÁVAD NA DOPRAVNÍ CESTĚ, HLÁŠENÍ NEPROVEDENÍ OBSLUHY VLEČKY**

## **1. Důvody k neprovedení obsluhy dráhy - vlečky**

Dopravce ČD neprovede obsluhu vlečky:

- pokud součásti dráhy nejsou v souladu s ustanovením vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává Stavební a technický řád drah a není dodržen stanovený volný schůdný a manipulační prostor;
- nastala-li nezdolatelná překážka k provozu na ČD nebo na vlečce (např. následky živelné pohromy apod.);
- na základě dohody mezi jednotlivými provozovateli drah při opravě nebo přestavbě vlečky nebo tratí ČD vedoucích k vlečce.
- jestliže nedodržením ustanovení smlouvy je ohrožena bezpečnost a zdraví zúčastněných zaměstnanců ČD;
- jestliže vlečka není provozována v souladu s ustanoveními Zákona o drahách a prováděcími vyhláškami.

## **2. Postup při ohlašování závad na dopravní cestě**

Provozovatel vlečky odpovídá za neprodlené ohlášení následujících skutečností dirigujícímu dispečerovi v ŽST Nové Město pod Smrkem:

- zastavení provozu na vlečce;
- mimořádná událost, která má za následek omezení provozu na vlečce;
- vykolejení vozidla přecházejícího na síť ČD;
- poškození vozidel přecházejících na síť ČD.

Pokud ČD (i dodatečně) zjistí porušení tohoto závazného ustanovení, jsou oprávněny provozovateli vlečky vyúčtovat smluvní poplatek dle tarifu ČD za každý zjištěný případ.

ČD jsou oprávněny z provozních důvodů (např. výluková činnost) dočasně přerušit nebo omezit provozování drážní dopravy na vlečce. O této skutečnosti ČD uvědomí provozovatele vlečky nejméně 7 dnů předem.

## E. HLÁŠENÍ A ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen MÚ) platí nehodová ustanovení Zákona 266/94 Sb. o drahách a služebního předpisu ČD D 17 v platném znění.

1. Povinnost zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MÚ, vzniklých na jeho dráze má provozovatel té dráhy, na které vznikly.
2. Není-li možnost určit na které dráze vznikla MÚ, příčiny a okolnosti vzniku MÚ zjišťují za vzájemné součinnosti určení zaměstnanci provozovatelů obou drah.
3. Provozovatel dráhy, který nezjišťuje vznik MÚ je povinen dodat podklady pro stanovení příčin a okolností vzniku MÚ, požadované provozovatelem dráhy šetřícím MÚ. Při šetření MÚ jsou zaměstnanci jednoho provozovatele dráhy povinni podat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností, vyplývajících z této smlouvy, dozorčím a kontrolním orgánům druhého provozovatele dráhy, které jsou oprávněné taková vysvětlení požadovat.
4. Při MÚ vzniklých na kolejišti provozovatele vlečky zajistí provozovatel dráhy ČD na písemné požádání provozovatele vlečky včasnou přístavbu pomocných prostředků nutných pro odstranění MÚ za úhradu stanovenou vnitřními cenovými předpisy ČD. Součinnost při používání nehodových pomocných prostředků zajišťují pověřeni zaměstnanci obou provozovatelů drah.

Každou mimořádnou událost, poškození vozu a všechny poruchy a další mimořádné události ve vlečkovém provozu je vlečkař povinen oznámit ihned dirigujícímu dispečerovi přípojové stanice.

## F. POMOC PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

1. Při mimořádných událostech a dalších mimořádnostech za účasti zaměstnanců ČD (UŽST, DKV) je stejný postup jako při mimořádné události na kolejích ČD.
2. Dojde-li k mimořádné události bez účasti zaměstnanců ČD, provádí šetření správce provozu vlečky, který si vyžádá případnou součinnost příslušných odvětví ČD. Tuto součinnost si musí vyžádat při každé vzniklé škodě na zařízení ČD.

## G. ORGANIZACE PŘEPRAVNÍHO PROVOZU

### 1. Prohlídka po technické a přepravní stránce

Prohlídka pro technické a přepravní stránce se provádí na odevzdávkové koleji podle ustanovení Přílohy 1 k JOPP v platném znění.

## 2. Předávka vozů

Vzájemná předávka vozů se provádí prohlídkou po technické a přepravní stránce za účasti:

- ČD = určený zaměstnanec (zaměstnanec řídící posun);
- vlečkaře = pracovník, který se prokáže platným návratovým listem, opatřeným razítkem vlečkaře.

Všechny tyto úkony se provádějí na odevzdávkové koleji podle ustanovení Přílohy 1 k JOOP v platném znění.

Nebude-li v době pravidelné obsluhy při předávce vozidel zástupce vlečkaře přítomen, bude předávka provedena bez jeho účasti, což určený zaměstnanec ČD uvede v odevzdávkovém listu poznámkou „**Odevzdáno bez přítomnosti vlečkaře**“.

## 3. Postup při zjištění závady na voze

- Při odevzdávání vozu na vlečku zapíše předávající zaměstnanec do tiskopisu „*Odevzdávkový list na vozy přistavené na vlečku zjištěné závady na voze.*“
- Při návratu vozu na ČD zapíše převíjající zaměstnanec do tiskopisu „*Návratový list na vozy odsunutě z vlečky*“ zjištěné závady na voze. Výpravčí provede polepení „*Hlášenkami ...*“, včetně sepsání tiskopisu „*Zpráva o poškození*“ . Nedostaví-li se ani na výzvu zástupce vlečkaře k podpisu „*Zprávy ....*“, podepíše ji druhý zaměstnanec ČD s poznámkou „*Vlečkař nepřítomen*“. Takto potvrzená zpráva je závazná i pro vlečkaře.
- Škoda na zásilce je šetřena za přítomnosti nákladního pokladníka přímo na vlečce.

## 4. Způsob předávání průvodních listin

Vlečkař předá průvodní listiny na odesílaná vozidla ve stanici Nové Město pod Smrkem dle JOPP nejpozději 1 hodinu před pravidelnou obsluhou. Za ČD převímá průvodní listiny dirigující dispečer.

Průvodní listiny došlých vozidel přebírá vlečkař od dirigujícího dispečera ve stanici Nové Město pod Smrkem.

## 5. Označování vozů vozovými nálepkami

Vlečkař označuje vozovými nálepkami všechna vozidla, přecházející na ČD podle předpisů ČD a dispozic vozového disponenta stanice Liberec, popř. dirigujícího dispečera přípojové stanice. Potřebné vozové nálepky dodají ČD vlečkaři bezplatně. Za polepování vozidel poskytnou ČD vlečkaři úhradu dle TVZ.

## 6. Další podstatné údaje z Vlečkové smlouvy

Vlečkař u vozů a u zboží pod celním dohledem postupuje dle ustanovení JOPP.