ČESKÉ DRÁHY

ČD
D40

PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY NA TRATÍCH LIBEREC - TANVALD - ŽELEZNÝ BROD TANVALD - HARRACHOV SMRŽOVKA - JOSEFŮV DŮL

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah
dne 31.3. 1999
č.j. 60787/98-O11

Účinnost od 1.4.1999

OBSAH

Obsah....3
Záznam o změnách....4
Rozsah znalosti....5
Seznam použitých zkratek....6
Část první
Základní ustanovení....7
Kapitola I
Úvodní ustanovení....7
Kapitola II
Obecná ustanovení....7
Část druhá
Konkrétní ustanovení pro jednotlivé tratě....8
Kapitola I
Trať Tanvald-Liberec-Železný Brod (dopravní opatření)....8
Kapitola II
Trať Smržovka-Josefův Důl (dopravní opatření)....8
Kapitola III
Trať Tanvald-Harrachov-Harrachov st. hr. (dopravní opatření)....9
Hnací vozidla....13
Speciální vozidla....13
Část třetí
Závěrečná ustanovení....14
Kapitola I
Povolování výjimek....14
Související normy a předpisy....15

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH [x)]

Změna		Předpis		
číslo				
č.j.	účinnost od	Opravil	dne	podpis
1.				
60365/00-011	10.06.2001			

[x)] Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka:	Pracovní zařazení:	Znalost:
Skupina 1: **GŘ ČD, GI ČD, DOP, DDC, OPŘ**	- zaměstnanci ve vedoucích a odborných pracovních zařazeních, které určí příslušný ředitel (vedoucí OJ)	Úplná
Skupina 2: **Železniční stanice**	- výpravčí, kteří vykonávají dopravní službu na tratích dle předpisu ČD D40	Úplná
	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby na tratích dle předpisu ČD D40	Úplná
	- ostatní zaměstnanci, kteří vykonávají dopravní službu na tratích dle předpisu ČD D40*/	Úplná
Skupina 3: **Depa kolejových**	- zaměstnanci, kteří vykonávají dopravní službu na tratích dle předpisů ČD D40*/	Úplná
vozidel, Správy dopravní cesty	- zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon dopravní služby na tratích dle předpisu ČD D40	Úplná
Skupina 4: **Ústav podnikové-ho vzdělávání**	- zaměstnanci pro dopravní školení, - zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují zaměstnance pro dopravní školení	Úplná

*/ kromě jízdy na a z vlečky v km 2,286 mezi stanicemi Liberec - Vesec u Liberce a jízdy bez manipulace v traťovém úseku Železný Brod – Tanvald a zpět.

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	=	České dráhy, státní organizace
DDC	=	Divize dopravní cesty
DKV	=	Depo kolejových vozidel
DOP	=	Divize obchodně provozní
EDB	=	Elektrodynamická brzda
GŘ ČD	=	Generální ředitelství Českých drah
GI ČD	=	Generální inspekce Českých drah
GVD	=	Grafikon vlakové dopravy
PMD	=	Posun mezi dopravnami
ŽST	=	Železniční stanice
ÚZB	=	Úplná zkouška brzdy
VZ	=	Vlakový zabezpečovač
PAKS	=	Poloautomatická kontrola strojvedoucího
KBS	=	Kontrola bdělosti strojvedoucího
SHV	=	Speciální hnací vozidlo
KSF 72	=	Kolejová sněhová fréza
ROV	=	Rozkaz o výluce
OPŘ	=	Obchodně provozní ředitelství
MUV 69	=	Motorový universální vozík
MD	=	Měřící drezína

ČÁST PRVNÍ
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I
Úvodní ustanovení

1. Předpis ČD D40 obsahuje ustanovení pro organizování a provozování drážní dopravy na tratích Liberec - Tanvald - Železný Brod, Smržovka - Josefův Důl a Tanvald - Harrachov - Harrachov st. hr., odchylná od ustanovení předpisů ČD D2, ČD V15/I a ČD V2.

2. Předpis ČD D 40 je závazný pro:
- všechny zaměstnance Českých drah, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování, řízení nebo provozování drážní dopravy;
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami využívají jimi provozovanou dopravní cestu; tyto osoby musí být zavázány k plnění předpisů ČD D40 tímto smluvním vztahem;
- ostatní cizí právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s Českými drahami vykonávají pro České dráhy práce nebo jinou činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy nebo drážní dopravy, kterou zajišťují ČD; tyto osoby musí být zavázány k plnění předpisu ČD D40 tímto smluvním vztahem.

3. Výjimky z tohoto předpisu povoluje a jeho změny nebo doplňky schvaluje generální ředitel ČD, není-li u příslušných ustanovení uvedeno jinak, kromě ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů.

4. Dnem začátku účinnosti tohoto předpisu se ruší předpis ČD D40, schválený dne 15.1.1985 pod č.j. 19 616/1984/11.

5.-7. Neobsazeno.

Kapitola II
Obecná ustanovení

8. Všichni zaměstnanci, vykonávající dopravní službu na tratích, vyjmenovaných v čl. 1, musí mít odbornou zkoušku D-40 podle předpisu ČD Ok2/1. Kromě případů uvedených v rozsahu znalosti.

9. - 12. Neobsazeno.

ČÁST DRUHÁ
KONKRÉTNÍ USTANOVENÍ PRO JEDNOTLIVÉ TRATĚ

Kapitola I
Trať Liberec - Tanvald - Železný Brod

A. Dopravní opatření

13. Posun v dopravnách s výlukou dopravní služby výpravčího musí být prováděn za těchto podmínek:
a) zabezpečovací zařízení nesmí dovolit obsluhu výhybek bez součinnosti alespoň jednoho z výpravčích sousedních obsazených dopraven,
b) zaměstnanec oprávněný řídit posun musí být odborně způsobilý k obsluze zabezpečovacího zařízení v předmětné dopravně,
c) obsluha smí být provedena jen bez uvolnění hlavní koleje.

Konkrétní podmínky a postup obsluhy s ohledem na místní poměry v jednotlivých dopravnách musí být zapracovány v rozkaze ředitele OPŘ.
Tytéž podmínky platí pro PMD.

14. Neobsazeno.

Kapitola II
Trať Smržovka - Josefův Důl

A. Dopravní opatření

15. Jízdy vlaků mezi stanicí Smržovka a nákladištěm Josefův Důl organizuje výpravčí stanice Smržovka. Strojvedoucí vlaku se v případě zpoždění, které je větší než 5 min., spojí před odjezdem z nákladiště Josefův Důl s výpravčím ve stanici Smržovka telekomunikačním zařízením a dohodne další postup.

16 Je-li nutné dohodnout jízdu dvou vlaků nebo vlaku a PMD, dodrží se tyto podmínky:
a) výpravčí stanice Smržovka oznámí strojvedoucímu prvního vlaku (PMD), že je nutné uvolnit traťovou kolej v nákladišti Josefův Důl,
b) po uvolnění traťové koleje v nákladišti Josefův Důl oznámí strojvedoucí prvního vlaku telekomunikačním zařízením výpravčímu stanice Smržovka, že je traťová kolej uvolněna, a že výhybky pro jízdu dalšího vlaku nebo PMD jsou zajištěny pro jízdu po traťové koleji,
c) strojvedoucí prvního vlaku je odpovědný za to, že po tomto hlášení nebude až do příjezdu následného vlaku nebo PMD do nákladiště Josefův Důl manipulováno s výhybkami (výkolejkami), které jsou zajištěny pro jízdu po traťové koleji,
d) teprve po obdržení hlášení od strojvedoucího prvního vlaku (PMD) z nákladiště Josefův Důl smí výpravčí stanice Smržovka vypravit další vlak nebo PMD,
e) strojvedoucí následného vlaku nebo PMD musí vždy oznámit výpravčímu stanice Smržovka telekomunikačním zařízením příjezd do nákladiště Josefův Důl,
f) strojvedoucí prvního vlaku smí dovolit obsluhu výhybek v traťové koleji až po uvolnění výhybek v nákladišti Josefův Důl po vjezdu následného vlaku (PMD) nebo po odjezdu předchozího vlaku (PMD),

g) strojvedoucí následného vlaku (PMD) musí vždy před odjezdem z nákladiště Josefův Důl obdržet souhlas od výpravčího ze stanice Smržovka, že může s vlakem (PMD) odjet. Výpravčí smí tento souhlas dát až po příjezdu předchozího vlaku (PMD) do stanice Smržovka. Pokud strojvedoucí nemůže pro poruchu telekomunikačního zařízení souhlas obdržet, musí jet jako by byl zpraven rozkazem Op, část B.
Žádost i souhlas se provádí volnou formou, vždy s uvedením čísla vlaku.

17. Předpokládá-li se manipulace v nákladišti Josefův Důl, je souprava hlavních klíčů uložena vždy u strojvedoucího prvního vlaku. Pokud je nutné v nákladišti Josefův Důl předat soupravu hlavních klíčů strojvedoucímu druhého vlaku, provede se předání po oznámení výpravčímu stanice Smržovka. Výpravčí provede zápis o předání klíčů do telefonního zápisníku. Souprava hlavních klíčů se předá zpět výpravčímu stanice Smržovka po dojetí posledního vlaku do stanice Smržovka.

18. Začátek a konec posunu v nákladišti Josefův Důl se ohlásí výpravčímu stanice Smržovka. Posun více vlaků (PMD) v nákladišti Josefův Důl je zakázán.

19. V případě, že strojvedoucí nemůže telekomunikačním zařízením zjistit potřebné údaje, týkající se odjezdu vlaku (PMD) z Josefova Dolu, postupuje podle ustanovení o jízdě podle rozhledových poměrů.

20. Jízdy PMD za vlakem jsou v úseku Smržovka-nákladiště Josefův Důl a zpět zakázány. Takový PMD je možné uskutečnit jen v případě, kdy je třeba odvézt z trati vlak (PMD), jehož strojvedoucí si vyžádal pomocné hnací vozidlo, nebo zbylou část takového vlaku (PMD).

21. Neobsazeno.

Kapitola III
Trať Tanvald - Harrachov - Harrachov st. hr.

A. Dopravní opatření

22. Trať Tanvald – Harrachov st. hr. je jednokolejná trať, která v úseku Tanvald – Kořenov a zpět vzhledem ke sklonovým poměrům umožňuje adhezní nebo ozubnicový provoz.
V úseku Kořenov – Harrachov st. hr. a zpět se jedná o trať s adhezním provozem.

23. Dříve než bude strojvedoucí určen k samostatnému výkonu služby na trati Tanvald - Harrachov st. hr., musí v úseku Tanvald - Kořenov vykonat v obou směrech dvě jízdy v denní směně se samostatnou obsluhou hnacího vozidla pod dozorem odborně způsobilého strojvedoucího.

24. Zaměstnanci určení k obsluze vlaků, vykonávající službu na trati Tanvald - Kořenov a zpět, musí mít zkoušku praktické způsobilosti k nouzové obsluze vlaku podle předpisu ČD Ok2/1.

25. V případě nemožného navázání telefonického spojení radiovým zařízením mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vedoucího hnacího vozidla je možné použít mobilního telefonu.

26. Vlaky osobní dopravy musí být doprovázeny nejméně jedním členem obsluhy vlaku, který v případě sunutí vlaku plní povinnosti platné pro sunuté vlaky dané předpisem ČD D2. V případě, že se jedná o osobní vlak složený z motorového vozu, tak v úseku Kořenov - Dolní Polubný ověřuje na stanovišti bdělost strojvedoucího a v případě neschopnosti strojvedoucího zastaví vlak a učiní další opatření ve smyslu zkoušky praktické způsobilosti k nouzové obsluze vlaku.
Odbavení cestujících provede v těchto případech během pobytu v dopravnách a zastávkách.

27. Na trati Tanvald - Kořenov se vlaky dopravují lokomotivami v ozubnicovém nebo adhezním provozu, vlaky osobní dopravy i motorovými vozy v adhezním provozu.

28. Vlaky ve směru Tanvald - Kořenov musí mít vždy na nejnižším místě vlaku hnací vozidlo. Vlaky sestavené z více činných motorových vozů se považují za vlaky tažené. Průběžnou brzdu musí ovládat vždy strojvedoucí prvního motorového vozu v čele vlaku. Vlaky dopravované dvěma adhezními lokomotivami řazené tak, kdy je jedna lokomotiva v čele vlaku a druhá na nejnižším místě, se považují rovněž za vlaky tažené. Průběžnou brzdu ovládá strojvedoucí první lokomotivy nebo motorového vozu v čele vlaku. Pokud je na vlaku na nejnižším místě lokomotiva (adhezní nebo ozubnicová) a v čele vlaku motorový vůz, brzdu ovládá vždy strojvedoucí z této lokomotivy.

29. Je-li jedno z hnacích vozidel činná ozubnicová lokomotiva, musí být řazena vždy na nejnižším místě.

30. Řazení všech vlaků dopravovaných ozubnicovou lokomotivou na úseku trati s ozubnicí musí odpovídat řazení vlaků na dva postrky (s výjimkou vlaků sestavených výhradně z vozů lehké stavby).

31. Normativ hmotnosti v tunách pro jedno činné hnací vozidlo na jednotlivých úsecích činí:

	Hnací vozidlo řady			
Úsek trati	708, 714	715	730, 731	742, 743
Tanvald - Dolní Polubný	50	180/145*	120	150
Dolní Polubný – Kořenov	40	180	90	110
Kořenov – Harrachov st. hr.	120	350	250	350
Harrachov st. hr. – Kořenov	250	350	350	350
Kořenov - Dolní Polubný	200	350	220	220
Dolní Polubný – Tanvald	250	350/290*	290	290

*/ při případném snesení ozubnice v úseku Tanvald – Dolní Polubný platí údaje ve jmenovateli.

32. Sunutí vlaku dvěma hnacími vozidly není dovoleno.

33. Vlaky osobní dopravy mohou být sestaveny :

a) z vozidel normální stavby podle zásad daných předpisy ČD D 2 a ČD V15 /I,
b) z vozidel lehké stavby, která smí být dopravována jen jednou činnou lokomotivou a hmotnost soupravy nesmí překročit 100 tun při dvounápravových nebo 150 tun při čtyřnápravových vozech,
c) z činných motorových vozů bez přípojných vozů,
d) z činného motorového vozu řady 810 (nebo 809, 811) + přípojného vozu řady 010 (nebo 011,012,013) – činného motorového vozu řady 810 (nebo 809,811) s tím, že podle frekvence cestujících je možno soupravu posilovat dalšími činnými motorovými vozy řady 810 (nebo 809,811).

34. Hnací vozidla neuvedená v článku 50 se smí na trati Tanvald - Kořenov přepravovat pouze jako k službě pohotová. Dopravovaná lokomotiva musí být zařazena vždy mezi činnou lokomotivu a soupravu. Dopravované motorové vozy musí být vždy řazeny do čela sunutého nebo na konci taženého vlaku. V případě jízdy v úseku Tanvald - Kořenov mohou být motorové vozy použity jako činné.

Ozubnicové lokomotivy se na úsecích s ozubnicí smějí dopravovat jen při pomocných jízdách. Na ozubnici se musí v tomto případě najíždět rychlostí menší než 3 km/h. Pokud má však tato lokomotiva vymontovaný ozubnicový stroj, nepohlíží se na ni jako na ozubnicovou lokomotivu.

35. Za nepříznivých sněhových poměrů musí být trať projeta samotnou motorovou lokomotivou. Tato lokomotiva musí být vybavena provozuschopnou EDB.

36. Dojde-li k uváznutí nebo k neschopnosti motorového vozu na širé trati, lze jej z trati dopravit:

a) motorovou lokomotivou,
b) motorovým vozem, přitom na trati Tanvald - Kořenov jen jízdou po spádu.

37. Dojde-li k uváznutí nebo neschopnosti motorové lokomotivy, lze ji z trati dopravit pouze motorovou lokomotivou. Další potřebná opatření učiní odpovědný zaměstnanec DKV Liberec po dohodě s výpravčím ŽST Tanvald.

38. Ve směru jízdy Tanvald - Kořenov musí mít všechna vozidla postupně odbrzďovatelnou průběžnou brzdu. Do vlaku může být zařazen jeden vůz s porouchanou brzdou pouze za podmínek, že součet brzdících vah ostatních vozidel vlaku kryje potřebné brzdící procento celého vlaku.

Do vlaku smí být zařazen pouze jeden vůz s brzdou v poloze G (jehož brzdící váha se do skutečné brzdící váhy pro směr Kořenov - Tanvald nezapočítává). Ostatní vozy musí být brzděny brzdami v poloze P.

39. Pro traťový úsek Tanvald - Kořenov a zpět platí pro I. způsob brzdění:
a) pro rychlost 40 km/h 65 potřebných brzdících procent v úseku Tanvald – Kořenov,
b) pro rychlost 30 km/h 65 potřebných brzdících procent v úseku Kořenov – Tanvald.

40. Po každém rozpojení hlavního potrubí v úsek Tanvald – Kořenov a zpět se musí vykonat úplná zkouška brzdy.

41. Pro případ poruchy průběžné brzdy musí být v každém vlaku tolik vyzkoušených ručních brzd, aby bylo dosaženo alespoň 28 brzdících procent.
Vlak, jedoucí v úseku Dolní Polubný - Kořenov nebo zpět, musí být vzhledem ke své skutečné hmotnosti vybaven vždy 4 klíny z tvrdého dřeva na každých i započatých 100 tun hmotnosti vlaku. Klíny se v případě utažení ručních brzd podloží těsně pod různá dvojkolí stojícího vlaku. Vlak, sestavený pouze z jednoho dvounápravového motorového vozu, se podloží jen dvěma klíny z tvrdého dřeva.
Za správné rozmístění a odstranění klínů po pominutí důvodu zajištění odpovídá vedoucí obsluhy vlaku.

42. Hnací vozidlo s nouzovým ovládáním brzdiče DAKO - BSE nesmí odjet do traťového úseku Tanvald – Harrachov st. hr.

43. Úplná zkouška brzdy se musí vykonat ve všech případech, předepsaných předpisem ČD V 15/I. Odchylně od předpisu V15/I se před jízdou nákladních vlaků v úseku Tanvald - Kořenov a zpět provede při ÚZB kontrola, zda zdrže (špalíky) všech vozidel dolehly na kola. Kontrola dolehnutí zdrží na kola se provádí až po uplynutí 10 minut po snížení tlaku v průběžném potrubí brzdičem lokomotivy, z které je brzda vlaku ovládána. Odbrzdi-li jakýkoliv vůz dříve, lze tento vůz ponechat ve vlaku pouze za podmínky, že součet brzdících vah ostatních vozidel vlaku kryje potřebné brzdící procento celého vlaku.
Budou-li vozy, které nevyhoví při úplné zkoušce brzdy, nahrazeny jinými vozy, musí se ÚZB zopakovat.

44. Při mimořádném zastavení vlaku je povinností zaměstnanců doprovodu vlaku navázat spojení se strojvedoucím, který rozhodne o dalším postupu. Není-li možná dohoda, postupují všichni zaměstnanci doprovodu vlaku jako v případě poruchy průběžné brzdy.

45. Stanovené rychlosti vlaků nesmějí překročit hodnoty určené předpisem ČD D2 s tímto dalším omezením:
a) 40 km/h u všech tažených vlaků ve směru Tanvald – Kořenov,
b) 30 km/h u vlaků ve směru Kořenov – Tanvald.

46.- 49. Neobsazeno.

B. Hnací vozidla

50. Pro dopravu vlaků v úseku Tanvald - Kořenov mohou být použity:
a) motorové lokomotivy řady: 708, 714, 715, 730, 731, 742, 743,
b) motorové vozy řady: 810, 820.

51. Hnací vozidlo, které má být použito v traťovém úseku Dolní Polubný - Kořenov a zpět, musí mít před odjezdem ze ŽST Tanvald :
a) vypnutý VZ s uzavřeným kohoutem od hlavního potrubí (je-li vybaveno VZ) a zapnutý PAKS (je-li jím vybaveno),
b) vypnuté zařízení KBS s uzavřeným kohoutem od hlavního potrubí.

52. U hnacích vozidel používaných na trati Tanvald - Harrachov je nutné zajistit:
a) jednorázovou výměnu maximálně jedné čtvrtiny z celkového počtu brzdových špalíků. Teprve po jejich řádném zaběhnutí je možno vyměňovat další brzdové špalíky,
b) denní kontrolu těsnosti průběžné a přídavné brzdy v zabrzděném stavu před jejím prvním použitím (dovolená netěsnost je max. 0,4 bar za 10 minut),
c) denní kontrolu vysunutí pístu brzdového válce,
d) kontrolu tlakoměrů hlavního potrubí a brzdového válce při periodické údržbě,
e) vybavení čtyřmi klíny z tvrdého dřeva,
f) vybavení dvěma klíny z tvrdého dřeva u dvounápravových hnacích vozidel,
g) vybavení hnacího vozidla radiovým spojením (mobilním telefonem viz. Čl. 25).
Zkouška těsnosti přídavné brzdy se provádí pouze v případě, pokud je technicky možná.

53.-55. Neobsazeno.

C. Speciální hnací vozidla

56. Při jízdě speciálních hnacích vozidel musí být splněny tyto zásady:
a) na spádu musí být trvale zařazený převodový stupeň,
b) rychlost na spádu je v úseku Kořenov - Dolní Polubný 15 km/h, v úseku Dolní Polubný - Tanvald 20 km/h,
c) jízda speciálních hnacích vozidel jako PMD za vlakem není dovolena.

57. Doprava kolejového sněhového pluhu, pokud uvolňuje trať, se musí vždy vykonat samostatnou jízdou. Uvolňování trati od sněhu je dovoleno pouze ve směru Tanvald - Harrachov st. hranice.

58. Odchylně od ustanovení předpisu ČD D2/81 a jeho příloh je pro speciální hnací vozidla KSF 72, MUV 69 a MD (měřící drezína) dovolen největší sklon 60 promile. Speciální hnací vozidlo KSF 72 může přitom pracovat na úsecích s ozubnicí za podmínky, že bude pro tuto práci technicky upraveno tak, aby bylo znemožněno zachycení řezacích nožů za ozubnicový hřeben.

59. Pro sněhový pluh KSF 72 jsou stanovena brzdící procenta v hodnotě 62 procent.

60. Pravidla při jízdě ostatních speciálních vozidel, v případě opravy tratě Tanvald - Harrachov st. hranice a zpět, musí být stanovena v ROV.

61.-63. Neobsazeno.

ČÁST TŘETÍ
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Kapitola I
Povolování výjimek

64. Pro povolování výjimek z tohoto předpisu je nutno postupovat podle předpisu ČD M1.

SOUVISEJÍCÍ NORMY A PŘEDPISY

Obecně závazné právní předpisy:

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

Interní předpisy ČD:

ČD D2	=	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
ČD D2/81	=	Doprava služebních vozidel podle typů
ČD Ok2/1	=	Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah – Divize obchodně provozní
ČD V 2	=	Předpis pro lokomotivní čety
ČD V15/I	=	Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
ČD M1	=	Předpis pro tvorbu technických norem a interních předpisů Českých drah

Gestorský útvar: České dráhy, s.o.
Divize obchodně provozní o.z.
Odbor provozování dráhy
Nábřeží L.Svobody 12
110 15 Praha 1
Vydavatel: DOP - O11/1
Náklad: 350 kusů
Rok vydání: 1999