

Vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy:

**Lovochemie, a.s.
Terezínská 57
410 02 Lovosice**

SM-ZD-012_PR-08

PRAVIDLA PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY (08 VPŘ)

Účinnost od: 01. 04. 2018

Změna č.: 2

Účinnost změny od: 30. 11. 2019

	Jméno a funkce:	Datum:	Podpis:
Zpracoval:	Karel Mikolášek vedoucí sekce komerce a dispečink ŽD	18. 11. 2019	Mikolášek v. r.
Ověřil:	Ing. Jiří Trojan, vedoucí železniční dopravy – správa	21. 11. 2019	Trojan v. r.
	Karel Attak, vedoucí železniční dopravy – provoz	21. 11. 2019	Attak v. r.
	Ing. Zuzana Hovorková specialista systému řízení	22. 11. 2019	Hovorková v. r.
Schválil:	JUDr. Miloslav Spěváček, člen představenstva, osoba odborně způsobilá	22. 11. 2019	Spěváček v. r.

Obsah

Obsah	Chyba! Záložka není definována.
Změny předpisu	Chyba! Záložka není definována.
Úvodní ustanovení	4
Základní pojmy a zkratky	4
Rozsah znalostí	5
A. Podmínky použití drážního vozidla	6
Požadavky na drážní vozidla	6
B. Kontroly a prohlídky drážních vozidel	7
Technická kontrola drážních vozidel	7
Technická prohlídka drážních vozidel	7
Přepravní prohlídka drážních vozidel	8
Prohlídka a přeprava drážního vozidla po nebezpečné manipulaci	9
C. Údržba drážních vozidel	9
Mazání drážních vozidel	9
D. Povinnosti osob při provozování drážních vozidel	10
Povinnosti strojvedoucího	10
Povinnosti vozmistra	12
Povinnosti při provozu speciálních drážních vozidel	12
E. Sestavení posunového dílu	13
Svěšování a spojování drážních vozidel	13
F. Brzdy drážních vozidel	14
Upotřebitelnost ruční brzdy	14
Obsluha a ovládání průběžné brzdy	15
Výpočet brzdících procent, brzdící váhy a nejvyšší přípustné hmotnosti	16
Zkoušky průběžné brzdy	18
Postup v případě poruchy průběžné brzdy	20
G. Doprovod posunového dílu	21
H. Označování drážních vozidel návěstmi	21
I. Organizace provozu na dráze	21
Přílohy	22
Příloha č. 1 – Technické podmínky bezpečného provozu drážních vozidel	22

Úvodní ustanovení

1. SM-ZD-012_PR-08 „Pravidla provozování drážní dopravy“ je vnitřní předpis, kterým provozovatel drážní dopravy Lovochemie, a.s. (dále jen dopravce) stanovuje pravidla provozování drážní dopravy. Každý zaměstnanec (pokud není znalost předpisem stanovena) má znalost a odpovědnost za splnění pokynů v rozsahu určených znalostí.
2. Provozování drážní dopravy dopravcem musí být prováděno podle tohoto předpisu, platné licence a smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s provozovatelem dráhy.
3. Vnitřní předpis „Pravidla provozování drážní dopravy“ stanovuje obsah činností dopravce při použití, údržbě a řízení drážního vozidla, při brzdění a doprovodu posunového dílu a při označování drážních vozidel návěstmi.
4. – 6. **Na doplňky.**

Základní pojmy a zkratky

7. Význam jinde nedefinovaných pojmů používaných ve vnitřním předpise provozovatele vlečky, které je povinna každá osoba znát a používat při provozování dráhy a provozování drážní dopravy:

Brzdící váha drážního vozidla – údaj charakterizující účinek brzdy drážního vozidla, je uvedena na skříní drážního vozidla (popř. na podélníku nebo na přestavovači), platného pro příslušný režim brzdění a polohu přestavovače.

Celková brzdící váha posunového dílu – součet brzdících vah všech drážních vozidel posunového dílu s účinkující brzdou (samočinnou tlakovou, ruční, ...).

Celková hmotnost posunového dílu – součet hmotnosti jednotlivých drážních vozidel posunového dílu, hmotnosti nákladu na drážních vozidlech a u drážních vozidel s přepravou cestujících součinu průměrné hmotnosti cestujících (80 kg na osobu) a stanovené obsaditelnosti drážního vozidla.

Dopravní hmotnost – součet vlastní hmotnosti drážního vozidla (dle nápisů na drážním vozidle) a hmotnosti nákladu (dle vozové nálepky, dokladu o nákladu, nebo údaj o nejvyšší únosnosti drážního vozidla z nápisu na vozidle).

Drážní vozidlo – dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy s výjimkou vozidel pro technologickou obsluhu výroby, provozovaných na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vleček.

Hnací drážní vozidlo – drážní vozidlo schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění drážních vozidel.

Speciální drážní vozidlo – drážní vozidlo konstruované pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy, odstraňování následků nehod a mimořádných událostí, bez vlastního pohonu.

Speciální hnací drážní vozidlo – hnací drážní vozidlo konstruované pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy, odstraňování následků nehod a mimořádných událostí, s vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím drážnímu vozidlu rychlost vyšší než 10 km.h⁻¹ bez ohledu na hmotnost drážního vozidla.

Tažené drážní vozidlo – drážní vozidlo, které není schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění drážních vozidel.

Vozmistr – osoba odborně způsobilá provádět technické prohlídky drážních vozidel.

Zařízení dráhy – vybavení dráhy nepřenosnými návěstidly platnými pro jízdu vlaku nebo posun, kolejemi, výhybkami, výkolejkami nebo kolejovými zábranami, určená technická zařízení.

8. – 10. **Na doplňky.**

Rozsah znalostí

11. Pokud není v tomto předpise stanoveno jinak, je pro každou osobu podílející se na provozování dráhy nebo drážní dopravy stanoven rozsah znalostí:
- a) **informativní znalost** – ustanovení vnitřních předpisů, která stanovují všeobecné podmínky a všeobecně informují o potřebách pro provozování dráhy nebo drážní dopravy.
 - b) **úplná znalost** – ustanovení vnitřních předpisů, která stanovují způsob a podmínky provedení pracovní činnosti, kterou má vykonat pro potřebu provozování dráhy nebo drážní dopravy.
12. Osoby podílející se na provozování dráhy nebo drážní dopravy jsou povinny znát a dodržovat vztahná ustanovení platné legislativy a vnitřních předpisů provozovatele vlečky.
13. Určení rozsahu znalostí vnitřního předpisu „Pravidla provozování drážní dopravy“:

Pracovní zařazení	Znalost
Osoba odborně způsobilá dle licence	informativní
Osoby stanovující odbornou způsobilost, nebo provádějící školení	úplná
Strojvedoucí	úplná
Osoba řídící a provádějící posun	úplná: části E, F, G, I informativní: části A, B, C, D, H
Osoba řídící jednoduchý posun	úplná: část F (Upotřebitelnost ruční brzdy) informativní: část D, G
Osoba tvořící vlakovou dokumentaci	úplná: část B (Přepravní prohlídka drážních vozidel) informativní: část A
Osoba provádějící prohlídky, kontroly nebo údržbu drážních vozidel	úplná: části A, B, C, D (Povinnosti vozmistra) informativní: části D (ostatní kapitoly), F
Osoba odborně způsobilá dle licence	informativní

Vysvětlení:

Informativní znalost – znalost, při které zaměstnanec ví, o čem předpis nebo jeho části pojednávají, jaké jsou jeho hlavní zásady a ví, jak jej používat.

Úplná znalost – se rozumí znalost, na jejímž podkladě je zaměstnanec schopen samostatně činnosti vykonávat, podle předpisu nebo jeho částí jednat, rozhodovat, nebo se jimi řídit.

14.– 15. **Na doplňky.**

A. Podmínky použití drážního vozidla

16. Na vlečce lze provozovat pouze drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost odpovídá podmínkám stanovenými zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a vyhláškou 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. Drážní vozidla v provozu podléhají pravidelným technickým kontrolám, kterými se ověřuje technický stav drážního vozidla.
17. Drážní vozidlo nezpůsobilé provozu nesmí být na vlečce provozováno, nesmí opustit vlečku a musí být označeno vlastníkem drážního vozidla zřetelně nápisy „NEZPŮSOBILÝ PROVOZU, NESMÍ OPUSTIT VLEČKU“. Vozidlo nezpůsobilé provozu smí opustit vlečku pouze po předchozí technické prohlídce odborně způsobilou osobou při dodržení podmínek, které tato osoba stanoví a jen při přepravě za účelem vyčištění, opravy, revize či likvidace a pokud bezprostředně neohrožuje bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.
18. Nezpůsobilé provozu je drážní vozidlo, které:
 - a) nezaručuje bezpečnost drážní dopravy,
 - b) nemá vlastnosti schváleného typu,
 - c) nemá platný průkaz způsobilosti,
 - d) nejsou u něj prováděny pravidelné technické prohlídky v časových intervalech podle vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.Za odstavení a neprovozování drážního vozidla nezpůsobilého provozu odpovídá ta osoba odborně způsobilá, která tuto skutečnost zjistila.
19. Drážní vozidlo nezaručuje bezpečnost drážní dopravy, pokud například:
 - a) má překročeny přípustné meze opotřebení, nebo nepřípustné poškození, nebo trhliny na provozně důležitých částech drážního vozidla;
 - b) má závadu na brzdovém systému, která může způsobit nespolehlivé brzdění;
 - c) má nefunkční návěstní zařízení, nebo zabezpečovací zařízení v rozsahu bezprostředně ohrožujícím bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy;
 - d) svým technickým stavem ohrožuje životní prostředí;
 - e) má poškození, případně deformace vozové skříně, nebo pojezdu, nebo má jiné závady bezprostředně ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy;
 - f) je zjevně nerovnoměrně naloženo, nebo jeho náklad není řádně uložen a zajištěn, nebo přeprava nákladu není dovolena;
 - g) některou svou součástí překračuje obrys drážního vozidla, nebo jakákoliv součást nákladu na drážním vozidle přesahuje stanovený průjezdný průřez, nejedná-li se o přepravu zvlášť povolenou;
 - h) nezaručuje součinnost s kolejovými obvody správnou činnost ZZ, nejedná-li se o přepravu zvlášť povolenou;
 - i) uniká-li z něj přepravované zboží, nebo způsobuje znečištění;
 - j) má porušenost plomb, netěsnost armatur, nebo je-li drážní vozidlo znečištěno;
 - k) má nesprávné, neúplné nebo poškozené označení dle RID.

20. – 25. Na doplňky.

Požadavky na drážní vozidla

26. Drážní vozidla, zařazená do provozu na vlečce musí vyhovovat stavbou a vybavením podmínkám, které uvádí příloha č. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění a musí splňovat technické podmínky bezpečného provozu drážních vozidel, které tvoří přílohu č. 1 tohoto předpisu.
27. Drážní vozidla provozovaná i mimo vlečku musí splňovat zároveň podmínky stanovené vztahným provozovatelem dráhy, mezinárodních předpisů v rámci interoperability a podmínek dle Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů.
28. – 30. Na doplňky.

B. Kontroly a prohlídky drážních vozidel

31. Za účelem zajištění bezpečného provozu drážních vozidel při provozování drážní dopravy se provádí pravidelné technické prohlídky a technické kontroly drážních vozidel.
- 32.– 35. **Na doplňky.**

Technická kontrola drážních vozidel

36. Pravidelnou technickou kontrolou se ověřuje technický stav drážních vozidel zařazených do provozu a podléhají jí:
- hnací drážní vozidla,
 - tažená drážní vozidla,
 - speciální drážní vozidla.
37. Pro provádění pravidelné technické kontroly jsou stanoveny časové nebo kilometrické intervaly přílohou č. 5 k vyhlášce 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů
38. Technická kontrola drážních vozidel mimo časový nebo kilometrický interval musí být provedena:
- po mimořádné události s vlivem na jejich technickou způsobilost, nebo
 - po opravě konstrukčních částí, jejichž funkčnost má vliv na bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Hnací drážní vozidla dále podléhají technické kontrole mimo časový nebo kilometrický interval, nebyla-li více než šest měsíců užívána při provozování **drážní dopravy**.

39. Technické kontroly je nutné provádět podle platné dokumentace příslušného typu drážního vozidla (včetně všech změn), za použití technického vybavení a potřebných měřidel pro ověření hodnot technických stavů drážního vozidla.
40. Pravidelnou technickou kontrolou drážního vozidla se ověřuje, zda odpovídá drážní vozidlo schválenému typu, a zaručuje-li jeho technický stav při řádném používání drážního vozidla jeho bezpečné a spolehlivé provozování až do následující pravidelné technické kontroly. Rozsah technické kontroly uvádí příloha č. 6 k vyhlášce 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
41. Zápis o provedené pravidelné kontrole technického stavu drážního vozidla nebo kontrole mimo stanovený časový nebo kilometrický interval do průkazu způsobilosti pořídí odborně způsobilá osoba, která kontrolu organizovala nebo prováděla.
42. U drážního vozidla, které nemá průkaz způsobilosti, se zajistí vyznačení provedení technické kontroly datem a značkou místa kontroly přímo na určené místo na drážním vozidle.
- 43.– 45. **Na doplňky.**

Technická prohlídka drážních vozidel

46. Při technické prohlídce drážních vozidel se zjišťuje, zda stav drážního vozidla odpovídá z hlediska bezpečnosti dopravy příslušným právním předpisům a požadavkům na ochranu nákladu před poškozením, zcizením nebo zneužitím.
47. Technická prohlídka drážních vozidel se provádí:
- při odevzdávce drážních vozidel mezi dopravci,
 - před zařazením drážního vozidla do vlaku,
 - po vyřazení z vlaku pro technickou závadu,
 - při předávce i převímce od opraven drážních vozidel,
 - po nakládce mimořádné zásilky,
 - po vykládce na výklopnících,
 - po mimořádných událostech,
 - po ujetí 750 km.
48. Při technické prohlídce drážních vozidel se zjišťuje zejména:
- není-li prošlý časový interval prohlídky vozidla (datum příští revize vozidla na jeho podélníku, u vozidel přepravujících nebezpečné věci také datum v rámečku na tlakové nádobě);
 - nejsou-li na vozidle ohnuté, poškozené nebo chybějící součástky (klanice, řetězy, vozové plachty, převlečné matice koncových výpustí cisternových vozidel, uzemňovací kabely);
 - není-li poškozena podlaha vozidla (např. prolomená prkna, hřebíky);

- d) nemá-li vozidlo poškozené dvojkolí, rám podvozku, vypružení, nárazníky, spřáhla, brzdové hadice a spojky, viditelně poškozenou vozidlovou skříň (např. deformace po nárazu, děravá stěna, deformovaná tlaková nádoba nebo poškozená tepelná izolace), ohnuté stupačky, poškozené dveře vozidel;
- e) zda jsou funkční plochy narážecího a tahadlového ústrojí náležitě ošetřeny;
- f) nejsou-li na vozidle jiné viditelné stopy, které by za přepravy ohrozily bezpečnost provozu i zboží (např. úkapy nebezpečného zboží).

49. Za zajištění technické prohlídky odpovídá vozmistr, v případě jeho nepřítomnosti strojvedoucí.

50. – 55. **Na doplňky.**

Přepravní prohlídka drážních vozidel

56. Přepravní prohlídku drážních vozidel je povinna vykonat osoba tvořící vlakovou dokumentaci, pokud ji neprovedla osoba odborně způsobilá řídicí posun. Zjistí-li stanovená osoba odborně způsobilá závadu, zajistí její odstranění. Má-li stanovená osoba odborně způsobilá při přepravní prohlídce drážních vozidel jakoukoli pochybnost, požádá o rozhodnutí vozmistra, v případě jeho nepřítomnosti strojvedoucího.

57. Při provádění přepravní prohlídky drážních vozidel se zjišťuje zejména:

- a) zda jsou na vozidle čitelné nápisy, vůz není posprejován;
- b) zda není překročena lhůta stanovená pro provedení technické kontroly drážního vozidla, nebo lhůta pro vykonání tlakové zkoušky vozidel přepravujících nebezpečné zboží dle RID;
- c) jsou-li drážní vozidla správně spojena, nepoužité šroubovky správně zavěšeny a brzdové spojky zajištěny ve svých závěsech;
- d) zda nejsou na vozidlech zřejmé závady, které by mohly ohrozit bezpečnost dopravy nebo způsobit škodu osobám anebo nákladu, zda nejsou drážní vozidla označena jako nezpůsobilá k jízdě;
- e) zda jsou oddělitelné součásti vozidla na svých místech a v upotřebitelném stavu a zda nechybí nějaká výstroj (zařízení), například:
 - u klanicových vozidel klanice nasazeny, nebo uloženy ve třmenech nebo schránkách a jejich řetězy zajištěny proti volnému pohybu (sepnuty), musí-li klanice zajišťovat náklad nebo stěny drážních vozidel proti rozvalení, musí být jejich horní konce pevně spojeny řetězy,
 - u výsypných vozidel ruční klapky řádně zajištěny,
 - u cisternových vozidel ventily uzavřeny;
- f) zda u ložených drážních vozidel nedochází k úniku přepravovaného zboží;
- g) zda není překročena ložná míra a zásilka je na vozidle správně naložena, rozložena po celé ploše nebo na místě těžiště vozidla (např. kontejnery, lze to rozeznat zejména podle pružnic a nárazníků) a správně zajištěna (např. dřevo) tak, aby nedošlo při přepravě k jejímu poškození, ztrátě nebo ohrožení bezpečnosti drážní dopravy;
- h) zda je ložené vozidlo řádně zaplombováno na všech k tomu určených místech a čísla plomb jsou zapsána v přepravním dokladu;
- i) zda je ložené nebo prázdné nevyčištěné vozidlo určené k přepravě nebezpečných věcí řádně označeno podle RID (oranžové tabulky a bezpečnostní značky) a zda je správně označeno vozidlo přepravující zásilku vyžadující opatrnost nebo vozidlo s tlakovým vyprazdňováním;
- j) zda jsou dveře a větrací otvory všech drážních vozidel dobře uzavřeny, a zda mají (jestliže je to předepsáno) čitelný a neporušený uzávěr (plomby); drážní vozidla po dezinfekci a prázdné drážní vozidla, jedoucí do ciziny, smějí být otevřena jen na střední zub záklesného háku;
- k) zda byla vozidla po vykládce na vlečce řádně vyčištěna, krytá vozidla pootevřena, zda prázdná vozidla jedoucí na vlečku jsou rovněž správně vyčištěna a jsou z nich odstraněny nežádoucí předměty a zbytky materiálu;
- l) zda vozidla připravená k návratu jsou vybaveny přepravními doklady. Sepisování přepravních dokladů (nákladních listů) provádí osoba tvořící vlakovou dokumentaci. Přepravní doklady na odesílané vozy (zásilky) dodá pracovník vlečky pracovníkovi dopravce způsobem, jaký je sjednán ve Smlouvě o obchodních a přepravních podmínkách.

58. Osoba odborně způsobilá při přepravní prohlídce drážních vozidel podle předchozích ustanovení odpovídá za zjištění jen takových závad, které jsou zjistitelné pohledem při chůzi kolem drážních vozidel. Prohlídka drážních vozidel musí být provedena z obou stran.

59. – 60. **Na doplňky.**

Prohlídka a přeprava drážního vozidla po nebezpečné manipulaci

61. Za nebezpečnou manipulaci se považuje každý případ, při kterém bylo s drážním vozidlem manipulováno tak, že lze předpokládat možnost vzniku nebezpečných poruch vozového rámu, kostry drážních vozidel, nárazníků nebo skříně, vypružení ložisek, dvojkolí, speciálního vybavení drážních vozidel, poškození nákladu nebo jeho upevnění apod. Jde zejména o tyto manipulace:
- vykolejení drážních vozidel, kdy alespoň jedno kolo opustilo i krátkodobě temeno hlavy kolejnice, nebo přejetí nepoddajného předmětu vyššího než 3 cm. Najetí na zarážku se nepovažuje za nebezpečnou manipulaci s drážním vozidlem;
 - náraz drážních vozidel i přes nárazníky na překážku nebo jiné kolejové drážní vozidlo rychlostí vyšší než 5,5 km/h;
 - překročení maximální hmotnosti nákladu na délku drážního vozidla nebo jednotkovou plochu podlahy, přetížení drážních vozidel, podvozku, dvojkolí nebo kola o více než 5 %, než je dovolené zatížení;
 - volný pád kompaktního tuhého předmětu na podlahu drážních vozidel s energií odpovídající pádu předmětu o hmotnosti alespoň 30 kg z výšky 3 m;
 - tažení nebo tlačení drážních vozidel působením silou na jiné, než k tomu určené díly;
 - násilné odstraňování plastických deformací kostry nebo spodku drážních vozidel.
62. Při každém zjištěném případě nebezpečné manipulace s drážním vozidlem musí zaměstnanec, který toto zjistil, zajistit vyřazení drážního vozidla z provozu. Vozmistr takového drážního vozidla zkontroluje a přeměří.
63. Pro přepravu drážních vozidel po nebezpečné manipulaci musí vždy vozmistr stanovit při technické prohlídce podmínky pro jízdu drážního vozidla. Pokud nelze drážní vozidlo dopravit za zvláštních podmínek, musí být přepraven na jiném drážním vozidle, případně zrušen na místě.
64. – 65. **Na doplňky.**

C. Údržba drážních vozidel

66. O drážní vozidla pečují:
- zaměstnanci dopravce, kteří drážní vozidla pro svou pracovní činnost používají;
 - členové posunové čety;
 - zaměstnanci, kterým jsou drážní vozidla přidělena;
 - cizí fyzické nebo právnické osoby v rámci uzavřené smlouvy.
67. Péčí o drážní vozidla se rozumí sledování spolehlivé funkce drážních vozidel, kontrolu jejich stavu při předávání a přejímání, kontrolu po nakládce, vykládce nebo opravě, provádění stanovených prohlídek.
68. Údržba drážních vozidel se provádí podle podmínek a postupů výrobcem drážního vozidla a vztažného vnitřního předpisu.
69. – 70. **Na doplňky.**

Mazání drážních vozidel

71. Kontrola mazání drážních vozidel (mimo nápravových ložisek a ostatních točivých strojů) se vykonává při technické prohlídce. Při zjištěných nedostatcích se provede jeho obnovení. V provozu drážních vozidel se mazání kluzných a třecích ploch vykonává vždy, nejsou-li tyto dostatečně namazány.
72. Kontrola mazání drážních vozidel se dále provádí v těchto případech u drážních vozidel:
- která se obsazují osobami nebo živými zvířaty;
 - která ložena nebezpečnými věcmi nebo věcmi vyžadující opatrnost;
 - s kluznými plochy oplenu před každým naložením;
 - deponovaných déle než 30 dnů před zařazením do vlaku;
 - hlubinových a vanových před zařazením do vlaku.

U drážních vozidel pro zvláštní účely se kontrola mazání provádí u vlastníka drážních vozidel.

73. – 75. **Na doplňky.**

D. Povinnosti osob při provozování drážních vozidel

Povinnosti strojvedoucího

76. Strojvedoucí je povinen:
- a) seznámit se s místními a traťovými poměry na vlečce, kde bude řídit hnací drážní vozidlo a vykonávat pracovní činnost;
 - b) posuzovat zjevné technické závady vzniklé na drážních vozidlech a rozhodovat o způsobilosti drážního vozidla k další jízdě, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba;
 - c) svěřovat a odvěšovat hnací drážní vozidlo, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba; při svěření prováděném jinou osobou zkontrolovat správnost svěšení šroubovky, spojku, kabelů a správnou polohu rukojetí spojkových kohoutů mezi hnacím drážním vozidlem a prvním taženým drážním vozidlem posunového dílu;
 - d) při vzdálení se z hnacího drážního vozidla zajistit toto hnací drážní vozidlo proti samovolnému pohybu prostředkem s trvalým účinkem a proti neoprávněnému vstupu do vozidla;
 - e) řídit hnací drážní vozidlo jen z stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy;
 - f) z vedoucího hnacího drážního vozidla pozorovat jízdní cestu, návěsti a jednat podle zjištěných skutečností nebo podle udílených pokynů;
 - g) při posunu přizpůsobit rychlost jízdy jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu;
 - h) při posunu a je-li to nařízeno řídit hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů;
 - i) sledovat ruční nebo jiné návěsti dávané osobou, která posun doprovází a neprodleně zastavit drážní vozidlo, nejsou-li návěsti viditelné, nebo trvale či opakovaně předávány, nebo nejsou-li nahrazeny jiným způsobem návěstění;
 - j) uvést hnací drážní vozidlo do pohybu jen na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná;
 - k) hnací drážní vozidlo posunového dílu uvést do pohybu na stanovenou návěst pro posun nebo stanovený pokyn, ve stanoveném směru za podmínky, že zná způsob a cíl jízdy;
 - l) nepoužívat osvětlení dálkovým reflektorem při setkávání se s protijedoucím vedoucím drážním vozidlem nebo s protijedoucími silničními vozidly na souběžně vedoucí komunikaci;
 - m) najíždět na drážní vozidla tak opatrně, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob nebo nevznikla škoda na majetku;
 - n) zastavit posunový díl bezpečně před návěstěným místem;
 - o) při jízdě udržovat brzdové zařízení vždy v pohotovosti a před sklonově obtížným místem je během jízdy vyzkoušet;
 - p) sledovat celkový chod hnacího drážního vozidla; v případě ohrožení bezpečnosti toto drážní vozidlo zastavit, učinit nezbytná opatření, podle možnosti zjistit závadu a odstranit ji;
 - q) při zjištění závady na hnacím drážním vozidle oznámit tuto skutečnost osobě řídící drážní dopravu, s uvedením přibližné doby nutné k odstranění závady; není-li možné závadu odstranit na místě, provést opatření k zajištění náhradního hnacího drážního vozidla;
 - r) plnit pokyny pro přepravu speciálních drážních vozidel;
 - s) zajistit označování drážních vozidel stanovenými návěstmi;
 - t) odmítnout pokyn k jízdě na koleje, kde třída zatížení neodpovídá požadavkům na přechodnost drážních vozidel;
 - u) plnit pokyny ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatelů pro provozování dráhy a drážní dopravy a plnit pokyny osob, které řídí, organizují nebo se podílí na provozování dráhy a drážní dopravy.
77. Strojvedoucí posunového dílu nesmí překročit nejvyšší dovolenou rychlost, která se určuje jako nejnižší hodnota z:
- a) dovolené rychlosti stanovené vnitřním předpisem provozovatele dráhy pro danou kolej nebo její úsek;
 - b) nejvyšší provozní rychlosti drážních vozidel, z nichž je posunový díl sestaven;
 - c) dovolené rychlosti podle tabulek brzdících procent v závislosti na druhu a délce posunového dílu, na rozhodném spádu tratě a na zábrzdě vzdálenosti;
 - d) dovolené rychlosti stanovené návěstidly, písemným rozkazem nebo rozkazem daným telekomunikačním zařízením;
 - e) nařízené omezené rychlosti.

78. Strojvedoucí je při převzetí, kontrole a předávce HDV povinen provést následující úkony:
- a) u HDV klidu (před nastartováním):
 - přesvědčit se o zajištění HDV proti ujetí,
 - zkontrolovat pohledem, jestli není HDV zjevně poškozené,
 - zkontrolovat stav olejových náplní (motor, kompresor, atd.), případně zajistit jejich doplnění v souladu s pokyny výrobce HDV,
 - zkontrolovat množství pohonných hmot, případně zajistit jejich doplnění v souladu s pokyny vnitřních směrnic,
 - zkontrolovat stav gumové spojky u kompresoru (nesmí být popraskaná nebo natržená),
 - zkontrolovat stav chladicí kapaliny a chladicího systému (tj. chladicí články a potrubí), případně zajistit doplnění vody,
 - zkontrolovat napnutí klínových řemenů, nejsou-li vytahané nebo popraskané,
 - zkontrolovat stav pojezdu, narážecího a táhlového ústrojí HDV,
 - zkontrolovat stav brzdových špalků (jejich tloušťka nesmí být slabší, než cca 1 cm ve středu, zároveň nesmí být popraskaný, nebo prasklý),
 - zkontrolovat úplnost inventáře hnacího drážního vozidla,
 - zkontrolovat analogový rychloměr, natáhnout hodinový strojek a zkontrolovat zásobu rychloměrného proužku, je-li analogovým rychloměrem HDV vybaveno,
 - zkontrolovat uložení předepsané dokumentace a vybavení na HDV (návod k obsluze, Kniha oprav, Bezpečnostní pokyny RID, osobní dýchací úniková maska strojvedoucího)
 - zapsat zjištěné technické závady do stanovené dokumentace HDV, případně nahlásit nadřízenému (odstavení HDV z provozu pro závady apod.);
 - b) u HDV po nastartování:
 - zkontrolovat těsnost palivového, olejového a vodního okruhu (vstřikovací čerpadla a přívod paliva, chladicí články + potrubí),
 - zkontrolovat správnou funkci jednotlivých konstrukčních celků HDV,
 - zkontrolovat, jestli není ve vzduchových jímkách voda, případně provést jejich odkalení,
 - zkontrolovat funkci brzd HDV provedením předepsané zkoušky brzdy,
 - zkontrolovat radiokomunikační spojení s posunovou četou a s pracovišti řízení provozu,
 - zkontrolovat funkčnost mazání nákoků,
 - zkontrolovat přítomnost microSD karet v kamerách na stanovišti HDV řady 741.7,
 - odstranit okamžitě případné netěsnosti nebo závady, nebo zajistit jejich odstranění,
 - odstranit prostředky k zajištění HDV proti ujetí ještě před uvedením HDV do pohybu.
 - c) u HDV při odstavení:
 - provést obsluhu rychloměru (u analogového vyjmout rychloměrný proužek),
 - odvodnit vzduchová zařízení HDV,
 - zkontrolovat stav pojezdu, narážecího a táhlového ústrojí HDV,
 - provést další úkony dle návodu k obsluze HDV vydaném jeho výrobcem,
 - zajistit HDV proti ujetí.
 - d) není-li v silách strojvedoucího odstranit závady nebo netěsnosti zjištěné při kontrole a předávce HDV, je povinen zastavit motor tohoto HDV, zajistit jej proti ujetí, přepravit jej do remízy na opravu pomocí jiného (záložního) HDV a zapsat zjištěné závady do stanovené dokumentace HDV;
 - e) zapsat při ukončení směny do tiskopisu „*Předávka směny posunu*“:
 - stav ujetých kilometrů,
 - stav motorových hodin,
 - stav PHM,
 - stav radiostanic a vybavení HDV a
 - veškeré zjištěné závady.Tento tiskopis po noční směně i s rychloměrným proužkem odevzdá k vyhodnocení svému nadřízenému.
79. Při provozu v zimních podmínkách je strojvedoucí povinen:
- a) častěji odvodňovat vzduchová zařízení, ponechat trvale pootevřený odvodňovací kohout mezichladiče kompresoru, mimo vytápěné prostory po odstavení hnacího drážního vozidla ponechat pootevřené ostatní odvodňovací kohouty;
 - b) zajistit, aby nedošlo k poškození nebo požáru při rozmrazování agregátů a částí hnacích drážních vozidel;
 - c) zajistit častější dobíjení akumulátorové baterie;

- d) dodržovat podmínky v návodě na obsluhu hnacího drážního vozidla při startu studeného spalovacího motoru nebo opakovaném startu;
- e) udržovat doporučený teplotní režim práce spalovacího motoru tak, aby nedošlo k podchlazení spalovacího motoru;
- f) při teplotách nižších než 12°C zajistit připojení odstaveného HDV kabelem k zásuvce 400 V za účelem temperování chladícího okruhu spalovacího motoru, je-li HDV takto vybaveno.

80. – 85. Na doplňky.

Povinnosti vozmistra

- 86. Vozmistr je povinen:
 - a) posuzovat zjevné technické závady vzniklé na drážních vozidlech a rozhodovat o způsobilosti drážního vozidla k další jízdě;
 - b) provádět technickou prohlídku drážních vozidel.
- 87. Pokud na vlečce není přítomen zaměstnanec s odbornou způsobilostí vozmistra, přebírá jeho povinnosti strojvedoucí.
- 88. – 90. Na doplňky.

Povinnosti při provozu speciálních drážních vozidel

- 91. Při provozování drážní dopravy se speciálními drážními vozidly jsou zaměstnanci povinni dodržovat pokyny uvedené pro jednotlivá speciální drážní vozidla ve vnitřních předpisech provozovatele drážní dopravy a v návodu k použití vydaným výrobcem.
- 92. – 95. Na doplňky.

Povinnosti při provozu kolejového jeřábu EDK 80/0

- 96. Kolejový jeřáb EDK 80/0 se smí používat při opravách drážních vozidel k demontážím a montážím opravovaných nebo nových dílů na kolejích č. 8a, 8b, 8c a 8d, nebo pro nakolejování vykolejených drážních vozidel, či překládku zboží z vykolejených drážních vozidel za účelem jejich možného nakolejení. Kolejový jeřáb nesmí opustit průmyslový areál Lovochemie, a.s., mimo výjimečné případy (např. povodeň).
- 97. Obsluhu kolejového jeřábu EDK 80/0 smí provádět pouze osoba odborně způsobilá s oprávněním jeřábník třídy C-1. Pro samostatný pohyb a posun kolejového jeřábu v posunových obvodech vlečky „Lovochemie, a.s. – závodová vlečka“ mimo posunový obvod „Obvod Lovosic-jih vlečka“ musí být osoba odborně způsobilá obsluhující kolejový jeřáb zároveň držitelem průkazu způsobilosti k řízení speciálního drážního vozidla skupiny SV1 (speciální hnací drážní vozidla s provozní rychlostí do 40 km/h pro kategorii železniční dráhy – vlečka). Osoba odborně způsobilá řídící nebo obsluhující kolejový jeřáb EDK 80/0 musí být zároveň seznámena s traťovými poměry na vlečce v rozsahu pojižděných kolejí a pracovního místa.
- 98. Pro obsluhu háku kolejového jeřábu je určen vazač s platným vazačským průkazem.
- 99. Označení vymezeného pracovního místa kolejového jeřábu přenosnými návěstmi zajišťuje obsluha kolejového jeřábu.
- 100. Obsluha kolejového jeřábu je povinna zajistit bezpečnost pracovníků provádějící pracovní nebo jinou činnost v blízkosti jeřábu zvukovým znamením vždy krátce před uvedením kolejového jeřábu do pohybu.
- 101. V pracovním prostoru kolejového jeřábu se nesmí zdržovat osoby, které neobsluhují kolejový jeřáb nebo jeho hák.
- 102. Jízda kolejového jeřábu EDK 80/0, nebo jeho přeprava jiným hnacím drážním vozidlem smí být prováděna pouze s ochranným vozem pod ramenem jeřábu. Výjimkou je jízda jeřábu v prostoru vymezeného pracovního místa během provádění jeřábových prací.
- 103. Odstavený kolejový jeřáb EDK 80/0 musí být zajištěn proti ujetí pomocí dřevěných klínů stejným způsobem, jakým se provádí zajištění proti ujetí u hnacích drážních vozidel.
- 104. – 105. Na doplňky.

E. Sestavení posunového dílu

106. Za provedení všech stanovených pokynů pro sestavení odpovídá strojvedoucí. Nařízené úkony provede sám, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba.
107. Do posunového dílu (vlaku) mohou být zařazena drážní vozidla pouze na základě vykonané prohlídky. Drážní vozidlo musí svými parametry rozhodnými pro přechodnost vyhovovat stanovené traťové třídě zatížení kolejí, na které pojede.
108. Při sestavě posunového dílu nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, zejména musí být zajištěn stanovený brzdový účinek a nesmí být překročeny dovolené dynamické síly ve spřáhlovém a narážecím ústrojí drážních vozidel a ve vlaku v závislosti na druhu a hmotnosti jednotlivých drážních vozidel.
109. V posunovém dílu se musí drážní vozidla řadit tak, aby mezi průběžně brzděnými drážními vozidly nebyla skupina drážních vozidel bez brzdy nebo s vypnutou brzdou o celkovém počtu náprav větším než:
 - a) 16, jde-li o prázdná drážní vozidla;
 - b) 12, jde-li o skupinu, v níž jsou některé nebo všechny drážní vozidla ložená, přičemž lokomotivy, tendry, kolejové jeřáby a vozidla o vlastní hmotnosti větší než 50 tun se považují za drážní vozidla ložená;
 - c) 8, jde-li o skupinu mezi vedoucím hnacím drážním vozidlem (hnacím drážním vozidly) a prvním průběžně brzděným drážním vozidlem.
110. V posunovém dílu brzděném v režimu P je dovoleno ponechat nejvýše u dvou drážních vozidel brzdy v režimu G, a to jen tehdy, nemají-li příslušné drážní vozidla přestavovač G-P (N-O) nebo nelze-li je do příslušné polohy přestavit. Dopravní hmotnost drážních vozidel brzděných v režimu G přitom nesmí být větší, než dopravní hmotnost drážních vozidel brzděných v režimu P. Žádné drážní vozidlo nesmí mít přestavovač v poloze R.
111. V posunovém dílu brzděném v režimu G smí mít přestavovač v poloze P nejvýše dvě drážní vozidla, je-li to nutné pro dosažení předepsaných brzdících procent vlaku nebo nelze-li polohu G nastavit. K tomu účelu se však nesmí použít nových drážních vozidel nebo drážních vozidel přepravovaných po opravě.
112. Má-li být posunovým dílem brzděném v režimu G dopravena skupina drážních vozidel o větším počtu náprav než 16 (které nemají přestavovače G-P), musí být rozdělena tak, aby bylo dodrženo ustanovení o řazení vozidel nebo skupiny vozidel bez brzdy nebo s vypnutou brzdou.
113. V posunovém dílu brzděném v režimu G nesmí být brzda žádného drážního vozidla zapnuta v poloze R nebo R+Mg. Hnací drážní vozidlo, ze kterého je ovládána průběžná brzda posunového dílu, může být brzděna v poloze P (nebo P+E).
114. – 115. **Na doplňky.**

Svěšování a spojování drážních vozidel

116. Svěšování a rozvěšování drážních vozidel provádí člen posunové čety určený osobou řídící posun. Posunuje-li se bez posunové čety, provádí svěšení strojvedoucí.
117. Drážní vozidla se svěšují zásadně tak těsně, aby pružiny nárazníků byly mírně stlačeny. Za mírné stlačení se považuje stlačení pružin nárazníků odpovídající utažení šroubovky po dotyku nárazníků o jeden závit. Těsnější svěšování vozidel, tj. stav, kdy dojde k většímu stlačení nárazníků, je zakázáno.
118. Volné svěšování drážních vozidel, při němž vznikne mezera mezi nárazníky, není dovoleno. Výjimku tvoří svěšování drážních vozidel, která mají pojíždět koleje vlečky s oblouky o malých poloměrech. Tyto koleje jsou uvedeny ve vnitřním předpise provozovatele dráhy.
119. Při svěšování HDV s taženým drážním vozidlem se použije šroubovka taženého drážního vozidla, v případě nepoužitelnosti této šroubovky se může výjimečně použít šroubovka HDV. Při svěšování drážního vozidla lehké stavby s vozidlem normální stavby se vždy použije šroubovka drážního vozidla normální stavby bez ohledu na to, zda se jedná o hnací nebo tažené drážní vozidlo.
120. Při zavěšování šroubovek se musí u všech drážních vozidel dbát na to, aby rukojeť vřetena šroubovky byla stejně vzdálena od obou matek.

121. Postup při svěšování a spojování drážních vozidel:
- spojit drážní vozidla šroubovkou;
 - překontrolovat pohledem stav pryžového těsnění v hlavicích spojek, které mají být spojeny, případně vadná těsnění vyměnit a chybějící dosadit;
 - zavěsit nepoužité spojky na závěsy, popř. jalová hrdla;
 - při svěšování a spojování s HDV otevřít na okamžik spojkový kohout na HDV za účelem odstranění nečistot a kondenzátu z potrubí;
 - spojit brzdové spojky hlavního potrubí:
 - u drážních vozidel s rozvidleným potrubím (mají brzdovou spojku na obou stranách tažného háku) se zpravidla spojí jen jedna spojka, a to pokud možno na jedné straně soupravy drážních vozidel,
 - u drážních vozidel s nerozvidleným potrubím (mají brzdovou spojku jen na jedné straně tažného háku) se spojí brzdové spojky křížem, přičemž šroubovka musí být stažena tak, aby byly nárazníky i na přímé koleji mírně stlačeny;
 - spojit napájecí potrubí, je-li k dispozici. Napájecí potrubí se spojuje na téže straně, jako hlavní potrubí;
 - zcela otevřít příslušné spojkové kohouty hlavního, popř. napájecího potrubí;
 - spojit topné spojky, kabely pro napájení a dálkové ovládání, přechodové můstky a zábradlí, nebo měchy.
122. Spojkové kohouty hlavního, popř. napájecího potrubí se otevírají vždy současně na obou spojovaných drážních vozidlech. Nelze-li otevřít oba tyto kohouty současně, otevře se nejdříve ten spojkový kohout, který je vzdálenější od zdroje stlačeného vzduchu. Obdobně se postupuje při spojování napájecího potrubí.
123. Spojkové kohouty hlavního, popř. napájecího potrubí jsou zcela otevřeny, směřuje-li jeho rukojeť šikmo dolů (směřuje-li vzhůru, je kohout uzavřen), u kohoutů s aretací musí zároveň aretační západka zapadnout do příslušného výřezu. Spojkové kohouty na začátku a na konci soupravy drážních vozidel musí zůstat vždy uzavřeny.
124. V případě potřeby opravy spojek, spojovacích hadic nebo šroubovky je osoba odborně způsobilá provádějící svěšování povinna o této skutečnosti informovat strojvedoucího a pověřenou osobu odpovědnou za technický stav drážního vozidla.
125. Rozvěšování a rozpojování drážních vozidel se provádí opačně ke svěšování.
126. Při rozpojování spojek hlavního potrubí se nejdříve uzavřou oba spojkové kohouty a to současně na obou rozpojovaných drážních vozidlech, nelze-li uzavřít oba spojkové kohouty současně, uzavře se nejdříve ten, který je blíže ke zdroji stlačeného vzduchu. Po uzavření obou kohoutů se rozpojí brzdové spojky a zavěsí se na závěsy popř. jalová hrdla. Obdobně se postupuje při rozpojování napájecího potrubí.
127. Strojvedoucí provede po spojení hnacího a nejbližšího drážního vozidla vizuální kontrolu správného spojení vč. propojení spojkových hadic a otevření spojkových kohoutů a to vyjma případů, kdy toto spojení prováděl sám.
128. – 130. Na doplňky.

F. Brzdy drážních vozidel

Upotřebitelnost ruční brzdy

131. Zaměstnanec, pověřený obsluhou ruční brzdy, je povinen před jejím použitím zjistit ovladatelnost, účinnost a upotřebitelnost. U posunového dílu se obsluhují především ruční brzdy drážních vozidel s největší dopravní hmotností.
132. U špalíkové brzdy (při odbrzděné nebo přechodně vypnuté průběžné tlakové brzdě) se ruční brzda považuje za upotřebitelnou, když po jejím utažení přilehnou:
- u dvounápravových drážních vozidel všechny přístupné vnější zdrže (špalíky) na obou kolech po kontrolované straně drážního vozidla;
 - u podvozkových drážních vozidel všechny přístupné vnější zdrže (špalíky) na obou kolech příslušného podvozku po kontrolované straně drážních vozidel (u vícenápravových podvozků se kontrolují všechny přístupné zdrže všech kol příslušného podvozku na kontrolované straně drážního vozidla).

133. U kotoučové brzdy se po jejím utážení považuje ruční brzda za upotřebitelnou, když:
- a) s dvouokénkovým ukazatelem se okénko příslušného podvozku začlení červeně (druhé musí být začleněno zeleně). Z hlavního potrubí se nesmí dříve vypustit vzduch;
 - b) se zvláštním ukazatelem pro ruční brzdu se okénko začlení červeně:
 - u mechanického ovládání bez ohledu, zda je v brzdových válcích nebo hlavním potrubí vzduch či nikoliv,
 - u pneumatického ovládání vždy s ohledem na to, je-li v zásobním vzduchojemu dostatečný tlak vzduchu či nikoliv.
134. Při posunu se nesmějí obsadit a obsluhovat ruční brzdy drážních vozidel:
- a) bez zábradlí na plošině pro obsluhu ruční brzdy;
 - b) s poškozenou podlahou plošiny pro obsluhu ruční brzdy nebo s chybějícími či poškozenými stupátky k ní.
 - c) naložených dlouhými zásilkami, jakož i drážních vozidel, jejichž plošina (stanoviště) pro obsluhu ruční brzdy s takovou zásilkou bezprostředně sousedí;
 - d) naložených výbušninami nebo látkami jedovatými, žiravými či radioaktivními a drážní vozidla s nimi přímo sousedících.
135. Při obsluze ruční brzdy nesmí dojít k tomu, aby se kola smýkala – dochází k vytvoření plochých míst na kolech, a ke snížení brzdícího účinku.
136. Pořádací ruční brzdy se smí při pohybu drážních vozidel používat pouze výjimečně, při současném zajištění bezpečnosti zaměstnanců při pohybu vedle kolejí.
137. Pákové brzdy se nesmí používat, a to ani pro zajištění stojících drážních vozidel. Výjimku činí speciální hnací drážní vozidla bez narážecího a tahadlového ústrojí, vybavená automobilovou brzdou.
138. – 140. **Na doplňky.**

Obsluha a ovládání průběžné brzdy

141. Strojvedoucí je povinen během jízdy sledovat všechny ukazatele stavu a činnosti brzd vlastního hnacího drážního vozidla a hodnoty tlaku v hlavním vzduchojemu a v hlavním potrubí.
142. Strojvedoucí hnacího drážního vozidla, z něhož je ovládána průběžná brzda, musí navíc sledovat i průtokoměr, interval zapínání kompresorů a všechny skutečnosti, které by mohly signalizovat samovolnou změnu v činnosti brzdy. Dojde-li bez jeho zásahu k poklesu tlaku v hlavním potrubí, musí předpokládat porušení jeho celistvosti, případně použití záchranné brzdy.
143. Strojvedoucí posunového hnacího drážního vozidla musí mít vždy zapnutý rozvaděč samočinné brzdy, a to přednostně pro režim brzdění P, nebo podle režimu brzdění.
144. Má-li hnací drážní vozidlo propojené hlavní potrubí s posunovanými drážními vozidly a jsou-li samočinné brzdy posunovaných drážních vozidel zapnuty do průběžné brzdy, musí strojvedoucí zajistit to, aby byl posunový díl brzděn průběžně.
145. Má-li posunový díl, brzděný průběžně v režimu G na spádu větším než 15 % popojet o dráhu kratší než 200 m, nesmí strojvedoucí před jeho uvedením do pohybu zcela odbrzdit průběžnou brzdou, a to ani v případě, že posunový díl byl předtím zajišťován v klidu jen přímočinnou brzdou hnacího drážního vozidla. Před uvedením posunového dílu do pohybu, tj. před odbrzděním přímočinné brzdy hnacího drážního vozidla, se proto částečně přibrzdí průběžná brzda a poté se podle potřeby (až do uvedení vozidel do pohybu) stupňovitě odbrzdí.
146. Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy, za kterou odpovídá strojvedoucí a zaměstnanec oprávněný řídit posun.
147. Není dovoleno obsluhovat ruční brzdy za účelem zvýšení celkové brzdící váhy v průběžně brzděném posunovém dílu.
148. – 150. **Na doplňky.**

Ruční odbrzdovač

151. Obsluha ručního odbrzdovače drážních vozidel, ovládané tahadlem z boku drážního vozidla (tj. odbrzdovače na rozvaděči a na přívodním potrubí k brzdovým válcům), se smí použít jen k vyprázdnění prostorů brzdy po vypnutí rozvaděče, k odbrzdění odvěšených drážních vozidel, k

odstranění přebití brzdy jednotlivého drážního vozidla a ke snížení nebezpečí přebití brzdy při výměně hnacího drážního vozidla. Pro snížení nebezpečí přebití brzdy se může použít ručních odbrzdovačů ke snížení provozního tlaku v hlavním potrubí, ale jen ještě předtím, než je přivěšeno nové hnací drážní vozidlo.

152. Pro použití samočinného odbrzdovače (držadlo tahadla je opatřeno štítkem s nápisem AUTOM) platí v plném rozsahu předchozí odstavce. Při odbrzdování drážního vozidla s vyprázdněným hlavním potrubím se zatáhne za tahadlo odbrzdovače na krátkou dobu (cca 1 s); po tomto úkonu odbrzdovač zajistí samočinné vyprázdnění brzdového válce (pomocný a rozvodový vzduchojem popřípadě rozvodová komora nejsou vyprázdňovány). Je-li tlak v hlavním potrubí vyšší než cca 1,0 bar, odbrzdovač se do polohy samočinného odvětrávání nepřestaví; je-li třeba vyprázdnit všechny prostory brzdy, je nutno držet tahadlo ve vychýlené poloze tak dlouho, dokud z prostorů brzdy neunikne všechen vzduch.

153. – 155. **Na doplňky.**

Poloha rukojetí přestavných a uzavíracích zařízení

156. Rukojeti vypínačů, přestavovačů nebo přestavných a uzavíracích zařízení musí být v polohách, kdy jsou všechny brzdy zapnuté a ve kterých je nastaven odpovídající režim a stupeň brzdění podle druhu a rychlosti, stupně naložení drážních vozidel a sestavení drážních vozidel v posunovém dílu. Výjimku tvoří pouze drážní vozidla, která podle ustanovení jiných předpisů musí mít brzdu vypnutou, a drážní vozidla s neupotřebitelnou brzdou. Za správnou polohu rukojetí vypínačů, přestavovačů nebo přestavných a uzavíracích zařízení odpovídá osoba odborně způsobilá svěřující a spojující brzdové spojky hlavního potrubí drážních vozidel.

157. Brzdy s rychločinným rozvaděčem Knorr nebo Westinghouse nejsou stupňovitě odbrzditelné. Rukojeť uzavíracího kohoutu musí být:

- ve svislé poloze ve vlacích brzděných I. způsobem brzdění (rozvaděč přítom účinkuje rychločinně);
- ve vodorovné poloze ve vlacích brzděných II. způsobem brzdění (rychločinné ústrojí rozvaděče je vypnuto), ale jen v případě, že zapnutí této brzdy je nezbytné pro dosažení předepsaného brzdícího procenta vlaku; jinak musí být tato brzda vypnutá;
- v šikmé poloze 45°, je-li brzda vypnuta.

158. – 160. **Na doplňky.**

Výpočet brzdících procent, brzdící váhy a nejvyšší přípustné hmotnosti

161. Při započítávání údajů v tunách se údaje zaokrouhlí:

- dopravní hmotnost drážních vozidel se sečte a výsledek se zaokrouhlí na celé tuny směrem k nejbližší vyšší hodnotě;
- brzdící váha průběžné brzdy, a resp. i ruční brzdy jednotlivých drážních vozidel se zaokrouhlí na celé tuny směrem k nejbližší nižší hodnotě.

162. – 165. **Na doplňky.**

Výpočet skutečných brzdících procent

166. Vzorec pro výpočet skutečných brzdících procent:

$$\text{skutečná brzdící procenta} = \frac{\text{celková brzdící váha posunového dílu}}{\text{celková hmotnost posunového dílu}} \times 100$$

Výsledek se zaokrouhlí vždy na nejbližší nižší celé číslo.

167. Skutečná brzdící procenta posunového dílu musí být vyšší nebo alespoň rovna požadovaným brzdícím procentům, která se uvádějí jako předepsaná brzdící procenta pro konkrétní sklon pojižděné koleje a rychlost posunového dílu.

168. – 170. **Na doplňky.**

Výpočet potřebné brzdící váhy

171. Vzorec pro výpočet potřebné brzdící váhy:

$$\text{potřebná brzdící váha} = \frac{\text{celková hmotnost posunového dílu} \times \text{předepsaná brzdící procenta}}{100}$$

Výsledek se zaokrouhlí vždy na nejbližší vyšší celé číslo.

172. – 175. **Na doplňky.**

Výpočet nejvyšší přípustné hmotnosti vlaku

176. Vzorec pro výpočet nejvyšší přípustné hmotnosti posunového dílu:

$$\text{nejvyšší přípustná hmotnost posunového dílu} = \frac{\text{celková brzdící váha posunového dílu} \times 100}{\text{předepsaná brzdící procenta}}$$

Výsledek se zaokrouhlí vždy na nejbližší nižší celé číslo.

177. – 180. **Na doplňky.**

Výpočet celkové brzdící váhy posunového dílu

181. Vzorec pro výpočet celkové brzdící váhy posunového dílu:

$$\text{celková brzdící váha posun. dílu} = \text{brzdící váha DV1} + \text{brzdící váha DV2} + \dots + \text{brzdící váha DVn}$$

DV1, DV2, ... DVn – drážní vozidla v posunovém dílu se správně účinkující brzdou

182. Celková brzdící váha posunového dílu musí být vyšší nebo alespoň rovna požadované brzdící váze na základě celkové hmotnosti a předepsaných brzdících procent.

183. U hnacích drážních vozidel s vyznačenou brzdící vahou R+E nebo P+E se tato hodnota do výměry brzdící váhy vlaku:

- a) u vedoucího hnacího drážního vozidla jakož i u hnacích drážních vozidel řízeného dálkově z řídicího drážního vozidla nebo z vedoucího hnacího drážního vozidla započítává vždy, pokud strojvedoucí vedoucího drážního vozidla neohlásí, že se nesmí započítávat;
- b) u ostatních v posunovém dílu zařazených hnacích drážních vozidel se k ní nepřihlíží, uvažuje se jen hodnota pro režim R nebo P, popř. G.

184. U osobních drážních vozidel vybavených brzdou pro režim R a brzdící vahou vyznačenou červenou a černou barvou se započítává brzdící váha vyznačená červeně. U osobních drážních vozidel vybavených brzdou pro režim R a Mg-brzdou zapínanou do činnosti rychločinným brzděním při rukojeti přestavovače v poloze R+Mg, se brzdící váha pro tuto polohu uvažuje vždy u vlaků, které mají předepsáno brzdění v režimu R+Mg. U vlaků s předepsaným režimem R se uvažuje hodnota platná pro tento režim (příp. i vyznačená červeně), u drážních vozidel s rukojetí přestavovače v poloze R+Mg pouze tehdy, jsou-li naplněny podmínky.

185. U nákladních drážních vozidel s ručním přestavovačem P-L nebo P-PL-L se smí počítat vždy jen ta hodnota brzdící váhy (vyznačená v horní části štítku přestavovače), která odpovídá poloze jeho rukojeti. Pro přestavení přestavovačů (a tedy i pro započtení brzdící váhy) jsou rozhodující tato kritéria:

- a) v poloze prázdný (tj. s nižší brzdící vahou) je tehdy, je-li dopravní hmotnost drážního vozidla menší než přestavná hmotnost, uvedená na štítku přestavovače;
- b) v poloze ložený (tj. s vyšší brzdící vahou) je tehdy, je-li dopravní hmotnost drážního vozidla stejná nebo větší než přestavná hmotnost, uvedená na štítku přestavovače;
- c) stejné pravidlo platí pro určení správného nastavení, má-li přestavovač navíc polohu částečně ložený.

Pokud však nelze přestavovač přeložit do polohy ložený, brzda se nevypíná, ale jako brzdící váha se smí započítat jen hodnota pro polohu prázdný.

186. U drážních vozidel, jejichž brzdovou výstroj tvoří dvě nebo více samostatných brzd, z nichž každá má vlastní rozvaděč s vypínacím a přestavným ústrojím a samostatně vyznačené hodnoty

brzdící váhy, se celková brzdící váha drážního vozidla stanoví jako součet brzdících vah jeho zapnutých brzd.

187. U drážních vozidel se zařízením pro samočinné brzdění podle nákladu se za brzdící váhu počítá u nákladních drážních vozidel:
- a) které mají samočinný přestavovač P-L:
 - hodnota brzdící váhy, vyznačená v levém horním rohu tabulky, pokud dopravní hmotnost drážního vozidla je menší než přestavná hmotnost, vyznačená ve spodním řádku,
 - hodnota brzdící váhy, vyznačená v pravém horním rohu tabulky, je-li dopravní hmotnost drážního vozidla stejná nebo větší než přestavná hmotnost.
 - b) na kterých je brzdící váha vyznačena údajem MAX....t:
 - vyznačená hodnota brzdící váhy, ale jen pokud není větší než dopravní hmotnost drážního vozidla; jinak nejvýše dopravní hmotnost drážního vozidla,
 - má-li drážní vozidlo současně přestavovač G-P, platí vyznačená hodnota brzdící váhy jako maximum pro oba režimy brzdění (obě polohy přestavovače);
 - c) vybavených brzdou Božič C/D nebo Božič D s brzdící vahou vyznačenou, tj. hodnotou brzdící váhy v horním řádku, odpovídající dopravní hmotnosti (vyznačené ve spodním řádku). Není-li dopravní hmotnost drážního vozidla shodná se žádným údajem spodního řádku, uvažují se údaje pro nejbližší nižší dopravní hmotnost, vyznačenou ve spodním řádku.
188. U osobních drážních vozidel se samočinným brzděním podle nákladu se jako brzdící váha započítává vyznačený údaj MAX....t, je-li menší než dopravní hmotnost drážního vozidla, jinak nejvýše dopravní hmotnost drážního vozidla.
189. Jsou-li v posunovém dílu, který je průběžně brzděn I. způsobem v režimu P, zařazena drážní vozidla s přestavovačem v poloze G, smí se jako jejich brzdící váha započítat nejvýše 0,7 hodnoty brzdící váhy, vyznačené pro tuto polohu.
190. Jsou-li v posunovém dílu, který je průběžně brzděn II. způsobem v režimu G, zařazena drážní vozidla s přestavovačem v poloze P se započítává plná vyznačená hodnota.
191. – 195. **Na doplňky.**

Zkoušky průběžné brzdy

196. Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou průběžné brzdy.
197. Zkouška průběžné brzdy se provádí:
- a) před odjezdem posunového dílu z výchozího místa;
 - b) dojde-li ke změně stanoviště, ze kterého se posunový díl řídí;
 - c) byl-li posunový díl rozpojen, s výjimkou odvěšení vozidel na konci vlaku;
 - d) bylo-li do posunového dílu zařazeno dodatečně (po vykonání zkoušky průběžné brzdy) drážní vozidlo.
198. Druhy zkoušky průběžné brzdy:
- a) úplná zkouška průběžné brzdy;
 - b) jednoduchá zkouška průběžné brzdy;
 - c) zkouška brzdy hnacího drážního vozidla.
199. Úplnou zkoušku brzdy je povinen doprovod posunového dílu provádět vždy před jízdou po spojovací koleji mezi posunovými obvody v uzavřeném areálu Lovochemie, a.s. a posunovými obvody v obvodu ŽST Lovosice. V ostatních případech musí být provedena minimálně jednoduchá zkouška průběžné brzdy. Za provedení zkoušky brzdy je vždy odpovědná osoba řídící posun.
200. Zkouška brzdy hnacího drážního vozidla se provádí u všech hnacích vozidel, která strojvedoucí přebírá po odstavení a která budou přestavena vlastní silou. Za odstavení hnacího vozidla se nepovažuje doba, po kterou má strojvedoucí klíče od hnacího drážního vozidla trvale (tj. nepřerušeně) u sebe.
201. V zimních podmínkách nebo při poklesu venkovní teploty pod +2°C se provádí zkouška průběžné brzdy s tím, že před jejím provedením po naplnění hlavního potrubí na provozní tlak se musí rychločinně zabrzdit a poté jednorázově odbrzdit, aby se uvolnilo ztuhlé brzdové tyčové.
202. – 205. **Na doplňky.**

Příprava k provedení zkoušky průběžné brzdy

206. Při přípravě k provedení zkoušky průběžné brzdy je osoba odborně způsobilá provádějící přípravu k provedení zkoušky brzdy povinna přesvědčit se:
- a) zda jsou přestavovače brzdy drážních vozidel přestaveny do správné polohy (nákladní/osobní, prázdný/ložený);
 - b) zda jsou brzdy drážních vozidel zapnuty (správné přestavení polohy rukojeti vypínacího ústrojí brzdy a uzavíracích kohoutů rozvaděčů);
 - c) zda jsou zcela otevřeny příslušné spojkové kohouty hlavního popř. i napájecího potrubí;
 - d) pohledem, zda na vozech se špalíkovými brzdami jsou dostatečně silné a celistvé zdrže;
 - e) poslechem, zda z průběžného brzdového potrubí neuniká vzduch.

207. – 210. **Na doplňky.**

Provedení zkoušky těsnosti průběžné brzdy

211. Zkouška těsnosti průběžné brzdy se provádí vždy před vykonáním úplné zkoušky průběžné brzdy.
212. Zkouška těsnosti průběžné brzdy se provede takto:
- a) hlavní potrubí a ostatní příslušné prostory průběžných brzd se naplní na předepsaný provozní tlak;
 - b) zařízení ARR musí být vypnuto;
 - c) po ustálení tlaku na hodnotě provozního tlaku se přeruší spojení mezi hlavním potrubím a hlavními vzduchojemy hnacího drážního vozidla;
 - d) na manometru hlavního potrubí hnacího drážního vozidla se sleduje rychlost poklesu tlaku;
 - e) brzda se považuje za těsnou, pokud úbytek tlaku v potrubí za 2 minuty činí nejvíce 0,5 baru.
213. Při poklesu tlaku v hlavním potrubí o více než 0,5 baru za 2 minuty se brzda považuje za netěsnou. Určená osoba odborně způsobilá musí netěsné místo najít a odstranit její příčinu. Po tom se musí zkouška těsnosti zopakovat.

214. – 215. **Na doplňky.**

Provedení úplné zkoušky průběžné brzdy

216. Úplná zkouška průběžné brzdy osobou odborně způsobilou se provede takto:
- a) hnací drážní vozidlo, z něhož je ovládána průběžná brzda, se zabrzdí maximálním tlakem přímočinné brzdy a během celé úplné zkoušky průběžné brzdy zůstane zabrzděno. Po vyrovnání tlaku v hlavním potrubí na tlak provozní je možno zabrzdit na zkoušku. Strojvedoucí na pokyn sníží tlak v hlavním potrubí o 0,5 baru;
 - b) po uplynutí alespoň jedné minuty se provede kontrola zabrzdění průběžnou brzdou všech drážních vozidel posunového dílu (případně všech drážních vozidel dodatečně zařazených do posunového dílu, tj. po vykonání úplné zkoušky průběžné brzdy). Kontrola se provádí:
 - u drážních vozidel se špalíkovou brzdou kontrolou dolehlosti vnější zdrže (špalíky) na jednom čele dvounápravového drážního vozidla. U podvozkových drážních vozidel kontrolou dolehnutí vnějších zdrží (špalíků) na vnější dvojkolí každého podvozku nebo vnitřních zdrží (špalíků), není-li podvozek vnějšími zdržemi (špalíky) vybaven,
 - u drážních vozidel s kotoučovou brzdou se zabrzdění zjišťuje na ukazateli stavu „zabrzděno – odbrzděno“, umístěném na bocích drážního vozidla pod vozovou skříní nebo na podélníku.Při provádění zkoušky průběžné brzdy se současně na drážních vozidlech kontrolují:
 - správné polohy přestavovačů, rukojetí vypínacího ústrojí brzdy a uzavíracích kohoutů rozvaděčů,
 - spojení spojek a polohy rukojetí spojkových kohoutů hlavního a resp. i napájecího potrubí,
 - na drážních vozidlech se špalíkovou brzdou také tloušťky brzdových špalíků resp. celistvých zdrží a délky zdvihů pístů v brzdových válcích.
 - c) když dojde osoba odborně způsobilá kontrolující účinek brzdy na jednotlivých drážních vozidlech až k poslednímu čelu drážního vozidla, dá strojvedoucímu pokyn k odbrzdění. Teprve po ustálení smí při chůzi k hnacímu drážnímu vozidlu kontrolovat odlehnutí brzdových špalíků (odbrzdění kotoučových brzd) u všech drážních vozidel;
 - d) u drážních vozidel, která neodbrzdila, zjistí, zda nezůstala utažena jejich ruční (pořadací) brzda; v případě jejího utažení ji odbrzdí a zkoušku průběžné brzdy příslušného drážního vozidla zopakuje;

- e) nevyhoví-li funkce brzdy při zkoušce brzdy, je nutno najít a odstranit příčiny závady a zkoušku průběžné brzdy opakovat. V případě vadného rozvaděče brzdy drážního vozidla se tento rozvaděč vypne a vyprázdní prostory brzdy;
 - f) po skončení zkoušky průběžné brzdy oznámí osoba odborně způsobilá, která kontrolovala účinek brzd na jednotlivých drážních vozidlech, strojvedoucímu její výsledek.
217. Odbrzdnění drážních vozidel pomocí ručních nebo automatických odbrzďovačů se při zkoušce průběžné brzdy nesmí provádět mimo uvedený případ v předchozím odstavci. Pokud bylo na některém drážním vozidle nutno tento odbrzďovač použít (např. pro odstranění přebití brzdy), musí se zkouška průběžné brzdy na tomto drážním vozidle opakovat.
218. Nebrání-li tomu rampa, zvýšené nástupiště nebo neschůdný terén apod., jde zaměstnanec při ověřování zabrzdění drážních vozidel po jedné straně soupravy a při ověřování jejich odbrzdnění po její druhé straně.
219. – 220. **Na doplňky.**

Provedení jednoduché zkoušky průběžné brzdy

221. Jednoduchá zkouška průběžné brzdy osobou odborně způsobilou se provede takto:
- a) hnací drážní vozidlo, z něhož je ovládána průběžná brzda, se zabrzdí maximálním tlakem přímočinné brzdy a během celé zkoušky průběžné brzdy zůstane zabrzděno;
 - b) Po vyrovnání tlaku v hlavním potrubí na tlak provozní sníží strojvedoucí na pokyn tlak v hlavním potrubí o 0,5 baru;
 - c) po zabrzdění vozidel zkontroluje osoba odborně způsobilá, zda brzdové zdrže (špalíky) posledního drážního vozidla v posunovém dílu dolehly na kola;
 - d) osoba odborně způsobilá provádějící zkoušku brzdy dá strojvedoucímu pokyn k odbrzdnění soupravy a sleduje, zda brzdové zdrže (špalíky) odlehly od kola. Odlehnu-li brzdové zdrže (špalíky) od kola, je brzda v pořádku;
 - e) po skončení jednoduché zkoušky průběžné brzdy oznámí osoba odborně způsobilá, která kontrolovala účinek brzd, strojvedoucímu její výsledek.

U drážního vozidla s kotoučovou brzdou se zabrzdění zjišťuje na ukazateli stavu „zabrzděno - odbrzdněno“ umístěném na boku drážního vozidla pod vozovou skříní nebo na podélníku.

222. – 225. **Na doplňky.**

Provedení zkoušky brzdy hnacího drážního vozidla

226. Při zkoušce brzdy hnacího drážního vozidla se zjišťuje, zda:
- a) brzda správně účinkuje (tj. kontroluje se přilehnutí a odlehnutí brzdových špalíků resp. zabrzdění a odbrzdnění kotoučové brzdy) a to ovládním brzdy jen z jednoho stanoviště strojvedoucího;
 - b) správně účinkuje dvojitý zpětný ventil mezi samočinnou (průběžnou) a přímočinnou (přídavnou) brzdou. Po částečném zabrzdění brzdícím průběžné brzdy musí být možné přímočinnou brzdou zvýšit tlak v brzdových válcích až na maximální hodnotu, načež po úplném odbrzdnění přímočinné brzdy musí v brzdových válcích zůstat tlak, který byl dosažen předchozím zabrzděním průběžné brzdy. Totéž musí být možné při opačném pořadí použití brzd. Zkouší se z každého stanoviště strojvedoucího;
 - c) správně účinkuje vysoký stupeň brzdění u hnacích drážních vozidel vybavených přestavovačem P-R nebo G-P-R. Není-li hnací drážní vozidlo vybaveno tímto přestavovačem, přestože má i vysoký stupeň brzdění, který však je řízen elektronicky, kontrola účinkování vysokého stupně brzdění se neprovádí;
 - d) správně účinkuje protismykové zařízení na všech dvojkolích. Zkouška protismykového zařízení se neprovádí u hnacích drážních vozidel, která mají toto zařízení řízeno mikroprocesorem s vlastní diagnostikou;
 - e) správně účinkují i ostatní druhy brzdy, pokud to konstrukce hnacího drážního vozidla dovolí.

227. – 230. **Na doplňky.**

Postup v případě poruchy průběžné brzdy

231. V každém posunovém dílu musí vždy být tolik upotřebitelných ručních brzd, aby při neschopnosti vedoucího hnacího drážního vozidla byla jimi dosažena potřebná brzdící váha odstavených drážních vozidel proti ujetí. Tyto ruční brzdy musí být vyzkoušeny ještě před odjezdem.

Ve výbavě hnacího drážního vozidla musí být dostatečný počet zarážek pro případ poruchy průběžné brzdy.

232. Jestliže dojde k neschopnosti vedoucího hnacího drážního vozidla (vč. kompresoru), zajistí strojvedoucí vedoucího hnacího drážního vozidla posunový díl proti pohybu:
- a) zabrzděním hnacího drážního vozidla a příp. tolika dalších drážních vozidel průběžnou brzdou snížením tlaku v hlavním potrubí na 3,5 bar;
 - b) utažením potřebného množství z ručních brzd;
 - c) položením potřebného počtu zarážek z výbavy hnacího drážního vozidla pod nápravy drážních vozidel, není-li potřebné množství ručních brzd.
233. – 235. **Na doplňky.**

G. Doprovod posunového dílu

236. Doprovod posunového dílu je tvořen osobami odborně způsobilými řídit a provádět posun. Je-li na posunovém dílu přítomno více osob odborně způsobilých řídit posun, určí mezi sebou jednu osobu, která bude řídit posun. V případě potřeby určí tuto osobu jejich nadřízený.
237. Ve všech případech, kdy na stanoviště strojvedoucího přechází jiný zaměstnanec, poučí ho strojvedoucí o způsobu zastavení posunového dílu a zajištění hnacího vozidla. Poučení není třeba, přejde-li na hnací vozidlo zaměstnanec, který je odborně způsobilý k obsluze hnacího vozidla příslušné řady nebo k nouzovému zastavení posunového dílu.
238. Osoby jsou při pobytu na stanovišti hnacího drážního vozidla nebo při pobytu na speciálním hnacím drážním vozidle povinny plnit pokyny osob, které tyto drážní vozidla řídí nebo obsluhují;
239. – 240. **Na doplňky.**

H. Označování drážních vozidel návěstmi

241. Za provedení všech stanovených pokynů v označení drážních vozidel odpovídá strojvedoucí. Nařízené úkony provede sám, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba.
242. Hnací drážní vozidlo při posunu musí být označeno návěstí „*Hnací vozidlo při posunu*“.
243. – 245. **Na doplňky.**

I. Organizace provozu na dráze

246. Zaměstnanci dopravce jsou povinni provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a řídit se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.
247. Organizování drážní dopravy se provádí podle pravidel, jimiž se stanoví způsob a podmínky pro:
- a) řízení drážní dopravy;
 - b) zjednodušené řízení drážní dopravy;
 - c) sledování drážního vozidla;
 - d) sledování dopravní propustnosti dráhy;
 - e) operativní řízení drážní dopravy.
248. Drážní doprava je na vlečce organizována dle vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Na řízení drážní dopravy, řízení a provádění posunu a obsluhu technických zařízení smí provádět, nebo se podílet jen osoby odborně a zdravotně způsobilé.
249. Zaměstnanci dopravce smí provozovat drážní dopravu jen, jsou-li seznámeni s místními a traťovými poměry, při kterých získali znalost charakteru pojezděných kolejí, technologie jízdy vozidel a souvisejících dopravních povinností v přiměřeném rozsahu pro požadovanou pracovní činnost (včetně v úvahu přicházejících objízdých tras). Souhrn těchto informací je obsahem tabulek traťových poměrů, pokynů v jízdním řádu a ve smlouvě o provozování drážní dopravy.
250. – 255. **Na doplňky.**

Přílohy

Příloha č. 1 – Technické podmínky bezpečného provozu drážních vozidel

Dvojkolí

1. Dvojkolí musí vyhovovat těmto podmínkám:

- a) vnější rozchod dvojkolí měřený 10 mm nad styčnou kružnicí může být nejvýše 1426 mm;
- b) vnější rozchod dvojkolí měřený 10 mm nad styčnou kružnicí musí být:
 - nejméně 1410 mm u kol o průměru nejméně 840 mm,
 - nejméně 1415 mm u kol o průměru menším než 840 mm,
 - nejméně 1418 mm pro dvojkolí drážních vozidel se dvěma nápravami, rozvorem ≥ 8 m schválených pro rychlost $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a hmotností na nápravu 22,5 t;
- c) rozchod mezi vnitřními čelními plochami obručí nebo částmi je nahrazujícími (rozkolí) může být nejvýše 1363 mm;
- d) rozchod mezi vnitřními čelními plochami obručí nebo částmi je nahrazujícími (rozkolí) musí být nejméně 1357 mm u kol o průměru nejméně 840 mm;
- e) rozchod mezi vnitřními čelními plochami obručí nebo částmi je nahrazujícími (rozkolí) musí být nejméně 1359 mm u kol o průměru menším než 840 mm;
- f) tloušťka jednoho okolku měřená 10 mm nad styčnou kružnicí musí být:
 - u kol o minimálním průměru 840 mm nejméně 22 mm,
 - u kol o menším průměru než 840 mm nejméně 27,5 mm;
- g) šířka obručí nebo části je nahrazující může být nejvýše 140 mm včetně rozválcování;
- h) šířka obručí nebo části je nahrazující musí být nejméně 133 mm;
- i) tloušťka natažených obručí kol v místě styčné kružnice musí být:
 - nejméně 35 mm u nákladních vozidel schopných rychlosti $120 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a všech osobních drážních vozidel,
 - nejméně 30 mm u ostatních nákladních drážních vozidel,
 - nejméně 25 mm u drážních vozidel pro zvláštní účely;
- j) výška okolku měřená od styčné kružnice může být nejvýše 36 mm;
- k) hodnota qR, měřená na okolku měrkou, musí být větší než 6,5 mm, přičemž na vnější vodící ploše okolku až do vzdálenosti 2 mm pod jeho nejvyšším bodem nesmí být žádná ostrá hrana vzniklá osazením, popř. převálcováním materiálu;
- l) jízdní plocha nesmí:
 - být místně promáčklá,
 - mít plochá místa v délce přes 60 mm,
 - mít nanesený materiál v délce přes 60 mm, v tloušťce přes 1 mm,
 - mít žádné trhliny v přechodu jízdní plochy do čelní plochy;
- m) obruč kola nesmí být ani prasklá, ani nesmí mít příčné nebo podélné trhliny, na obruči nesmějí být stopy příčného posunutí;
- n) obruč kola nesmí být uvolněná. Obruč se považuje za uvolněnou, jestliže se projevuje nejméně jedno z následujících zjištění:
 - je-li její zvuk po úderu kladiva nejasný,
 - je-li uvolněný kroužek,
 - vystupuje-li rez na více než 1/3 obvodu mezi obručí a kotoučem,
 - vzájemné posunutí kontrolních rysek nebo značek na obruči (čtyři po 90°) proti věnci kola;
- o) kolo na nápravě nesmí být uvolněné. Příznaky uvolněného kola na nápravě jsou:
 - stopy posunutí,
 - trhliny v barvě v místech náboje kotouče kola s nápravou,
 - prostupující rez, stopy prostupujícího oleje; prosakování oleje mezi nápravou a nábojem kola neprokazuje, že se kolo na nápravě posunulo. Toto posunutí musí být ještě dokázáno přeměřením;
- p) náprava nesmí:
 - mít trhlínu,
 - mít svařením opravované závady,
 - mít vybroušená místa s ostrými hranami nebo hlubší než 1 mm,
 - být ohnutá;
- q) celistvé kolo (monoblok) nesmí být tepelně ovlivněné. Tepelně ovlivněný monoblok se vyznačuje opáleným místem na barvě ve spojení věnce s kotoučem nebo nečistotami na

- kotouči kola a jejich opadáváním, je rozpoznatelný i dle barvy současně opálených brzdových špalíků. Staré známky tepelného ovlivnění musí být zatřeny barvou;
- r) celistvé kolo nebo věnec kola nesmí mít žádnou závadu opravovanou svařováním nebo trhlínu;
- s) čelní plochy obručí nebo části je nahrazující nesmějí být opatřeny žádným nátěrem;
- t) obručová kola musí mít čtyři o 90° pootočené pruhy bílé barvy na venkovní straně patky obruče a věnce kola. Toto označení se musí při každé vhodné příležitosti obnovovat, aby bylo stále výrazné;
- u) náboj kola nesmí být prasklý, loukotník kola nesmí být zlomený nebo nalomený, žádný paprsek hvězdicového kola nesmí být zlomený nebo nalomený;
- v) na drážním vozidle mohou být dvojkolí pouze stejného typu (obručová kola nebo jen celistvá kola);
- w) na vnější a vnitřní ploše obruče (nebo části ji nahrazující) drážních vozidel ř. Saadkms nesmí být rýha, vzniklá provozem kotoučové brzdy, hlubší než 2 mm.
2. Styčnou kružnicí se rozumí kružnice, v níž svíslá rovina vedená ve vzdálenosti 70 mm od vnitřní čelní plochy obruče nebo části ji nahrazující protíná oběžnou plochu kola.
3. U celistvých kol musí být na vnější čelní ploše vyznačena kruhovou ryskou minimální tloušťka části nahrazující obruče kol a musí být celá stále viditelná. Ryska u obručových kol po 31. 12. 1998 v režimu RIV, RIC již není přípustná.
4. Závady na jízdní ploše (pleny, vydrolená místa, odlupky) nesmějí být delší než 60 mm; u kol o průměru menším než 630 mm délky max. 30 mm (vydrolená místa a pleny), odlupky nesmějí být po celém obvodu.
5. Ohnutá náprava se zjistí měřením rozkolí na třech místech pravidelně rozdělených po obvodu kola (po 120°), přičemž se drážní vozidlo dvakrát posune a měření se vykoná vždy v úrovni temene kolejnice. Je-li maximální rozdíl naměřených hodnot rozkolí větší než 2 mm, považuje se náprava za ohnutou.
6. Navařování jízdních ploch v opravně s příslušnou certifikací dle schválené technologie se nepovažuje pro obsah tohoto článku za opravu závady
7. Drážní vozidla s RIV vybavené obručovými koly musí mít značku o prováděných prohlídkách dvojkolí. Drážní vozidla s režimem RIV volného oběhu a soukromé drážní vozidlo, při přepravě nebezpečných látek 2. třídy nebezpečnosti dle RID, musí mít dvojkolí s celistvými koly
8. Do nejbližší opravny je možno odeslat správkové drážní vozidla s těmito závadami:
- a) ostré hrany okolku na vnější vodící ploše až do 2 mm pod jeho nejvyšší bod mohou být odstraněny osoustružením, obroušením nebo opilováním;
- b) nánosy materiálu na jízdní ploše nebo plochy o délce do 85 mm, výšce do 3 mm;
- c) tloušťka obruče dvojkolí minimálně 20 mm;
- d) rozchod dvojkolí měřený 10 mm nad styčnou kružnicí minimálně 1408 mm;
- e) ohnutá náprava míry rozkolí dvojkolí musí být v rozmezí 1356 až 1365 mm. Rozdíl naměřených hodnot může být u drážních vozidel:
- s kluznými ložisky 5 mm,
 - s valivými ložisky 3 mm;
- f) tepelně ovlivněné celistvé kolo. Jestliže je míra rozkolí v toleranci, vypne se tlaková brzda z činnosti.

Nápravová ložiska

9. Nápravová ložiska musí vyhovovat těmto podmínkám:
- a) ložiskové skříně nesmějí být neúplné nebo poškozeny takovým způsobem že nemohou spolehlivě vést nápravu, neudrží potřebné množství maziva nebo umožňují vnikání nečistot a vody do ložiskové komory;
- b) vodící příložky ložiskové skříně musí při každé poloze vodící příložky rozsoch nebo odpovídající části podvozku;
- c) ložisko nesmí být tak zahřáté, že by již nebylo možné se ho dotknout hřbetem ruky (pro některé řady vozů může být stanoveno měření teploty teploměrem). Za zahřáté ložisko se považuje i ložisko označené indikátorem. Je-li provedena prohlídka indikovaného ložiska neprodleně a současně i ložisek u dvou drážních vozidel před a za ním jedoucích oboustranně, může strojvedoucí nebo vozmistr rozhodnout jinak;
- d) ložisko nesmí mít hlučný chod;
- e) v mezinárodním provozu drážních vozidel musí mít dvojkolí pouze valivá ložiska.

10. Pro údržbu, přepravu a opravy nápravových ložisek dále platí, že:
- a) směji být mazána jen vlastnickou nebo zařaditelskou železnicí;
 - b) se mohou opravovat v opravárnách s certifikací pro tyto práce;
 - c) do opravy je možno odeslat drážní vozidla po úpravě horkého běhu kluzného ložiska rychlostí nejvýše 50 km/h.

Pružiny a pružnice

11. Pružnice musí vyhovovat těmto podmínkám:
- a) listy pružnice nesmějí být posunuty v podélném směru o více než 10 mm;
 - b) hlavní list pružnice nesmí být zlomen. Je-li zlomen některý jiný list (mezilist), musí být místo lomu vzdáleno od středu pružnice nejméně 1/4 délky listu. Části zlomeného listu nesmějí chybět. U parabolických pružnic nesmí být zlomen žádný list;
 - c) hlavní pásová kuželová pružina nebo hlavní závitová pružina nesmí být zlomená. Pomocná kuželová nebo pomocné pružiny, které slouží k tlumení, nesmějí být zlomeny;
 - d) součástí potřebné k upevnění pružnic nesmějí chybět nebo být zlomené. Objímka pružnice nesmí být volná. Klín nesmí být volný ani chybět;
 - e) u drážních vozidel s pružnicemi musí být vzdálenost mezi objímkou pružnice a částmi vozové skříňe, spodku nebo rámu podvozku, které by se mohly objímky dotýkat:
 - nejméně 15 mm u drážních vozidel s dvojitými nebo dlouhými závěsy,
 - nejméně 10 mm u ostatních drážních vozidel;Je nepřijatelné, aby se pro dosažení zkrácení délky závěsu vkládaly plechové pásky mezi sedlo hraníku či článku závěsu a hraník a to ani tehdy, jestliže by se plechové pásky přivařily nebo aby se navařovaly sedla hraníků nebo články závěsu.
 - f) nesmějí být čerstvé stopy po:
 - dosednutí mezi objímkou pružnice nebo jinými částmi závěsu a částí spodku drážních vozidel nebo podvozku,
 - tření kol o vozovou skříň nebo spodek drážních vozidel,
 - tepelných zásazích;
 - g) nesmí mít prošlou lhůtu defektoskopické kontroly;
 - h) pružnice na drážním vozidle musejí být stejného typu. Pro párovou výměnu pružnic u drážních vozidel s torzně tuhým spodkem je na podélníku drážních vozidel vpravo značka.

Podvozky

12. Podvozky musí vyhovovat těmto podmínkám:
- a) sváry, které vzájemně spojují příčnický a podélníky podvozkového rámu nesmějí mít trhliny. Také nesmějí zasahovat žádné trhliny od těchto svárů do spojovaných částí, ani podélníky nebo příčnický či vahadlo kolébky podvozku nesmějí být prasklé;
 - b) příruby podélníků, čelníků a příčnicků, namáhaných táhlovým ústrojím, nesmějí mít žádné nálohy a příčné trhliny, které sahají od okraje příruby do větší vzdálenosti, než činí poloviční šířka příruby. Podélné trhliny mohou dosahovat délky až 150 mm s výjimkou míst, kde jsou na podélníky připevněny koníky. V tomto místě nesmějí být podélné trhliny vzniklé mezi přírubou a stojinou delší než 100 mm;
 - c) podvozek nesmí vykazovat stopy posunutí. Torna nesmí být nalomená, zlomená, utržená nebo volná;
 - d) žádná kluznice nebo její díl nesmí chybět, žádná pružina kluznice nesmí být nalomená nebo zlomená;
 - e) třecí plochy tlumičů na vedení nápravových ložisek nebo kolébkových pružin se nesmějí mazat;
 - f) nic nesmí chybět, být zlomený nebo jinak neúčinný;
 - g) pro podvozky typu Y25 nebo u typů z něj odvozených platí kromě ustanovení výše uvedených následující podmínky:
 - žádná vnější a vnitřní pružina nesmí být nalomená nebo zlomená,
 - jen jedna vnitřní nebo vnější závěska může chybět nebo být zlomená,
 - svislá vůle mezi komorou a rámem podvozku nejméně 8 mm bez čerstvých stop po dosednutí,
 - vůle mezi talířem tlumiče a rámem podvozku musí být nejméně 2 mm,
 - třecí příložky ložiskových skříňí a rámu podvozku nesmějí být utrženy ani chybět;
 - h) generátor, převodovka, odstředivý nebo protismykový regulátor nesmí být uvolněný ze závěsných desek nebo rámu, střížné kolíky kardanových hřídelí nesmějí chybět;
 - i) nesmějí být poškozené tlumiče nebo jejich závěsy, závěs kolébky nesmí mít lom, trhlinu a chybět (včetně pojistek a pojistných matic), olej z tlumiče nesmí prosakovat;

- j) záchytky dvojkolí musí být celistvé a nesmějí chybět;
 - k) pasnice vedení dvojkolí nesmějí být zlomeny.
- Při posuzování závad jednotlivých částí se vychází z návodů výrobců příslušných typů podvozků.

13. Do nejbližší opravny je možno odeslat ložená drážní vozidla:

- a) se závadami na podvozcích jen tehdy, pokud jejich technický stav neohrožuje bezpečnost železničního provozu drážních vozidel;
- b) s chybějící nebo zlomenou jednou vnitřní nebo vnější závěskou nebo kluznicí;
- c) u kterých se dotýká rámu podvozku jeden talíř tlumiče;
- d) s chybějící jednou záchytkou dvojkolí;
- e) s jednou zlomenou vnější pasnicí;
- f) s jednou zlomenou vnitřní pasnicí;
- g) s volnými třecími příložkami kluznic podvozků Y25, pokud nechybí.

Spodek drážních vozidel

14. Tato část drážních vozidel musí vyhovovat podmínkám:

- a) rozsochy nesmějí být volné nebo ohnuté, mít lomy a trhliny. Rozsochové spony nesmějí chybět ani být zlomeny, šrouby musejí být opatřeny korunkovou maticí a zajištěny závlačkou. Žádná vodící příložka rozsochy nesmí chybět nebo být zlomena;
- b) v páteřovém nosníku, podélníku, příčnicku, podélné nebo úhlopříčné vzpěře a vzpínadle nesmí být lom nebo trhlina;
- c) svary a ostatní konstrukční prvky nesmějí mít trhliny. Od těchto svarů také nesmějí zasahovat žádné trhliny do částí takto spojených;
- d) podpěry pružnice (koníky) nesmějí být volné, zlomené, deformované nebo mít trhliny;
- e) pod každým čelníkem musí být dvě madla k bezpečnému použití;
- f) stupačky musí být ve stavu k bezpečnému použití;
- g) u drážních vozidel opatřených jiskrovými plechy tyto nesmějí chybět nebo být poškozeny. Upevnění plechů bezprostředně na spodní stranu podlahy není dovoleno;
- h) příruby podélníků, čelníků a příčníků namáhaných táhlovým ústrojím nesmějí mít žádné nálohy a příčné trhliny, které jsou delší než poloviční šířka příruby. Podélné trhliny mohou dosahovat délky až 150 mm s výjimkou míst, kde jsou na podélníky připevněny koníky. V tomto místě nesmějí být podélné trhliny vzniklé mezi přírubou a stojinou delší než 100 mm;
- i) žádný upevňovací nýt nebo šroub rozsochy a její spojky nebo koníku nesmí být uvolněn ani chybět.

15. Do opravny je možno odeslat drážní vozidla s těmito závadami:

- a) příčná trhlina podélníku, čelníku, v hlavním příčnicku, páteřovém nosníku nebo příčnicku namáhaném táhly, pokud nezasahuje stojinu;
- b) podélná trhlina na podélníku do délky 250 mm, nad podpěrami pružnic do délky 150 mm;
- c) poškozena polovina délky svaru jedné z přivařených rozsoch;
- d) trhlina rozsochy o velikosti do 1/4 příčného průřezu mimo část ve spojení s podélníkem;
- e) u drážních vozidel s chybějícími nebo poškozenými jiskrovými plechy;
- f) nýty nebo speciální šrouby upevňující rozsochy jsou volné, chybí nebo jsou nahrazeny šrouby se samosvornou maticí nebo maticí zajištěnou závlačkou nebo svárem; rozsochové spony zlomené, šrouby nezajištěny proti otočení.

Narážecí ústrojí

16. Narážecí ústrojí musí vyhovovat podmínkám:

- a) výška středu nárazecího ústrojí od temene kolejnice musí být:
 - nejvýše 1 065 mm,
 - nejméně 980 mm u osobních drážních vozidel,
 - nejméně 940 mm u nákladních drážních vozidel,
 - nejméně 960 mm u dvojpodlažních zavazadlových drážních vozidel pro přepravu automobilů konstrukce UIC;
- b) levý talíř nárazníku při pohledu zvenčí na čelo drážních vozidel musí být vypouklý. Jsou-li oba nárazníky vypouklé, nesmí být poloměr zaoblení nárazníkových talířů menší než 1500 mm;
- c) žádný nárazník a žádný upevňovací šroub nesmí chybět (nejméně tři šrouby musí být pevné);
- d) nesmí chybět ani být poškozena žádná z upevňovacích součástí, které zabraňují vypadnutí trubky nárazníku;

- e) vypružovací elementy nárazníku ani jeho ostatní části nesmějí být zlomeny nebo tak poškozeny, že by tím byla znemožněna funkce nárazníku. Na každém konci drážních vozidel se může dát stlačit nebo vytáhnout jen jeden nárazník a to nejvýše o 15 mm;
- f) trubky koše nesmějí být tak poškozeny, že by nebylo zaručeno jejich bezpečné upevnění nebo dostatečné vedení trubek nárazníku. Trubky koše a trubky nárazníku nesmějí mít v přechodu do základní desky nebo podložky talíře trhliny větší než 1/4 obvodu trubek;
- g) u talířů nárazníků může být uvolněna nejvýše 1/3 upevňovacích nýtů nebo šroubů;
- h) na celém drážním vozidle musí být nárazníky stejného typu a hodnot.

Táhlové ústrojí

17. Táhlové ústrojí musí vyhovovat těmto podmínkám:
- a) šroubovky nesmějí chybět. Šroubovky a tažné háky nesmějí mít žádné trhliny. Nesmějí být tak poškozeny, že by to znemožňovalo spojení s jinými drážními vozidly nebo to mělo vliv na účinnost táhlového ústrojí;
 - b) táhla nesmějí být ani zlomená ani nalomená. Spojky, šrouby spojek ani ostatní části nesmějí chybět nebo být zlomeny;
 - c) dřík táhlového háku ani vodítko háku nesmějí být opotřebeny tak, že by se hák mohl ve vedení otáčet;
 - d) u táhlového ústrojí se nesmí vyskytovat žádná z těchto závad:
 - lom hlavního listu pružnice nebo mezilistu,
 - lom nebo poškození táhlové pružiny,
 - poškození pružícího elementu vypružení;
 - e) příslušná místa a části táhlového ústrojí musí být namazána;
 - f) volná část táhlového ústrojí musí být zavěšena na háček, je-li jím čelník opatřen.
18. Nepoužité šroubovky se musí u vlaku zajistit zavěšením na háček na čelníku nebo do háku vlastního táhla (na konci vlaku a u oplenových drážních vozidel spojených nákladem). Není-li z technických příčin možno šroubovku takto zavěsit, zkrátí se a nechá se volně viset nad hlavou kolejnice.
19. Do opravy je možno odeslat drážní vozidla s těmito závadami:
- a) ulomený hrot háku;
 - b) zlomená pružina.

Vozová skříň

20. Tato část drážních vozidel musí vyhovovat podmínkám:
- a) nápisy a označení na drážních vozidlech musí být úplné a čitelné;
 - b) lhůta technické kontroly drážních vozidel nesmí být překročena dle vyhlášky MD č. 173 /1995 Sb. přílohy 2;
 - c) části šroubovek, brzdových, topných a jiných spojek, klíny zdrží musí být zavěšeny nejméně 140 mm nad temenem kolejnice;
 - d) u drážních vozidel nesmějí chybět nebo být přerušeny uzemňovací pásy, pokud jimi byly vybaveny;
 - e) při posunutí nebo zešikmení skříňe, měřené jako posunutí horní hrany bočnice nebo čelnice proti její dolní hraně, musí obrys drážních vozidel vyhovovat průjezdnému průřezu;
 - f) posuvné dveře nákladních drážních vozidel musí být zajištěny tak, aby nemohly vypadnout ze svého vedení, sklopné bočnice musí být zajištěny proti uvolnění ze závěsů nebo zajištění závorou. Křídlové boční dveře vysokostěnných drážních vozidel musí být zajištěny proti samovolnému otevření během jízdy;
 - g) dveře osobních drážních vozidel, tj. jejich vedení, zavírací a blokovací zařízení nesmějí mít žádné závady a poškození, které by ovlivnily použití drážních vozidel nebo bezpečnost osob či provozu drážních vozidel. Drážní vozidla, jejichž vstupní dveře nejsou vystrojeny blokovacím zařízením, nejsou v přepravě RIC připuštěny od 1. 1. 2000;
 - h) části kostry vozové skříňe nákladního drážních vozidel, celní uzávěry, dveře a jejich vedení a závěry, stěny skříňe, klanice a jejich uchycení, podlaha a střecha nesmějí být tak poškozeny, že by to umožňovalo ztrátu naloženého zboží, znehodnocení nákladu, promočení zboží, zapálení vniknutím jisker anebo by to ohrožovalo bezpečnost železničního provozu drážních vozidel, osob a životního prostředí. Střešní násypky musí být v použitelném stavu, aby je bylo možno řádně uzavřít. Střešní krytina nesmí být volná nebo vydutá. Pohyblivé části drážních vozidel a jejich ovládací zařízení nesmějí mít žádné viditelné poškození, které by znemožňovalo jejich řádnou funkci;

- i) u oplenových drážních vozidel nesmějí být nálohy nebo trhliny na oplenech, na oplenových klanicích, na kluznicích, na ložiskách nebo svornících oplenu nebo nedostatečně zabezpečené svorníky. Řetěz oplenové klanice nesmí být přetržen, závěr klaničního řetězu nesmí být poškozený, na tornách oplenu nesmí chybět žádný upevňovací šroub;
- j) nádrže cisternových vozů a jejich vybavení nesmějí mít trhliny nebo netěsnosti, které umožňují prosakování tekutiny. Nádrže nesmějí být posunuty. Sváry spojující nádrž se spodkem drážních vozidel nesmějí mít žádné trhliny. V sedle nádrže nesmějí být trhliny delší než 1/4 jejich průměru. Je-li nádrž ke skříní připevněna nýty nebo šrouby, nesmí jich více než 10 % chybět. Převlečné matice nebo příruby nesmějí chybět; upevňovací šroub přírub nesmí chybět ani být volný. Plnicí a vyprazdňovací zařízení musí vyhovovat celním předpisům;
- k) cisternové vozy nesmějí mít propadlou lhůtu (konec měsíce) příští zkoušky nádrže a její výstroje, která musí být na drážním vozidle označena. Drážní vozidlo pro dopravu bezpečného zboží bez tlakového vyprazdňování nemusí být označeno příští zkouškou nádrže a její výstroje;
- l) drážní vozidla pro přepravu nebezpečných věcí musí odpovídat ustanovením předpisu RID;
- m) na držadlech, přechodových můstcích a návalcích, na zábradlí a stupátkách nesmějí být závady ohrožující bezpečnost osob nebo provozu drážních vozidel;
- n) součásti pro upevnění nebo zavěšení generátorů, akumulátorových a přístrojových skříní a jiného zařízení upevněného pod drážním vozidlem nesmějí mít trhliny, lomy, případně chybět;
- o) okna, vybavení skříně, podlahy, WC, zvedací plošiny musí být nepoškozené a vykazovat správnou funkci;
- p) funkční zařízení, které předepisuje EWP.

Brzdové zařízení

21. Do vlaku nesmějí být zařazena drážní vozidla s brzdovým zařízením, na kterém byla zjištěna některá ze závad:
- a) závady na hlavním potrubí;
 - b) chybějící nebo zlomené záchytky či brzdové špalíky nebo závady na upevnění brzdových součástí, které mohou mít za následek jejich spadnutí na trať a ohrožení bezpečnosti železniční dopravy;
 - c) závady na zařízení záchranné brzdy osobních, motorových nebo elektrických drážních vozidel a jednotek;
 - d) nepřijatelné opotřebení brzdových špalíků nebo celistvých zdrží, tj.:
 - tloušťka litinových brzdových špalíků drážních vozidel na nejtenčím místě menší než 10 mm,
 - tloušťka nekovových brzdových špalíků na nejtenčím místě menší než 15 mm,
 - tloušťka celistvých zdrží na nejtenčím místě menší než 20 mm;
 - e) vadné nebo chybějící součástky samočinné tlakové brzdy (rozvaděč, odbrzdovací záklopka, brzdový válec, pomocný vzduchojem apod.);
 - f) zdvih pístu brzdového válce přesahující 3/4 maximálního zdvihu;
 - g) zjetí brzdového špalíku; tj. když vnější strana brzdového špalíku dosáhne vnější plochy věnce kola;
 - h) nesprávně účinkující protismykové zařízení u drážních vozidel s kotoučovou brzdou;
 - i) prošlá lhůta prohlídky kotoučové brzdy.
22. Do opravy je možno při vypnuté tlakové brzdě odeslat drážní vozidla s těmito závadami:
- a) chybějící nebo opotřebené zdrže;
 - b) poškozené nebo chybějící součástky tlakové brzdy, které nemohou způsobit uvolnění nebo spadnutí jejich částí za jízdy;
 - c) zjeté brzdové špalíky;
 - d) chybějící nebo zlomené záchytky pro části brzdového tyčového nahrazení prozatímní opravou.

23. – 25. Na doplňky.