

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost



provozní předpis

D 1/2

Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje

**Schváleno dopravním ředitelem
Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost
dne 30. ledna 2025
č. j. 100100/03/2025**

účinnost od 1. září 2025

jen pro výkon pracovní činnosti

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

číslo Opravného listu	platnost od	opravil		poznámka
		dne	jméno, příjmení	

Za úplnost a aktuálnost tohoto výtisku a zpracování vydaných změn včetně vyplnění tohoto záznamu zodpovídá držitel výtisku (v případě společného výtisku pro více zaměstnanců určený zaměstnanec).

OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ	5
SEZNAM ZKRATEK, ZKRATKOVÝCH SLOV A ZKRÁCENÝCH VÝRAZŮ.....	6
ČÁST I ÚVODNÍ USTANOVENÍ	7
§ 1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	7
§ 2 ZÁKLADNÍ POJMY	7
ČÁST II ZAMĚSTNANCI PROVOZU.....	10
§ 3 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ PRO ZAMĚSTNANCE PROVOZU	10
§ 4 ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO ZAMĚSTNANCE VÝKONNÉ DOPRAVNÍ ČINNOSTI	11
§ 5 PŘEVZETÍ A PŘEDÁNÍ VÝKONU PRÁCE.....	12
§ 6 VZÁJEMNÝ STYK ZAMĚSTNANCŮ PROVOZU, STYK S CESTUJÍCÍMI A OSTATNÍMI ÚČASTNÍKY PROVOZU	13
§ 7 NALEZENÉ VĚCI	13
ČÁST III VYPRAVOVÁNÍ VLAKŮ	14
§ 8 VÝPRAVNÝ	14
§ 9 VLAKOVÁ ČETA	14
§ 10 ZÁCVIK ŘIDIČŮ	14
§ 11 PROVOZNÍ DOKLADY	14
§ 12 PROVOZNÍ A VÝPRAVENSKÉ NÁLEŽITOSTI	15
ČÁST IV ORGANIZACE VÝKONNÉ PROVOZNÍ SLUŽBY	16
§ 13 JEDNOTNÝ ČAS.....	16
§ 14 JÍZDNÍ ŘÁDY	16
§ 15 PROVOZNÍ ŘÍZENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY	16
§ 16 ZAJIŠŤOVÁNÍ PLYNULOSTI A PRAVIDELNOSTI DOPRAVY	17
§ 17 PŘEPRAVA OSOB A ZAVAZADEL.....	17
§ 18 VLAKY NEURČENÉ K PRAVIDELNÉ PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH	18
§ 19 SLUŽEBNÍ PŘÍKAZY.....	18
§ 20 OCHRANA NA DRÁZE TRAMVAJOVÉ.....	19
§ 21 KONTROLA PROVOZU A PŘEPRAVNÍ KONTROLA	19
ČÁST V ZÁSADY PRO DOPRAVU.....	21
§ 22 JÍZDA NA DVOUKOLEJNÉ DRÁZE	21
§ 23 JÍZDA NA JEDNOKOLEJNÉ DRÁZE A NA KOLEJOVÉ SPLÍTCE S OBOUSMĚRNÝM PROVOZEM	21
§ 24 PŘEDNOST V JÍZDĚ	21
§ 25 RYCHLOST JÍZDY	22
§ 26 ZASTAVOVÁNÍ VLAKŮ.....	23
§ 27 ZASTAVOVÁNÍ V ZASTÁVKÁCH.....	24
§ 28 ZAJIŠTĚNÍ PŘESTUPŮ	26
§ 29 JÍZDA PŘES VÝHYBKY	27
§ 30 JÍZDA PŘES RYCHLOSTNÍ VÝHYBKY	28
ČÁST VI VÝKON PRÁCE ŘIDIČE.....	29
§ 31 NÁSTUP A UKONČENÍ VÝKONU PRÁCE ŘIDIČE	29
§ 32 POVINNOSTI ŘIDIČE PŘI VÝKONU PRÁCE	29
§ 33 POVINNOSTI ŘIDIČE ZA JÍZDY	30
§ 34 BRZDY A JEJICH POUŽÍVÁNÍ	32
§ 35 OPUŠTĚNÍ VLAKU NA DRÁZE TRAMVAJOVÉ	33
§ 36 PŘERUŠENÍ JÍZDY VLAKU S CESTUJÍCÍMI	34
§ 37 TEPLITNÍ KOMFORT.....	35
ČÁST VII MANIPULACE S VLAKY	35
§ 38 COUVÁNÍ A ZPĚTNÝ POHYB VLAKŮ.....	35
§ 39 VLEČENÍ, SUNUTÍ, JÍZDA KOMBINOVANÝCH VLAKŮ A HAVARIJNÍ REŽIMY	35
§ 40 ZATAHOVÁNÍ VLAKŮ	36

ČÁST VIII NÁVĚSTI A NÁVĚSTIDLA	36
§ 41 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ O NÁVĚSTECH A NÁVĚSTIDLECH	36
§ 42 SIGNÁLY PRO TRAMVAJE	37
§ 43 PRAŽCOVÉ SVĚTELNÉ SIGNÁLY	38
§ 44 PŘEDSUNUTÉ NÁVĚSTI A PŘEDVĚSTI	43
§ 45 NÁVĚSTI DÁLKOVĚ OVLÁDANÝCH VÝHYBEK	43
§ 46 NÁVĚSTI RYCHLOSTNÍCH VÝHYBEK	45
§ 47 NÁVĚSTI RUČNĚ OVLÁDANÝCH UZAMYKATELNÝCH VÝHYBEK	47
§ 48 NÁVĚSTI ZAJIŠŤOVACÍCH VÝHYBEK	48
§ 49 NEPŘENOSNÉ NÁVĚSTI.....	49
§ 50 PŘENOSNÉ NÁVĚSTI.....	59
§ 51 NÁVĚSTI DÁVANÉ V PROVOZU	59
ČÁST IX PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	62
§ 52 PŘECHODNÉ USTANOVENÍ	62
§ 53 POVOLOVÁNÍ A VYDÁVÁNÍ ZMĚN, DOPLŇKŮ A VÝJIMEK	62
§ 54 SOUVISEJÍCÍ VNITŘNÍ NORMY	62
§ 55 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	62

ROZSAH ZNALOSTÍ

1 Úplná znalost předpisu D 1/2:

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

2 Částečná znalost předpisu D 1/2:

- průvodčí a brzdaři všech typů tramvajových vlaků: § 1–7, § 9, § 15, § 19, § 21–24, § 29–30, § 38, § 41–50.

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

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

SEZNAM ZKRATEK, ZKRATKOVÝCH SLOV A ZKRÁCENÝCH VÝRAZŮ

ČR	Česká republika
DP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
HZS	Hasičský záchranný sbor České republiky
JHV	jednotka Historická vozidla
JPT	jednotka Provoz Tramvaje
JSVT	jednotka Správa vozidel Tramvaje
Identifikační karta	Karta zaměstnance umožňující vstup do zabezpečených prostor a objektů DP
ManPrac	Manipulační pracoviště pro komunikaci s řidiči tramvají
MP	Městská policie
MHMP	Magistrát Hlavního města Prahy
MU	Mimořádná událost
Norma	Organizační a řídicí norma
Odbavovací zařízení	Elektronický označovač jízdenek nebo validátor
PČR	Policie České republiky
PID	Pražská integrovaná doprava
Provozní řízení	Řízení tramvajové dopravy provozním dispečinkem JPT
RST	Radiostanice
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Rozpis směn	Konečné upřesnění přidělené směny, přesčasu nebo jiného výkonu práce zaměstnanci v souladu s plánovaným rozvrhem směn – turnusem, konečné určení výkonu práce konaného na základě dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr pro příslušný provozní den, včetně plánovaných absencí, s nimiž je zpracovatel rozpisu směn v den uzavření rozpisu směn seznámen
SDS zpráva	Short Data Service, krátká datová zpráva
SH	Služební hlášení podané podle O 7
Služební příkaz	Pracovní pokyn, vydaný nadřízeným zaměstnancem, nadřízeným zaměstnancem v provozním řízení nebo zaměstnancem vykonávajícím kontrolní činnost
SPP PID	Smluvní přepravní podmínky PID (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, trolejbusy a plavidla)
Vlepka	Aktuální dopravně – provozní informace pro řidiče tramvaje
Vlak	Tramvajový vlak
Vnitřní norma	Organizační norma, řídicí norma a předpis nebo směrnice provozně předpisové soustavy
Vůz	Tramvajový vůz
Zaměstnanec	Osoba v základním pracovněprávním vztahu u DP
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

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

Zpracovatelským útvarem je útvar 120000 – *jednotka Provoz Tramvaje*.

Vydavatelským útvarem je útvar 100120 – *oddělení Řízení kvality a předpisů*.

Část I

Úvodní ustanovení

§ 1

Základní ustanovení

- 1 Základním provozním předpisem v provozu tramvají je Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje D 1/2, který vychází ze zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a jeho prováděcích předpisů. Provozní předpis D 1/2 nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy; všechna ostatní provozně předpisová soustava DP a služební příkazy vydávané zaměstnancům provozu v rámci výkonné dopravní činnosti nesmějí být v rozporu s tímto uvedeným základním předpisem. Dále se na provoz tramvají vztahuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění a jeho prováděcí předpisy.
- 2 Postup řidičů tramvají a provozního dispečinku JPT při ohlašování mimořádných událostí, jejich šetření a zásady likvidace mimořádných událostí v provozu tramvají řeší provozní předpis O 4/2 – Šetření, likvidace a vyhodnocování mimořádných událostí na tramvajové a lanové dráze.
- 3 V případech, které nejsou v předpisu D 1/2 výslovně uvedeny, je nutno jednat tak, aby byla zajištěna bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozu MHD a nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- 4 Všechna ustanovení předpisu D 1/2 platí i pro dvounápravové tramvaje, pokud není provozním předpisem D 2/2 – Dopravní a návěstní předpis pro dvounápravové tramvaje stanoveno jinak.
- 5 Všechna ustanovení předpisu D 1/2 platí přiměřeně i pro speciální tramvajová vozidla, dvoucestná silniční motorová vozidla s přídatným kolejovým podvozkem a motorová vozidla, vykonávající pracovní činnost na tramvajovém pásu.

§ 2

Základní pojmy

- 1 Dráha tramvajová je kolejová dráha určená k pohybu tramvají (včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti tramvajové dopravy).
- 2 Dráha tramvajová je souhrn všech tramvajových kolejí způsobilých k provozu tramvajových vlaků. Kolejištěm vozoven a dílen se rozumí všechny koleje v těchto uzavřených objektech.
- 3 Obratiště je takové zařízení na dráze tramvajové, které umožňuje obracení či jízdu tramvajových vlaků do opačného směru po správné koleji.
- 4 Vozovna je areál, jehož součástí je výpravna a tramvajové depo:
 - a) výpravna je určena k zajišťování vypravování vlaků na dráhu tramvajovou,
 - b) depo je určeno k zajišťování údržby a k odstavení tramvajových vozů.

- 5 Tramvajový vůz je drážní kolejové vozidlo. Jednosměrný vůz má jedno hlavní stanoviště řidiče, popř. i pomocné stanoviště řidiče. Obousměrný vůz má dvě hlavní stanoviště řidiče.
- 6 Tramvajový vlak ve smyslu tohoto provozního předpisu je buď samostatný vůz, nebo skupina vozů vzájemně spojených. Vozy vlaků se rozlišují číslováním zásadně od čela vlaku (první vůz, druhý vůz ve směru jízdy vpřed).
- 7 Průjezdním průřezem se rozumí prostor trajektorií konstrukce vlaku, do něhož nesmí zasahovat žádné stavby, pevná zařízení ani jiné překážky.
- 8 Zábrazdná vzdálenost je dráha, na které musí vlak bezpečně zastavit pomocí provozní brzdy z rychlosti, kterou smí v daném úseku jet.
- 9 Mimořádná událost v provozu tramvají je událost definovaná provozním předpisem O 4/2.
- 10 Vadný vlak je takový, na kterém se projevuje technická porucha.
- 11 Provozuneschopný vůz (vlak) je vlak, který má účinnou brzdou jen v rozsahu nutném k zastavení a zajištění vlaku.
- 12 Neprovozní vůz (vlak) je vlak, který nemá účinnou žádnou brzdou v rozsahu nutném k zastavení a zajištění vlaku nebo ji není možné uvést v činnost.
- 13 Vlečení je pohyb vlaku, při kterém provozuschopný vůz (vozy) táhne za sebou provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy). Za vlečení se považuje také pohyb vlaku řízený jedním řidičem na čele vlaku, pokud je provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy) přepravován mezi provozuschopnými vozy.
- 14 Sunutí je pohyb vlaku, při kterém provozuschopný vůz (vozy) tlačí před sebou provozuneschopný nebo neprovozní vůz (vozy).
- 15 Kombinovaný vlak je takový, který ovládají nejméně dva řidiči.
- 16 Krycí vlak slouží k případnému zachycení odtrženého neprovozního vozu.
- 17 Rozjezdová výhybka je výhybka pojížděná v pravidelném provozu ve směru proti hrotům. Za rozjezdovou výhybku se považuje i výhybka pravidelně pojížděná v obou směrech (po hrotech i proti hrotům).
- 18 Sjezdová výhybka je výhybka pojížděná v pravidelném provozu ve směru po hrotech.
- 19 Kolejová splítka s obousměrným provozem je úsek dráhy tramvajové, kde v důsledku křížení protisměrných kolejnic není umožněna současná jízda protijedoucích vlaků.
- 20 Rozjezdová splítka je kolejové rozvětvení dráhy tramvajové za výhybkou, kde konstrukční uspořádání kolejí neumožňuje souběžnou jízdu vlaků. Sjezdová splítka je sbíhání dráhy tramvajové do jednoho směru, kde konstrukční uspořádání kolejí neumožňuje souběžnou jízdu vlaků.
- 21 Mobilní kolejová spojka je přenosná jednovýhybková spojka určená k dočasnému přejíždění vlaku na protisměrnou kolej.

- 22 Prostor zastávky je místo od označnicku zastávky po označení konce zastávky. Označení je provedeno dopravní značkou nebo jiným dopravním zařízením. Není-li konec zastávky vyznačen, rozumí se prostorem zastávky délka nástupní hrany nástupiště. Nelze-li prostor zastávky vymežit dle předchozích ustanovení tohoto odstavce, rozumí se jejím prostorem vzdálenost do 30 m od označnicku zastávky.
- 23 Nástupní zastávka je zastávka určená jen pro nástup cestujících.
- 24 Výstupní zastávka je zastávka určená jen pro výstup cestujících.
- 25 Nácestná zastávka je zastávka určená pro výstup i nástup cestujících.
- 26 Provozní náležitost je věc, kterou musí mít řidič u sebe při nástupu k výkonu práce.
- 27 Výpravenská náležitost je věc potřebná k vypravení vlaku do kolejové sítě, kterou řidič obdrží ve výpravně.
- 28 Vlaková náležitost je věc nutná k provozu tramvajového vlaku a každý vlak jí musí být vybaven před vypravením do kolejové sítě depem vozovny.
- 29 Výstražná vesta je vesta vyrobená z materiálu s vysokou viditelností a slouží ke zvýšení viditelnosti osoby při pohybu na tramvajové dráze nebo pozemní komunikaci.
- 30 Ve smyslu tohoto provozního předpisu je:
- a) řidič tramvaje – odborně způsobilý zaměstnanec určený k řízení a k obsluze tramvajového vlaku,
 - b) řidič tramvaje s oprávněním instruktora – odborně způsobilý zaměstnanec určený k praktickému výcviku řízení a obsluze tramvaje,
 - c) brzdař – odborně způsobilý zaměstnanec určený k ovládání vozu vlaku při vlečení, sunutí nebo jízdě kombinovaného vlaku,
 - d) mistr depa – zaměstnanec zodpovědný za zajištění provozní připravenosti vlaků v depu,
 - e) výpravčí – odborně způsobilý zaměstnanec zajišťující provoz výpravny nebo střídacího bodu, který je nadřízeným zaměstnancem v provozním řízení pro řidiče tramvají a mistrovi depa ve směně (kromě výpravčího na střídacím bodu),
 - f) dispečer – odborně způsobilý zaměstnanec zajišťující řízení, likvidaci MU a kontrolu provozu tramvají, který je v provozním řízení nadřízeným zaměstnancem řidičům tramvají, výpravčím a mistrům dep ve směně,
 - g) zaměstnanec přepravní kontroly – zaměstnanec Přepravní kontroly s oprávněním kontrolovat dodržování SPP a Tarifu PID a prokazující se Kontrolním odznakem případně i Služebním průkazem ke Kontrolnímu odznaku,
 - h) kontrola provozu – zaměstnanec vnitřní kontroly provozu nebo osoba vnějšího kontrolního orgánu s oprávněním provádět kontrolu provozně technické činnosti zaměstnanců provozu,
 - i) zaměstnanec s právem technické kontroly – technický zaměstnanec určený DP likvidací a šetřením MU v oblasti provozování tramvajové dopravy,
 - j) poučený zaměstnanec – zaměstnanec prokazatelně seznámený s potřebnými ustanoveními tohoto předpisu,
 - k) poučený pracovník – osoba mimo DP prokazatelně seznámená s potřebnými ustanoveními tohoto předpisu,

- l) správce dráhy tramvajové – zaměstnanec odpovědný za technický stav dráhy tramvajové nebo její svěřené části,
- m) správce napájení dráhy tramvajové – zaměstnanec odpovědný za technický stav elektrické infrastruktury dráhy tramvajové nebo její svěřené části.

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

Část II Zaměstnanci provozu

§ 3 Základní ustanovení pro zaměstnance provozu

1 Zaměstnanci provozu vykonávají:

- a) činnosti přímo související s provozem:
 - aa) ve výkonné dopravní činnosti (řidiči, řidiči s oprávněním instruktora, výpravčí, dispečeri, brzdaři a ostatní zaměstnanci podílející se na přímém zajištění provozu),
 - ab) v ostatní výkonné dopravní činnosti (při údržbě a opravách vozidel, kolejové sítě, vrchního vedení, kabelových sítí, dopravních zařízení, zařízení určených v měnících a dále ve všech organizačních útvarech, sloužících k zajištění technických předpokladů pro pravidelnou a bezpečnou tramvajovou dopravu a informování cestujících),
- b) kontrolní činnost:
 - ba) v rámci vnitřní kontroly (zaměstnanci kontroly provozu),
 - bb) v rámci přepravní kontroly (zaměstnanci přepravní kontroly).

2 Zaměstnanci provozu jsou povinni zejména:

- a) dodržovat obecně závazné právní předpisy vztahující se k sjednanému druhu práce,
- b) znát a řídit se ustanoveními vnitřních norem a služebních příkazů, vztahujících se k výkonu jejich práce,
- c) v případech, kdy by mohlo dojít nebo kdy došlo k ohrožení bezpečnosti provozu nebo zdraví a života osob, učinit vhodná opatření k jejich zamezení nebo zmírnění jejich následků,
- d) v rozsahu svých možností neprodleně odstranit (nebrání-li tomu jiné okolnosti) všechny překážky, které brání plynulosti a pravidelnosti dopravy a ohrožují ostatní účastníky drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích,
- e) znát postupy pro spojení s provozním dispečinkem JPT a telefonní čísla HZS, ZZS, PČR a MP.

3 Zaměstnavatel musí zajistit vybavení a řádné seznámení zaměstnance s vnitřními normami v rozsahu nezbytném pro výkon jeho funkce nebo profese, včetně jejich změn a doplňků.

4 Každý zaměstnanec provozu je povinen oznámit příslušnému útvaru zjištěné nedostatky a závady, související s provozem tramvají a bezpečností osob. V závislosti na jejich charakteru a nebezpečí je oznamuje:

- a) písemně – Služebním hlášením nebo písemným sdělením,
 - b) ústně – pomocí sdělovacího zařízení nebo osobně.
- 5 Je zakázáno, aby zaměstnanci ve výkonu práce přenechávali provádění svých pracovních úkonů osobám, které nejsou ve výkonu práce, a aby zaměstnanci jiného funkčního zařazení bez zvláštního pověření zasahovali do výkonu práce jiného zaměstnance provozu. Výjimkou jsou případy uvedené v odst. 2 písm. c) tohoto §.
 - 6 Zaměstnanec může přerušit výkon práce nebo opustit přidělené pracoviště pouze ze závažných důvodů, učinil-li předem nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu a předem tuto skutečnost oznámil přímému nadřízenému zaměstnanci, řidič pomocí RST dispečerovi.
 - 7 Zaměstnanec provozu je povinen bezodkladně oznámit vedoucímu zaměstnanci pravomocné uložení trestu, případně vznik dalších skutečností významných z hlediska odborné a zdravotní způsobilosti, pokud se týkají výkonu sjednaného druhu práce. Zaměstnanec výkonné dopravní činnosti je dále povinen oznámit přímému nadřízenému zaměstnanci bezodkladně případy, kdy byl při výkonu práce potrestán za přestupek PČR nebo MP související s výkonem sjednaného druhu práce.
 - 8 Kouření ve vozech a v jiných prostorách zaměstnavatele je zakázáno.
 - 9 Zaměstnancům provozu je zakázáno zabývat se při výkonu práce vším, co by ohrožovalo bezpečnost či plynulost drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích.
 - 10 Zaměstnanci v rámci svých možností nesmí připustit, aby cestující ohrožovali bezpečnost provozu nebo svou vlastní, poškozovali zařízení vlaku nebo jiná dopravní zařízení, obsluhovali je či uváděli v činnost, s výjimkou zařízení určených k přímé obsluze cestujícími.
 - 11 Zaměstnanci provozu nesmí svévolně zasahovat do konstrukce, vybavení a vzhledu tramvaje, nesmí do tramvaje umisťovat předměty, které by mohly ohrožovat bezpečnost provozu nebo by jejich umístění bylo v rozporu s „Etickým kodexem DP“.
 - 12 Zaměstnanci provozu, kterým je to předepsáno a kteří při výkonu funkce mohou být ohroženi provozem na pozemních komunikacích nebo drážním provozem (např. zaměstnanci údržby kolejové sítě), musejí používat výstražné oděvy s vysokou viditelností nebo obdobnou výstražnou oděvní součást ve smyslu příslušného obecně závazného právního předpisu a směrnice „Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků“.

§ 4

Zvláštní ustanovení pro zaměstnance výkonné dopravní činnosti

- 1 Zaměstnanci výkonné dopravní činnosti mohou samostatně vykonávat funkci nebo profesi až po úspěšném vykonání předepsané zkoušky a zácviku, je-li předepsán.
- 2 Řidič tramvaje musí být držitelem:
 - a) platného Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla,
 - b) platného Oprávnění k řízení vozidel na tramvajové dráze v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost,

- c) platného Osvědčení o nižší radiotelefonní zkoušce nebo Písemného potvrzení o radiotelefonní zkoušce.
- 3 Před zahájením provozu na nových nebo rekonstruovaných úsecích musí být zaměstnanci výkonné dopravní činnosti prokazatelně seznámeni s novými traťovými poměry buď formou fyzického seznámení s dráhou tramvajovou (v případě plánovaných rozsáhlých změn) nebo elektronickým, multimediálním nebo písemným sdělením.
 - 4 Zaměstnanec výkonné dopravní činnosti, u něhož byla zjištěna taková neznalost provozních předpisů, jež by mohla vést k ohrožení bezpečnosti provozu nebo který hrubě ohrozil bezpečnost provozu, či úmyslně poškodil zařízení vozů, případně jiné drážní zařízení, musí být ihned odvolán z výkonu funkce ve smyslu vnitřních norem.
 - 5 Zaměstnanci výkonné dopravní činnosti jsou povinni nosit při výkonu práce předepsaný stejnokroj v čistém a upraveném stavu. Podrobnosti stanovuje směrnice „Zásady přidělování a používání stejnokrojů“.
 - 6 Zaměstnanci výkonné dopravní činnosti jsou povinni předložit na vyzvání kontrolním orgánům a nadřízeným zaměstnancům všechny provozní doklady a náležitosti potřebné k vykonávané funkci.

§ 5

Převzetí a předání výkonu práce

- 1 Zaměstnanci provozu jsou povinni nastoupit k výkonu práce včas a na určené místo.
- 2 Zaměstnanci přejímají a předávají výkon práce osobně. Předávající musí střídajícího informovat o všech dopravních opatřeních a provozních pokynech, které byly v průběhu jeho výkonu práce provedeny nebo mají být provedeny v zájmu zajištění bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti provozu.
- 3 Nemůže-li zaměstnanec ze závažných příčin nastoupit k výkonu práce nebo nemůže-li k výkonu práce nastoupit včas, je povinen tuto skutečnost bez zbytečného průtahu oznámit přímému nadřízenému zaměstnanci, případně nadřízenému zaměstnanci v provozním řízení. Nebyl-li zaměstnanec ve výkonu práce včas vystřídán, ohlásí tuto skutečnost neprodleně přímému nadřízenému zaměstnanci, případně nadřízenému zaměstnanci v provozním řízení, řidič pomocí RST na provozní dispečink JPT a dále se řídí dispečerem vydanými pokyny.
- 4 Každý zaměstnanec provozu je povinen v době výkonu práce sledovat informace, kterými zaměstnavatel zveřejňuje rozpis směn. Případné následné změny již zveřejněného rozpisu směn jsou prováděny pouze po dohodě se zaměstnancem. Výjimkou mohou být případy náhlé nepředvídatelné změny vypravení nebo mimořádné události, kdy však musí být zaměstnanec o změně rozpisu směn vyrozuměn. Bez souhlasu přímého nadřízeného není dovoleno vzájemně si definice směn vyměňovat.
- 5 Odevzdání a přejímání výkonu práce se smí provádět jen na místech k tomu určených.
- 6 Zaměstnanec provozu je povinen se neprodleně seznamovat se všemi písemnými pokyny a vnitřními normami, vztahujícími se k výkonu jeho práce, včetně informací předanými prostřednictvím „ManPrac“.

§ 6

Vzájemný styk zaměstnanců provozu, styk s cestujícími a ostatními účastníky provozu

- 1 Ve styku s cestujícími, ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích a s jinými zaměstnanci provozu musí každý zaměstnanec vystupovat slušně, ohleduplně a v souladu s „Etickým kodexem DP“. Při používání sdělovacích prostředků DP musí dodržovat hovorovou kázeň.
- 2 Zaměstnanci provozu jsou povinni věnovat zvýšenou pozornost osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu Smluvních přepravních podmínek Pražské integrované dopravy.
- 3 Zaměstnanci provozu jsou povinni informovat včas cestující o událostech, které mají vliv na přerušení provozu, a o změně tras linek.
- 4 Případy, kdy došlo k zásahu příslušníka PČR, MP nebo Celní správy ČR, k poškození nebo zcizení majetku DP, k zásahu neoprávněné osoby do drážního nebo vozového zařízení, k poškození majetku cestujících a případy, které by mohly vyvolat stížnost nebo nárok cestujícího nebo jiných osob na náhradu škody, jsou povinni zaměstnanci provozu oznámit okamžitě provoznímu dispečinku JPT, který určí další postup.
- 5 Ve služebních místnostech se mohou zdržovat jen zaměstnanci, kteří v nich konají pracovní činnost, dozor nebo kontrolní činnost, a v době přiměřené před a po těchto úkonech, popř. mezi nimi v rámci definice dělené směny; ostatní osoby smějí vstupovat do služebních místností jen v pracovních záležitostech, a to jen na dobu potřebnou k jejich vyřízení.

§ 7

Nalezené věci

- 1 Nakládání s nalezenými věcmi se řídí ustanoveními obecně závazných právních předpisů.
- 2 Nalezne-li řidič v tramvaji věc, kterou lze považovat za ztracenou nebo zapomenutou, případně předá-li jiný nálezce takovou věc řidiči, zaznamená řidič nález do Provozního výkazu řidiče tramvaje a odevzdá jej s vyplněným Nálezním lístkem sám nebo prostřednictvím střídajícího řidiče ihned po příjezdu do vozovny výpravčímu ve směně. U jiného nálezce vyplní do Nálezního lístku také jeho dostupné identifikační údaje.
- 3 Přihlásí-li se ten, kdo věc ztratil nebo zapomněl, ihned ve voze a nejsou-li pochybnosti o hodnověrnosti jeho tvrzení, řidič věc vydá a uvede na Nálezním lístku datum, jméno majitele, jeho adresu a datum narození, příp. evidenční číslo průkazu totožnosti. Převzetí věci si nechá příjemcem potvrdit na Nálezním lístku, který uloží do desek pro výpravenské náležitosti. I v tomto případě je však nutno odevzdat Nálezní lístek ve smyslu odstavce 2 tohoto §.
- 4 Potraviny nepatrné hodnoty nebo podléhající rychlé zkáze, se neodevzdávají ani neukládají. Rovněž se neodevzdávají ani neukládají věci bezcenné.
- 5 Je-li nálezem živé zvíře, řidič neprodleně vyrozumí provozní dispečink JPT a dále se řídí jeho příkazy.
- 6 Pokud je nalezeno podezřelé zavazadlo nebo předmět (chemická látka, infekční materiál nebo tekutina), řidič s nálezem nemanipuluje, ani jej neotevírá a okamžitě se spojí s provozním dispečinkem JPT a řídí se jeho pokyny.

Část III Vypravování vlaků

§ 8 Výpravny

- 1 Za včasnou provozní připravenost přiřazené tramvaje (technický stav, vybavení, čistota) odpovídá mistr depa ve směně. Za obsazení definice směny způsobilým řidičem v souladu s jízdním řádem a rozpisem směn odpovídá výpravčí vozovny ve směně, kterému jsou řidiči tramvají v provozním řízení podřízeni. Za včasný výjezd vlaku z vozovny odpovídá řidič tramvaje.
- 2 Vypravování tramvají nad rámec plánovaného vypravení zajišťuje výpravčí vozovny ve směně operativně podle pokynů provozního dispečinku JPT.
- 3 Podrobnosti, týkající se činnosti výpraven, stanoví příslušná vnitřní norma „Výpravenská činnost“.

§ 9 Vlaková četa

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

§ 10 Zácvik řidičů

- 1 Zacvičovaný řidič musí před započatím samostatného výkonu profese řidiče absolvovat předepsaný zácvik pod dohledem zacvičujícího řidiče. Podrobné podmínky pro zácvik řidičů upravuje norma „Skupiny oprávnění k řízení a zácvik na tramvajových vozech“.

§ 11 Provozní doklady

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

- 3 Doklady dle odst. 1 a 2 tohoto paragrafu je každý provozní zaměstnanec povinen vyplnit před výjezdem z vozovny, při střídání na dráze tramvajové na nejbližším obratišti. V průběhu výkonu práce je řidič tramvaje povinen záznamy vyplňovat správně i čitelně a udržovat je v aktuálním stavu. V každém provozním dokladu musí být mimo jiné uvedeno příjmení, osobní číslo a podpis řidiče.

§ 12

Provozní a výpravné náležitosti

- 1 Při nástupu k výkonu práce a po celou dobu výkonu práce musí mít řidič u sebe tyto osobní provozní náležitosti:
- a) Doklad totožnosti,
 - b) Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla,
 - c) Oprávnění k řízení vozidel na dráze tramvajové v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost,
 - d) píšťalku,
 - e) univerzální kličku,
 - f) identifikační kartu,
 - g) univerzální klíč od sociálních zařízení.

Za platné a funkční osobní provozní náležitosti odpovídá řidič.

- 2 Každý vlak, vypravený do kolejové sítě, musí být vybaven těmito výpravnými náležitostmi:
- a) provozním výkazem řidiče tramvaje,
 - b) vlakovým jízdním řádem,
 - c) pořadovými čísly vlaku,
 - d) tiskopisem Návod postupu řidiče tramvaje po MU,
 - e) nálezními lístky,
 - f) přeplekami pro označení závady odbavovacího zařízení a závady dveří,
 - g) kontrolními lístky pro ověření funkce označovacích zařízení jízdenek,
 - h) potřebným počtem zámků a klíčů sloužících k zajištění dveří nebo řízení vlaku proti zneužití neoprávněnou osobou,
 - i) všemi potřebnými klíči (např. od hasicích přístrojů, skříní s ovládacími prvky a pomůckami),
 - j) aktuálními vlepkami,
 - k) normou „Postup zatahování vlaků do všech vozoven tramvají“.

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

- 3 Při přebírání výpravných náležitostí se řidič přesvědčí, zda jsou v pořádku.
- 4 Poškození nebo ztrátu výpravných náležitostí dle bodu 2 tohoto paragrafu oznámí řidič neprodleně provoznímu dispečinku JPT a řídí se jeho pokyny. Nutnost doplnění nebo použití výpravných náležitostí oznámí řidič po ukončení výkonu práce výpravčímu vozovny ve směně nebo, dle typu směny, střídajícímu řidiči.

- 5 Každý vlak, vypravený na dráhu tramvajovou, musí být vybaven výstražnou vestou. Každý člen vlakové čety je povinen mít výstražnou vestu nebo ochranný pracovní oděv.

Část IV **Organizace výkonné provozní služby**

§ 13 **Jednotný čas**

- 1 Jednotný čas je ve vlacích zobrazován pomocí odbavovacího a informačního systému.

§ 14 **Jízdní řády**

- 1 Všichni zaměstnanci zajišťující tramvajovou dopravu jsou povinni dbát na dodržování jízdních řádů, stanovených tras linek, výjezdových a zatahovacích tras a dále provozních pokynů, zejména týkajících se změn tras linek a zastávek.
- 2 Při výkonu práce se řidič tramvaje řídí vozovým jízdním řádem a dalšími údaji v něm uvedenými. Zjistí-li rozdíl mezi údaji v palubním počítači a ve vozovém jízdním řádu, ohlásí tuto skutečnost na provozní dispečink JPT a řídí se jeho pokyny.

§ 15 **Provozní řízení tramvajové dopravy**

- 1 K útvarům provozního řízení provozu tramvají patří:
 - a) dispečink 1. stupně,
 - b) provozní dispečink JPT a jemu podřízené pohotovostní složky,
 - c) energeticko-technologický dispečink JPT,
 - d) výpravny a depa.
- 2 Dispečink 1. stupně koordinuje činnost útvarů provozního řízení provozu PID (metro, tramvaje, autobusy, trolejbusy atd.), především při mimořádném provozním stavu.
- 3 Provozní dispečink JPT je z hlediska provozního řízení podřízen dispečinku 1. stupně a nadřízen všem ostatním útvarům provozního řízení provozu tramvají a zaměstnancům ve výkonné dopravní činnosti. Organizaci práce provozního dispečinku JPT a povinnosti jeho zaměstnanců upravují provozní předpis D 3 – Dispečerský řád městské hromadné dopravy, provozní předpis O 1/2 – Předpis o zásadách operativního řízení tramvajové dopravy a provozní směrnice Ds 1/2 – Směrnice pro činnost provozního dispečinku tramvají.
- 4 Účelem provozního řízení provozu tramvají při plánovaném provozním stavu je zajistit jízdu vlaků podle platných jízdních řádů.
- 5 Účelem provozního řízení provozu tramvají při mimořádném provozním stavu je co nejdříve obnovit provoz v kolejové síti, odstranit příčinu, resp. následky předmětné mimořádné události a zajistit co nejrychleji plánovaný provozní stav.
- 6 Dispečer provozního dispečinku JPT může v odůvodněných případech odvolat z výkonu činnosti řidiče a brzdáře. V těchto případech je povinen do doby zajištění náhrady učinit taková opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozování tramvajové dopravy.

§ 16

Zajišťování plynulosti a pravidelnosti dopravy

- 1 Povinností všech zaměstnanců provozu je činit veškerá vhodná opatření směřující k zajištění bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti provozování tramvajové dopravy.
- 2 Časová odchylka pro přesný provoz je stanovena:
 - a) z nácestné zastávky určené vozovým jízdním řádem v rozmezí od 0 sekund pro nadjetí až po 179 sekund pro zpoždění,
 - b) z nástupní zastávky v rozmezí od 0 sekund pro nadjetí až po 59 sekund pro zpoždění.
- 3 Časovou odchylku pro přesný provoz je řidič povinen dodržovat na základě informace z vozového jízdního řádu i všech časů zobrazovaných v palubním počítači.
- 4 Při opožděném výjezdu vlaku z vozovny se řidič řídí služebním příkazem provozního dispečinku JPT nebo výpravčího vozovny ve směnném provozu.
- 5 Provozní dispečink JPT je povinen, nebrání-li tomu provozní okolnosti, vyrozumět řidiče všech dotčených vlaků o příčině a předpokládané délce přerušení provozu.
- 6 Řidič musí být při přerušení provozu v dosahu RST svého vlaku tak, aby při obnovení provozu nebo jiném dispečerském řízení byl schopen s vlakem neprodleně odjet nebo zahájit manipulaci nařízenou služebním příkazem, pokud neplní jiné stanovené povinnosti.

§ 17

Přeprava osob a zavazadel

- 1 Řidič je povinen přepravovat cestující ve vlacích a úsecích, které jsou k přepravě cestujících určeny.
- 2 Případná změna vlaku určeného k přepravě cestujících na služební, musí být vyznačena ve vlakovém jízdním řádu nebo nařízena služebním příkazem.
- 3 Ve zvláštních vlacích je dovolena jen přeprava osob, které mají zajištěny objednané nebo smluvní jízdy.
- 4 Ve služebních vlacích mohou být přítomni pouze zaměstnanci, určení k výkonu práce na tyto vlaky nebo ti, pro které jsou vlaky určeny. Dále v nich mohou být přítomni zaměstnanci kontroly provozu, funkčně nadřízení zaměstnanci a příslušníci PČR nebo MP.
- 5 Ve vlacích cvičných mohou být pouze osoby zúčastněné na výcviku nebo zkoušce.
- 6 Při obracení vlaku nesmí být mezi výstupní a nástupní zastávkou přepravování cestujících, pokud není služebním příkazem stanoveno jinak.
- 7 Obdrží-li řidič návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“, musí neprodleně zastavit a zjistit důvod návěsti. Použití návěsti oznámí provoznímu dispečinku JPT a řídí se jeho pokyny.
- 8 Použil-li cestující tlačítko záchranné brzdy, řidič po zastavení vlaku postupuje obdobně dle ustanovení předchozího odstavce tohoto paragrafu.

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

§ 18

Vlaky určené k pravidelné přepravě cestujících

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

§ 19

Služební příkazy

- 1 V rámci výkonné dopravní činnosti jsou služební příkazy oprávněni vydávat nadřízení zaměstnanci nebo zaměstnanci nadřízení v provozním řízení v rámci své působnosti a dále zaměstnanci vykonávající kontrolní činnost v rozsahu svých oprávnění. Služební příkazy nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy.
- 2 Služební příkazy se vydávají:
 - a) osobně nebo sdělovacím zařízením,
 - b) písemně nebo elektronicky (příkazy nadřízených zaměstnanců, vnitřní normy, vlepky apod.).
- 3 Služební příkazy vydané v rámci výkonné dopravní činnosti musí být jednoznačné a srozumitelné. Je-li služební ústní pokyn určen jedinému zaměstnanci nebo poučenému pracovníkovi, musí jej přijímající zopakovat, aby bylo zřejmé, že příkazu rozumí.
- 4 Za odůvodněnost a správnost příkazu odpovídá ten, kdo jej vydal, za včasné a přesné provedení odpovídá ten, komu byl uložen. Služební příkaz lze dát jen zaměstnanci, který je schopen a povinen jej v rámci pracovního zařazení plnit.
- 5 Není-li služební příkaz zaměstnanci jasný, je povinen neprodleně požádat o vysvětlení toho, kdo mu příkaz vydal, případně svého přímého nadřízeného.

- 6 Nemůže-li zaměstnanec služební příkaz z jakéhokoliv důvodu splnit, informuje o tom neprodleně toho, kdo mu služební příkaz vydal (je-li to technicky možné), nebo svého přímého nadřízeného v nejkratším možném termínu. Řidič případně informuje RST provozní dispečink JPT.

§ 20

Ochrana na dráze tramvajové

- 1 Každé místo, kde se na dráze tramvajové pracuje, musí být zabezpečeno. Vyžadují-li prováděné práce omezení rychlosti jízdy nebo zastavení vlaku, musí být místo, kde se pracuje, zabezpečeno stanovenými návěstmi. V úsecích nebezpečného klesání nebo stoupání musí být prováděny práce za takových opatření, aby nedošlo k omezení stanoveného způsobu jízdy vlaků.
- 2 Jednotliví zaměstnanci (pracovníci), u kterých není práce zabezpečena návěstmi, si musí počínat zvlášť opatrně.
- 3 Jsou-li prováděny práce na výhybce, nesmí řidič vjíždět do obvodu výhybky. Vjede-li vlak do obvodu výhybky, smí práce na výhybce pokračovat, až vlak přejede přes výhybku.
- 4 Pro každou pracovní skupinu musí být určen poučený zaměstnanec (pracovník), který v případě potřeby dává návěsti řidičům a pokyny ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích a odpovídá za správné umístění přenosných návěstí (značek).
- 5 Řidiči musí přijíždět k traťovým úsekům, kde se pracuje, se zvýšenou opatrností a ohleduplností.
- 6 Místo, kde se pracuje, musí být včas uvolněno pro jízdu vlaků, zaměstnanci (pracovníci) nesmí zdržovat dopravu, musí dbát o vlastní bezpečnost, nesmí vstupovat do průjezdního průřezu vlaku, projíždí-li již místem práce, a musí včas odstranit předměty zasahující do průjezdního průřezu vlaku. Za uvolnění místa, kde se pracuje, zodpovídá určený poučený zaměstnanec stanovený správcem dráhy tramvajové nebo správcem napájení dráhy tramvajové, popřípadě pracovník vykonávající činnost pro DP na základě smluvního vztahu.

§ 21

Kontrola provozu a přepravní kontrola

- 1 Pracovník vnějšího kontrolního orgánu se prokazuje příslušným dokladem vystaveným ve smyslu obecně platných právních předpisů, kontrolním průkazem (ROPID, Drážní úřad, Drážní inspekce, MHMP apod.) nebo příslušným dokladem vystaveným ve smyslu obecně závazných právních předpisů. Tento doklad musí obsahovat také rozsah jeho oprávnění.
- 2 Kontrolu plnění povinností dopravce stanovených Smlouvou o veřejných službách mezi Hlavním městem Praha, zastoupených organizací ROPID a DP mohou provádět kontroloři ROPID, kteří se prokáží kontrolním průkazem. Do jejich pravomocí spadá: kontrola pravidelnosti provozu PID, kontrola řidičů tramvají a další povinnosti dopravce ve smyslu smlouvy (odbavovací systém, označení vlaku atd.). V rámci těchto kontrol jsou oprávněni nahlížet do vlakových jízdních řádů a provádět zápisy o zjištěných skutečnostech do Provozního výkazu řidiče tramvaje.

- 3 Vnější kontrolní orgány mohou vůči zaměstnancům provozu uplatnit pravomoci uvedené na kontrolním dokladu. Povinností kontrolovaných je umožnit kontrolnímu orgánu výkon jeho činnosti, poskytnout mu potřebné náležitosti dle §§ 11 a 12 tohoto provozního předpisu, podat mu informace související s předmětem kontroly a umožnit mu zápis do Provozního výkazu řidiče tramvaje. Při kontrole ve vlaku se kontrolor ohlásí řidiči. Ten je povinen v případě předpokladu narušení pravidelnosti tramvajové dopravy kontrolu okamžitě ohlásit provoznímu dispečinku JPT.
- 4 Kontrolu provozu DP tvoří:
 - a) inspektoři dopravního dozoru,
 - b) zaměstnanci s právem dopravní kontroly JPT a JHV,
 - c) zaměstnanci s právem technické kontroly JSVT,
 - d) zaměstnanci provozně technické kontroly úseku bezpečnostního.
- 5 Zaměstnanec kontroly provozu DP se prokazuje dokladem o pověření k této činnosti nebo služebním odznakem.
- 6 Zaměstnanci kontroly provozu DP mohou uplatnit vůči zaměstnancům výkonné provozní služby zejména tyto pravomoci:
 - a) vydávat služební příkazy,
 - b) v odůvodněném případě (ve smyslu vnitřních norem) odvolat zaměstnance z výkonu práce nebo převzít řízení vlaku.
- 7 Zaměstnanci kontroly provozu DP mohou dle rozsahu svého oprávnění udělovat dočasné výjimky z ustanovení provozních předpisů a vnitřních norem. Výjimka musí být, pokud nehrozí nebezpečí z prodlení, udělena písemně s uvedením jména, podpisu, osobního čísla/čísla pověření. Výjimka nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy a za škody související s udělením výjimky je odpovědný ten, kdo výjimku udělil.
- 8 Kontrolu dodržování ustanovení SPP a Tarifu PID provádějí zaměstnanci přepravní kontroly, kteří se prokazují Kontrolním odznakem, případně i Služebním průkazem ke Kontrolnímu odznaku.
- 9 Zaměstnanec kontroly provozu a přepravní kontroly má právo pobývat ve služebních prostorách a na pracovištích zaměstnanců provozu po dobu nezbytně nutnou k výkonu kontroly, používat služební sdělovací zařízení (pokud má příslušné oprávnění) a vydávat služební příkazy (pokud je k tomu oprávněn), které nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy.
- 10 Zaměstnanci kontroly provozu DP a přepravní kontroly mohou pobývat ve vlcích i v době přestávek a obrátových časů. V době přestávek (včetně stanovené doby na oddech a jídlo) členů vlakové čety nelze provádět jejich kontrolu nebo činnosti s ní související.
- 11 Zaměstnanci kontroly provozu DP a přepravní kontroly jsou oprávněni při mimořádných událostech a při zajišťování úkolů souvisejících s kontrolní činností vyžadovat od zaměstnanců provozu spolupráci.

- 12 Kontrola provedená zaměstnanci kontroly provozu DP, je-li prováděna ve vlaku, musí být zaznamenána v Provozním výkazu řidiče tramvaje. Zaměstnanci kontroly provozu DP jsou povinni sdělit kontrolovanému zaměstnanci výsledek kontroly a předložit řidiči kartu se zjištěnými nedostatky v průběhu kontroly k podpisu.

Část V Zásady pro dopravu

§ 22 Jízda na dvoukolejné dráze

- 1 Na dvoukolejné dráze jezdí vlaky zpravidla po pravé koleji ve směru jízdy.
- 2 Jízda po levé koleji je povolena pouze na základě služebního příkazu.
- 3 Způsob jízdy při zatahování vlaků do vozoven a dílen je určen místními provozními poměry ve smyslu normy „Postup zatahování vlaků do všech vozoven tramvají“.

§ 23 Jízda na jednokolejné dráze a na kolejové splítce s obousměrným provozem

- 1 Na jednokolejné dráze jezdí tramvaje v obou směrech jízdy po společné koleji. Vjetí do tohoto úseku je zakázáno, je-li obsazen protijedoucím vlakem (vozidlem).
- 2 Na kolejové splítce jezdí tramvaje v obou směrech jízdy po vlastní koleji, přičemž konstrukce neumožňuje současnou jízdu protijedoucích vlaků. Vjetí do tohoto úseku je zakázáno, je-li obsazen protijedoucím vlakem (vozidlem).
- 3 Jízda vlaků se v těchto úsecích řídí světelnými signály pro tramvaje nebo pražcovými světelnými signály. Podle rozhledu se smí řídit pouze tehdy, je-li z přilehlých traťových úseků bezpečně vidět na celou jednokolejnou trať s obousměrným provozem nebo obousměrnou kolejovou splítku; přitom je přednost v jízdě stanovena návěstmi.
- 4 Dojde-li k poruše světelného signalizačního zařízení, lze projet tímto úsekem pouze za podmínek:
 - a) přednost v jízdě je stanovena návěstmi,
 - b) lze použít jízdu na rozhled.

Pokud nejsou obě podmínky splněny, je další jízda vlaku možná pouze na příkaz provozního dispečinku JPT.

- 5 Vjedou-li přesto do úseku současně protijedoucí vlaky, řidiči těchto vlaků postupují dle příkazu provozního dispečinku JPT.

§ 24 Přednost v jízdě

- 1 Na dráze tramvajové ležící mimo pozemní komunikaci, může být přednost upravena dopravními značkami ve smyslu zákona o silničním provozu.
- 2 Není-li přednost v jízdě na dráze tramvajové ležící mimo pozemní komunikaci upravena dopravními značkami podle předcházejícího odstavce, má přednost v jízdě vlak jedoucí (i couvající nebo jedoucí zpětným pohybem) zprava a vlak odbočující vlevo dává přednost protijedoucímu vlaku (i couvajícímu, jedoucímu zpětným pohybem).

- 3 Při souběžné jízdě k výhybce po hrotech má přednost v jízdě vlak jedoucí po pravé koleji.

§ 25

Rychlost jízdy

- 1 Na dráze tramvajové je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h. Pokud je v určitém úseku dráhy stanovena jiná rychlost než nařízená tímto provozním předpisem, musí být její úsek vyznačen návěstmi upravujícími rychlost. Návěsti mohou nařizovat rychlost nižší nebo naopak povolovat rychlost vyšší.

Rychlost jízdy vlaku v úseku (místě) s omezenou rychlostí nesmí být vyšší než dovolená rychlost jízdy nejpozději při vjezdu předním čelem vlaku do úseku (místa) s omezenou rychlostí jízdy a může být vyšší nejdříve při míjení místa ukončení platnosti omezené rychlosti zadním čelem vlaku.

Pokud je povolena rychlost jízdy vlaku vyšší než 50 km/h, může být v tomto úseku rychlost vyšší nejdříve při míjení návěsti „Rychlostník“ zadním čelem vlaku a musí být upravena na stanovenou rychlost nejpozději při míjení návěsti ukončující „Rychlostník“ předním čelem vlaku.

Rychlost jízdy vlaku v úseku s povolenou rychlostí nižší než 50 km/h musí být upravena nejpozději při míjení návěsti „Rychlostník“ předním čelem vlaku a může být změněna při míjení návěsti ukončující „Rychlostník“ zadním čelem vlaku.

- 2 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 5 km/h při:
- a) manipulaci vozů pro jejich spojení,
 - b) jízdě nad pracovní jámou,
 - c) jízdě přes výhybku nebo jiné místo, kdy je služebním příkazem stanovena pomalá a opatrná jízda.
- 3 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 10 km/h při:
- a) jízdě v halách dep a dílen mimo jízdy nad pracovní jámou (to neplatí při nastavování vozidel na určených kolejích),
 - b) couvání a řízení z pomocného stanoviště,
 - c) jízdě proti hrotu výhybky postavené do odbočné kolejové větve po kolejišti vozoven a dílen mimo haly,
 - d) sunutí s výjimkou jízdy do svahu,
 - e) jízdě v traťových úsecích, na nichž se pracuje nebo jsou práce prováděny v blízkosti průjezdního průřezu vlaku,
 - f) jízdě přes mobilní kolejovou spojku.
- 4 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 15 km/h při:
- a) jízdě proti hrotu výhybky postavené do přímé a odbočné kolejové větve, pokud není návěstí stanovena jiná rychlost,
 - b) jízdě po hrotu výhybky postavené z odbočné kolejové větve, pokud není návěstí stanovena jiná rychlost,
 - c) jízdě přes kolejové a trolejové křížení, pokud není návěstí stanovena jiná rychlost,
 - d) jízdě po kolejišti vozoven a dílen mimo haly,

- e) jízdě v obloucích kolejových smyček, mezi 1. rozjezdovou výhybkou, resp. výhybkou do obratiště z trati a poslední sjezdovou výhybkou, resp. výhybkou z obratiště na trať, pokud omezení rychlosti nevyplyvá z jiných ustanovení tohoto předpisu.
- 5 Rychlost jízdy nesmí být vyšší než 30 km/h při:
- a) jízdě po hrotu výhybky z přímé kolejové větve, pokud není návěstí stanovena jiná rychlost,
 - b) průjezdu čela vlaku okolo označníku zastávky v případech, kdy vlak v zastávce stálé nebo na znamení nezastavil v prostoru zastávky.
- 6 Nejvyšší povolenou rychlost při sunutí do svahu, vlečení, jízdě kombinovaného vlaku nebo u vlaku jedoucího v havarijním režimu stanovuje zaměstnanec s právem technické kontroly nebo provozní dispečink JPT.
- 7 Rychlost a způsob jízdy musí být přizpůsobena zejména:
- a) situaci v drážním provozu a provozu na pozemních komunikacích,
 - b) stavebnímu stavu kolejového svršku a trolejového vedení,
 - c) sklonovým a směrovým poměrům dráhy tramvajové,
 - d) rozhledovým podmínkám,
 - e) hmotnosti vlaku,
 - f) adhezním podmínkám,
 - g) jízdním a brzdovým vlastnostem vlaku.

§ 26

Zastavování vlaků

- 1 Řidič je povinen mimo zastávky zastavit vlak:
- a) je-li to nutné k odvrácení mimořádné události,
 - b) ohrožuje-li překážka další jízdu vlaku,
 - c) při ohrožení bezpečnosti cestujících,
 - d) při každém náhlém nárazu a při poplašných výkřicích a znamení cestujících nebo jiných osob, především v případě, je-li dávana návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky”,
 - e) při viditelné nebo slyšitelné návěsti k zastavení,
 - f) při každé mimořádné události, na níž měl účast,
 - g) na pokyn osob oprávněných zastavovat vozidla podle zákona o silničním provozu,
 - h) na všech místech podle zákona o silničním provozu,
 - i) je-li to nutné k bezpečnému projetí vozidel s právem přednostní jízdy,
 - j) v bezpečnostních zastavovacích místech,
 - k) na příkaz zaměstnance kontroly provozu DP, dispečera, zaměstnance mobilní čtyř technické údržby tramvají nebo výpravičího,
 - l) na pokyn zaměstnance (pracovníka) zajišťujícího ochranu pracoviště na dráze tramvajové,
 - m) je-li to nutné k umožnění zákroku PČR, MP nebo Celní správy ČR.

- 2 Je zakázáno zastavovat pro umožnění nástupu nebo výstupu osob mimo zastávky. Výjimka je přípustná u zaměstnanců kontroly provozu DP, dispečerů, zaměstnanců mobilní čtyř technické údržby tramvají a případně u čističů výhybek na pracovištích vzdálených od zastávek. Uvedení zaměstnanci sami odpovídají za svůj bezpečný nástup nebo výstup. Otevřením dveří mimo zastávku nesmí dojít k ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.
- 3 Před rozjezdem vlaku je řidič povinen se přesvědčit pohledem o situaci jak před vlakem, tak i pomocí technických prostředků konkrétního vlaku (zpětná zrcátka, kamerový systém) o situaci podél vlaku.
- 4 Při zastavení v obratišti je nutné plně využívat jeho kapacity s ohledem na momentální potřebu, zejména ve vztahu k přijíždějícím vlakům. Stojící vlak nesmí bránit vlakům vyjíždějícím z obratiště nebo vlakům jedoucím po souběžných kolejích.

§ 27

Zastavování v zastávkách

- 1 Zřízení, zrušení, přemístění, změna délky, názvu nebo charakteru zastávky musí být nařízeno služebním příkazem.
- 2 Z hlediska zastavování se zastávky rozdělují na:
 - a) stálé, kde musí zastavit všechny vlaky pro pravidelnou přepravu cestujících,
 - b) občasné, kde musí zastavit pouze určené vlaky pro pravidelnou přepravu cestujících,
 - c) na znamení, kde musí zastavit všechny vlaky určené k pravidelné přepravě cestujících, jen vznikne-li důvod pro zastavení,
 - d) manipulační, kde vlaky zastavují pouze z provozních důvodů (např. odstavení vlaku).
- 3 Před vjetím do zastávky, nejpozději při zastavení v zastávce musí řidič vlaku pro pravidelnou přepravu cestujících vnitřním informačním zařízením oznámit cestujícím správný název zastávky, příp. možné přestupy, další informace či pokyny. Nelze-li požadované informace pro cestující poskytnout vnitřním informačním zařízením, oznámí je řidič samostatně vlakovým rozhlasem po zastavení vlaku. V tomto případě musí zastavit a umožnit odbavení cestujících i v zastávce na znamení.
- 4 V prostoru zastávky, kde cestující k nástupu a výstupu využívají přímo prostoru vozovky, mohou současně zastavit pouze první dva vlaky, pokud v zastávce neprobíhají nařízené přestupy.
- 5 V prostoru zastávky, kde cestující k nástupu a výstupu využívají nástupní ostrůvek, nástupiště, chodník apod., může současné odbavování vykonávat tolik vlaků, aby poslední dveře posledního vlaku byly v prostoru zastávky. Nechce-li řidič druhého a dalšího vlaku vykonávat společné odbavování cestujících, vyčká na uvolnění zastávky v takové vzdálenosti, aby nebylo pochyb o tom, že odbavování cestujících proběhne až po odjezdu předcházejícího vlaku, resp. vlaků. Dochází-li k odbavování cestujících u více vlaků společně, musí třetí a další vlak znovu zastavit u označníku zastávky a umožnit dodatečný výstup a nástup.
- 6 Zastavuje-li řidič vlak v zastávce jako první, musí se čelo vlaku nacházet vedle označníku zastávky nebo co nejbližší před ním. Zastavuje-li řidič vlak v zastávce jako druhý a další, musí zastavit ve vzdálenosti nejméně 1 m za předcházejícím vlakem tak, aby i konec vlaku byl v prostoru zastávky.

- 7 Stojí-li v prostoru zastávky na tramvajovém pásu jiná vozidla než tramvaj, může řidič vlak zastavit v zastávce za těmito vozidly a odbavit cestující za podmínky, že i konec vlaku bude v prostoru zastávky.
- 8 Je-li zastávka určená i pro provoz autobusů nebo trolejbusů, považuje se autobus nebo trolejbus, který zastavil v této zastávce, za vlak.
- 9 Řidič vlaku určeného k pravidelné přepravě cestujících musí vždy zastavit u označnicku zastávky stálé a na znamení v případě, že v zastávce se nachází osoba na vozíku pro invalidy nebo osoba se slepeckou holí, a umožnit jim nástup včetně jejich doprovodu. Totéž musí řidič provést i u zastávky občasné, je-li určena pro jím řízený vlak.
- 10 Při nástupu a výstupu cestujícího na vozíku pro invalidy, pokud je dávana návěst „Žádost o nájezdovou plošinu“, musí řidič opustit a zabezpečit stanoviště řidiče, vyklopit nájezdovou plošinu a po ukončení nástupu, resp. výstupu plošinu opět zaklopit. Nájezdovou plošinu lze použít pouze v místech, kde lze plošinu vyklopit na zvýšenou hranu nástupního (výstupního) prostoru tak, aby konec plošiny byl podepřen zvýšenou nástupní hranou v celé šířce.
- 11 Po zastavení vlaku určeného k pravidelné přepravě cestujících v zastávce řidič umožní otevření dveří, nebo otevře všechny dveře vlaku na straně výstupu a nástupu určené pro cestující na dobu minimálně nutnou k bezpečnému vystoupení a nastoupení cestujících. U vlaku vybaveného tlačítky pro „Žádost o otevření dveří“, řidič používá tento způsob ovládání. Pouze s ohledem na provozní podmínky nebo zajištění bezpečnosti cestujících použije centrální otevření dveří. V případě žádosti o nástup nevidomého, řidič otevře v zastávce všechny dveře na straně nástupu. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na dveře vlaku, které nejsou určeny k nástupu a výstupu cestujících.
- 12 Pokud mají souběžné koleje ve stejném směru společný označnick zastávky, nesmí se mezi prostorem dveří vlaku na vzdálenější koleji a nástupním prostorem nacházet žádný vlak, dochází-li k nastupování nebo vystupování cestujících. Řidič vlaku jedoucího na bližší koleji, nesmí ohrozit vystupující nebo nastupující cestující z vlaku na vzdálenější koleji a vyčká před prostorem zastávky na ukončení odbavení vlaku na vzdálenější koleji.
- 13 Před rozjezdem ze zastávky se přesvědčí pohledem do zpětného zrcátka nebo do zastávkového zrcadla o situaci podél celého vlaku na straně nástupu, zkontroluje na ovládacím panelu signalizování zavření všech dveří a znovu se pohledem přesvědčí o situaci podél celého vlaku na straně nástupu.

Pokud nemůže řidič před rozjezdem ze zastávky zkontrolovat na straně nástupu situaci podél celého vlaku ze stanoviště řidiče, musí po kontrole uzavření dveří na ovládacím panelu vystoupit a pohledem se přímo přesvědčit o situaci podél celého vlaku; pak nastoupí, opětovně zkontroluje na ovládacím panelu signalizování zavření všech dveří.
- 14 K zastávce na znamení musí řidič vlaku pro pravidelnou přepravu cestujících přijíždět takovou rychlostí, aby mohl zřetelně rozpoznat situaci v zastávce a plynule v prostoru zastávky zastavit v těchto případech:

- a) v prostoru zastávky je přítomna osoba (osoby),
- b) cestující ve vlaku dal tlačítkem „Žádost o otevření dveří“, případně dal návěst „Výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace“ nebo „Žádost o nájezdovou plošinu“ či „Žádost o výstup s kočárkem“,
- c) nelze-li poskytnout informace pro cestující vnitřním informačním zařízením,
- d) vlak není vybaven tlačítky „Žádost o otevření dveří“,
- e) některé tlačítko k dávání návěsti „Žádost o otevření dveří“, „Výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace“ nebo „Žádost o nájezdovou plošinu“ či „Žádost o výstup s kočárkem“ není funkční,
- f) pokud se jedná o poslední (výstupní) zastávku na zatahovací trase.

V ostatních případech může vlak zastávku na znamení projet stanovenou rychlostí a se zvýšenou opatrností.

- 15 Vlaky určené pro pravidelnou přepravu cestujících (vyjma vlaků provádějících výcvik řidičů) mohou projíždět zastávky stanovenou rychlostí a se zvýšenou opatrností. Toto ustanovení neplatí v případech, že v zastávce je bezpečnostní zastavovací místo nebo že zastavování v zastávce je nařízeno služebním příkazem.

§ 28 **Zajištění přestupů**

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

§ 29 **Jízda přes výhybky**

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

- 13 Při jízdě proti hrotům sjezdové výhybky se musí řidič (poučený zaměstnanec) jejím přestavením přesvědčit, zda se nejedná o výhybku volnou.
- 14 Dálkově ovládaná výhybka je vždy vybavena světelným návěstidlem, které je součástí obvodu výhybky. Obvod výhybky začíná návěstí „Přijímač rádiového signálu“. Obvod výhybky končí zařízením pro odblokování výhybky.
- 15 Blokování výhybky proti přestavení je signalizováno na světelném návěstidle. Nedojde-li k zablokování výhybky, musí řidič předpokládat, že může dojít k nežádoucímu přestavení výhybky.
- 16 Jízda vlaku přes návěst „Přijímač rádiového signálu“ nebo „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“ je dovolena pouze tehdy, nenachází-li se v obvodu dálkově ovládané výhybky žádný vlak.

§ 30

Jízda přes rychlostní výhybky

- 1 Rychlostní výhybka je vždy uzamykatelná a vybavena výzvodným návěstidlem, vjezdovým pražcovým návěstidlem a světelným výhybkovým návěstidlem, které jsou součástí obvodu rychlostní výhybky. Obvod rychlostní výhybky začíná návěstí „Číselné označení rychlostní výhybky“ a jeho součástí jsou i kolejové obvody, které začínají za vjezdovým pražcovým návěstidlem. Na úrovni konce obvodu rychlostní výhybky se nachází světelné výhybkové návěstidlo.
- 2 Jízda vlaku přes návěst rychlostní výhybky „Číselné označení rychlostní výhybky“ a její výzvodné návěstidlo je možná, i když se v obvodu rychlostní výhybky nachází další vlak (vlaky). Nedojde-li k zaregistrování vlaku (výzva se nerozsvítí do žádného směru), je další jízda možná jen se zvýšenou opatrností.
- 3 Pokud se vlak nachází v obvodu rychlostní výhybky a vjezdové pražcové návěstidlo signalizuje trvale Stůj, a to i po odjezdu předchozího vlaku, řidič vyrozumí provozní dispečink JPT a dále se řídí jeho pokyny. Nesvítí-li na vjezdovém pražcovém návěstidle žádný signál, je další jízda možná jen se zvýšenou opatrností pouze v případě, že se v prostoru kolejových obvodů nenachází žádný vlak.
- 4 Nesvítí-li světelné výhybkové návěstidlo rychlostní výhybky přesto, že se vlak již nachází v kolejových obvodech výhybky, je další jízda možná jako přes uzamykatelnou výhybku.
- 5 Jízda vlaku přes návěst „Ovládání rychlostní výhybky mimo provoz“ je možná při dodržení ostatních zásad pro jízdu přes rychlostní výhybku.
- 6 Přes rychlostní výhybku lze ve směru postavení vlakové cesty pokračovat rychlostí až do výše hodnoty zobrazeného čísla na světelném výhybkovém návěstidle. Pokud není zobrazeno žádné číslo, je další jízda možná jako přes uzamykatelnou výhybku.

Část VI Výkon práce řidiče

§ 31

Nástup a ukončení výkonu práce řidiče

- 1 Řidič nastupuje k výkonu práce podle rozpisu směn; přitom musí dodržet stanovenou přípravnou dobu.
- 2 Nástup a ukončení výkonu práce ve vozovně musí řidič oznámit výpravčímu vozovny ve směně. Neohlásí-li řidič nástup k výkonu práce před stanovenou přípravnou dobou, přidělí výpravčí vozovny ve směně výkon práce na příslušném vlaku záložnímu řidiči.
- 3 Ve vozovně je řidič povinen převzít ten vlak, který mu byl určen.
- 4 Před výjezdem řidič ve výpravně převezme a překontroluje výpravnenské náležitosti, zkontroluje označení a technický stav vlaku s důrazem na všechny druhy brzd a vybavení vlaku stavěcím klíčem, lékárníčkou, výstražnou vestou, hasicím přístrojem, zárážkami, pískem a všemi potřebnými klíči (čipy). Veškeré zjištěné závady a poškození na přebíraném vlaku ve vozovně řidič nahlásí odpovědnému zaměstnanci depa a zapíše je do Průvodního listu vozu.
- 5 Nemůže-li řidič vyjet ve stanoveném čase z depa, informuje neprodleně výpravčího vozovny ve směně.
- 6 Při ukončení výkonu práce ve vozovně řidič vlakem zajede na určené místo. Veškeré zjištěné závady a poškození musí být zapsány v Průvodním listu vozu.
- 7 Odevzdává-li řidič vlak při střídání na dráze tramvajové, musí nastupujícího řidiče vyrozumět:
 - a) o technickém stavu a vybavení vozů a o zásobě písku,
 - b) o změnách na dráze a o obdržených služebních příkazech pro další výkon práce,
 - c) o poruchách sdělovacích zařízení a návěstidel,
 - d) o ostatních důležitých dopravních a provozních událostech.
- 8 Při střídání na dráze tramvajové nastupující řidič převezme klíče (čip) od dveří kabiny řidiče. Na nejbližším obratišti dle provozu vlaku zkontroluje vybavení vlaku, jestli vlak není poškozen, zda souhlasí údaje zapsané do Průvodního listu vozu se skutečností a podepíše převzetí do Průvodního listu vozu. Případné zjištěné závady zapíše do Průvodního listu vozu, na kterém závadu zjistil, a v odůvodněných případech informuje provozní dispečinku JPT.
- 9 Nedostaví-li se střídající řidič včas na střídací místo, oznámí řidič, který měl být vystřídán, tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT a ten rozhodne o dalším postupu.

§ 32

Povinnosti řidiče při výkonu práce

- 1 Při výkonu práce je řidič povinen dodržovat pravidla drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích, řídit vlak tak, aby jeho počínáním nebyla ohrožována bezpečnost provozu, cestujících ani ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích nebo drážního provozu, dodržovat jízdní řád, zacházet šetrně s vozidly a zařízeními na dráze a využívat setrvačnosti vlaku.

- 2 Řidič nesmí předat řízení vlaku neoprávněné osobě. Střídající řidič je povinen se na vyzvání prokázat střídanému řidiči platným Průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla a Oprávněním k řízení vozidel na dráze tramvajové v kolejové síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost.
- 3 V odůvodněných případech mohou převzít řízení vlaku zaměstnanci kontroly provozu DP nebo dispečerů JPT. Řidič je povinen jim na vyzvání předat řízení v případě, že se prokáží doklady ve smyslu předcházejícího odstavce. Ten, kdo přebírá řízení, je povinen zaznamenat tuto skutečnost do Průvodního listu vozu (tj. čas převzetí řízení a případně čas předání řízení zpět řidiči).
- 4 Ve vlacích určených k přepravě cestujících je řidič povinen před výjezdem a během výkonu práce průběžně kontrolovat funkci odbavovacího zařízení. U označovačů jízdenek ověřuje správnost tištěných údajů. Dojde-li k poruše označovače jízdenek, kterou řidič nemůže odstranit sám, je povinen zakrýt otvor pro označování jízdenek přelepku „Mimo provoz“. Závalu na terminálu pro bezkontaktní platbu oznámí provoznímu dispečinku JPT a zaznamená ji do Průvodního listu vozu. Uplatňuje-li u řidiče cestující chybný tisk označovacího strojek, prověří řidič strojek na nejbližší zastávce s přihlédnutím k zajištění plynulosti provozu. Pokud jsou údaje cestujícího pravdivé, označí řidič strojek přelepku „Mimo provoz“. Na jízdenku s chybně vytištěnými údaji zapíše cestujícímu správné údaje v tomto pořadí:
 - a) datum,
 - b) čas,
 - c) číslo linky,
 - d) pořadí linky,
 - e) své osobní číslo.

Do Průvodního listu vozu zapíše vedle závaly i to, že provedl opravu jízdenky.

- 5 Znečištění vnitřku vozu ohlásí řidič provoznímu dispečinku JPT a dále se řídí jeho pokyny.
- 6 Manipulaci s elektrickými částmi tramvaje vyžadující příslušnou elektrotechnickou kvalifikaci, smí provádět pouze zaměstnanec s platným školením elektrotechnické kvalifikace.

§ 33

Povinnosti řidiče za jízdy

- 1 Řidič je povinen jet po stanovené trase. U vlaků určených k pravidelné přepravě cestujících se stanovenou trasou rozumí trasa určená vozovým jízdním řádem nebo služebním příkazem. Na stanovené trase je řidič povinen přepravovat cestující s výjimkou případů, kdy je jízda bez cestujících vyznačena přímo ve vozovém jízdním řádu nebo pokud řidič k jízdě bez cestujících dostane služební příkaz. Na všech odklonových, přejezdových, výjezdových i zatahovacích trasách musí řidič informovat cestující o konkrétní trase vlaku, pokud to jednoznačně nevyplývá z vlakového informačního systému.
- 2 Řidič je povinen neprodleně ohlásit provoznímu dispečinku JPT:
 - a) zpoždění, které má dopad na čerpání bezpečnostní přestávky nebo přiměřené doby na oddech a jídlo. Není-li z provozních důvodů možné dodržet dobu přestávky podle jízdního řádu, požádá řidič provozní dispečink JPT o čerpání přestávky v jinou vhodnou dobu na vhodném místě.

- b) výpadek napájení trakční infrastruktury (troleje) delší než 179 sekund,
 - c) každou mimořádnou událost v provozu tramvají, které byl účastníkem nebo která má vliv na plynulost a pravidelnost provozu.
- 3 Dojde-li k přerušení provozu a je-li zdržení nebo předpoklad zdržení delší než 179 sekund, je řidič prvního vlaku povinen tuto skutečnost neprodleně ohlásit provoznímu dispečinku JPT a řídit se jeho příkazy. Stojí-li na dráze již více vlaků, řidič zjistí (za dodržení zásad bezpečnosti provozu) příčinu přerušení provozu u řidiče předcházejícího vlaku (pokud nebyl informován jiným způsobem) a informuje cestující o příčině a předpokladu délky trvání přerušení provozu.
 - 4 Řidič nesmí za jízdy s nikým mluvit, jíst a pít, bavit se s přepravovanými osobami a vpouštět je do prostoru vyhrazeného pro řidiče (s výjimkou ustanovení následujícího odstavce), rozjíždět se před uzavřením dveří a otevírat dveře před zastavením. Dále nesmí za jízdy držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, s nikým mluvit, reprodukovat hudbu nebo řeč (s výjimkou spuštění hlášení názvů zastávek, popř. informací pro cestující), mít na uších, případně v uších sluchátka, hands free či jiné předměty snižující vnímání a provádět činnosti, které snižují jeho pozornost nebo vnímání.
 - 5 Při dispečerském zásahu, údržbě, opravě, kontrole provozu, a výuce může být na stanovišti řidiče vozů 14T a 15T přítomna další osoba (dispečer, zaměstnanec mobilní čety technické údržby tramvají, zaměstnanec kontroly provozu DP, řidič s oprávněním instruktora, řidiči zúčastnění na výcviku či zácviku, čistič výhybek). Svojí přítomností nesmí omezovat podmínky k řízení vozu a výhledu z něj.
 - 6 Řidič musí za jízdy sledovat stav kolejového svršku a trolejového vedení, dodržovat správnou techniku jízdy a v případě hrozící mimořádné události použít všechny prostředky k odvrácení vzniku MU nebo ke zmírnění jejich následků. Veškeré zjištěné závady na kolejovém svršku, trolejovém vedení či traťovém zařízení musí řidič neprodleně oznámit provoznímu dispečinku JPT. Zjistí-li závadu, která by mohla způsobit poškození nebo vykolejení vlaku nebo zvětšení škody na traťovém zařízení, musí vlak ihned zastavit. Provozní dispečink JPT může s ohledem na rozsah závady stanovit služebním příkazem pomalou a opatrnou jízdu. V takovém případě musí průjezd vlaku dotčeným úsekem sledovat poučený zaměstnanec (v případě potřeby za součinnosti s dalšími poučenými zaměstnanci), který musí okamžitě dát řidiči návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“, hrozí-li další jízdou nebezpečí.
 - 7 Řidič může vlak rozjet teprve tehdy, je-li předcházející vlak v bezpečné vzdálenosti. Při nahromadění vlaků je třeba z důvodu možného přetížení energetické sítě vzdálenost mezi vlaky při rozjíždění zvětšit nad 50 m, při výpadcích trakční energie nad 100 m, případně se rozjet až poté, co předcházející vlak přejede nejbližší úsekový dělič.
 - 8 Mezi dvěma za sebou jedoucími vlaky musí řidič následného vlaku udržovat takovou vzdálenost, na kterou je schopen bezpečně zastavit. Obdobně musí postupovat i při jízdě za nekolejovými vozidly.
 - 9 Mezi dvěma za sebou stojícími vlaky nesmí být vzdálenost menší než 1 m. U vlaků se spráhly vně skříně se vzdálenost měří od hlavy spráhla.
 - 10 Řidič nesmí provést úkon, který by umožnil nežádoucí otevření dveří vlaku. Zjistí-li řidič, že bez jeho zásahu došlo k otevření některých dveří, je-li vlak v pohybu, okamžitě zastaví a prověří důvod otevření dveří.

- 11 Za jízdy mohou být otevřeny pouze dveře stanoviště řidiče u vlaků, na nichž se provádí zácvik.
- 12 Při jízdě za nesnížené viditelnosti je řidič povinen zapnout potkávací světla nebo světla pro denní svícení. Při jízdě za snížené viditelnosti je řidič povinen včas zapnout vnější osvětlení všech vozů. Obrysová světla musí být za snížené viditelnosti rozsvícena po celou dobu provozního výkonu vlaku na všech jeho vozech. Je-li vlak vybaven světly do mlhy, přední světla do mlhy smí řidič užít jen za mlhy, sněžení nebo hustého deště. Zadní světla do mlhy musí řidič za mlhy, sněžení nebo hustého deště užít vždy, je-li jimi vlak vybaven.
- 13 Za snížené viditelnosti je řidič vlaku určeného k přepravě cestujících povinen zapnout vnitřní osvětlení celého vlaku. Nelze-li při snížené viditelnosti použít hlavní osvětlení uvnitř vlaku, řidič zapne nouzové osvětlení.
- 14 Přes trolejové křížení musí řidič přejíždět bez odběru trakčního proudu zadáním jízdy všemi sběrači vlaku v pracovní poloze, je-li to technicky proveditelné s ohledem na bezpečnost provozu.
- 15 V případě zaplaveného úseku dráhy kontaktuje řidič provozní dispečink JPT a řídí se jeho pokyny.
- 16 Řidič je povinen průběžně kontrolovat, zdali má vlak dostatečnou zásobu písku. V případě potřeby písek doplní.
- 17 Řidič je povinen průběžně kontrolovat, zdali na vlaku není zjevná závada. V případě zjištění závady nebo zastavení vlaku nezávislého na vůli řidiče, řidič kontaktuje provozní dispečink JPT a řídí se jeho pokyny.

§ 34

Brzdy a jejich používání

- 1 Brzdy vlaku zabezpečují brzdění:
 - a) provozní,
 - b) zajišťovací (parkovací),
 - c) nouzové,
 - d) záchranné.
- 2 Provozní brzda (elektrodynamická) slouží ke snižování rychlosti vlaku a jeho zastavení.
- 3 Zajišťovací brzda (mechanická) slouží k trvalému udržení stojícího vlaku v klidu. Po celou dobu stání musí být pedál brzdy v poloze „Zaparkováno“ nebo ruční řadič v poloze „Maximální provozní brzda“.
- 4 Kolejnicová brzda je brzda nezávislá na styku kola s kolejnicí. Řidič ji použije pouze tehdy, nestačí-li provozní brzdění k odvrácení hrozícího nebezpečí.
- 5 Nouzové brzdění umožňuje zastavení vlaku na kratší zábrzdnu vzdálenost než brzda provozní, používá se k odvrácení hrozícího nebezpečí. Použití uvede do činnosti brzdu provozní a brzdu kolejnicovou.

- 6 Záchranné brzdění umožňuje zastavení vlaku na kratší zábrzdnu vzdálenost než brzda provozní, používá se k odvrácení hrozícího nebezpečí. Záchrannou brzdu může uvést do činnosti i cestující. Použití uvede do činnosti brzdu zajišťovací, brzdu kolejnicovou a výstražný zvonec.
- 7 Na kluzké koleji, kde lze předpokládat skluz nebo smyk, musí řidič včas použít písek a přiměřeně používat stupně brzdy a jízdy.
- 8 Dojde-li při zadání jízdy ke skluzu, řidič vypne jízdu a vyčká, než se vyrovná rychlost vlaku s otáčkami kol a zvolí nižší stupeň jízdy a případně sype písek. V případě potřeby postup opakuje. Dojde-li při zadání brzdy ke smyku, řidič sníží nebo přeruší zadání stupně brzdy a sype písek. V případě, že je řidiči signalizováno působení zajišťovací brzdy, řidič zruší působení zajišťovací brzdy a celý postup opakuje. V případě nebezpečí řidič použije kolejnicovou brzdu a sype písek.
- 9 Hrozí-li nebezpečí zpětného skluzu nebo smyku, musí mu řidič předcházet včasným sypáním písku. Jestliže se vlak přesto dostane do zpětného skluzu nebo smyku, řidič použije brzdu kolejnicovou.
- 10 Byla-li uvedena kolejnicová brzda do činnosti při jízdě přes výhybku, musí řidič vlak zastavit. Před následujícím rozjezdem se přesvědčí, zda nedošlo k poškození kolejnicové brzdy, výhybky nebo nežádoucímu přestavení výhybky. Není-li možné se přesvědčit o poškození kolejnicové brzdy, výhybky nebo nežádoucím přestavení výhybky, řidič si k přejezdu přes výhybku pomalou a opatrnou jízdou zajistí poučeného zaměstnance, který musí okamžitě dát řidiči návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“, hrozí-li další jízdou nebezpečí.
- 11 V případě selhání provozní brzdy je řidič povinen včas zastavit vlak zajišťovací brzdou s případným použitím písku. Nestačí-li účinek zajišťovací brzdy k včasnému zastavení, použije řidič brzdu kolejnicovou a písek.
- 12 U vozu s ručním ovládáním musí řidič při pohybu vlaku držet trvale levou rukou ovládací páku řadiče.
- 13 Dojde-li k zastavení vlaku (nulová rychlost) ve svahu, zajistí řidič vlak druhým stupněm mechanické brzdy (brzdy v poloze „Zaparkováno“ nebo ruční řadič v poloze „Maximální provozní brzda“).

§ 35

Opuštění vlaku na dráze tramvajové

- 1 Všichni zaměstnanci si musí počínat tak, aby nedošlo k nekontrolovatelnému pohybu vlaku.
- 2 Před opuštěním vlaku provede řidič následující úkony:
 - a) ponechá brzdový pedál v poloze „Zaparkováno“ nebo ruční řadič v poloze „Maximální provozní brzda“,
 - b) dle typu vlaku, vypne řízení nebo přepne řízení do polohy „ZAPNUTO“,
 - c) nastaví (dle typu vlaku) přepínač směru jízdy nebo blokování řadiče do nulové polohy,
 - d) zavře a zajistí okna stanoviště řidiče,
 - e) uzamkne dveře stanoviště řidiče,
 - f) zavře všechny dveře vlaku, nejedná-li se o nástupní zastávku.

- 3 Opouštět vlak s cestujícími (vyjma nástupních zastávek) z jiných, než provozních důvodů je zakázáno.
- 4 Za opuštění vlaku se nepokládá, přestavuje-li řidič ručně výhybku, obsluhuje-li vstup do světelného signalizačního zařízení, uvádí-li v činnost některé zařízení mimo stanoviště řidiče, manipuluje-li s nájezdovou plošinou nebo zjišťuje-li příčinu přerušení dopravy u řidiče předcházejícího vlaku. I v těchto případech však musí vlak přiměřeně zajistit proti zneužití dle typu vozu (např. uzavřením kabiny, uzavřením prvních dveří).
- 5 Řidič je povinen použít výstražnou vestu při zajišťování výstupu a nástupu cestujících mimo zastávku, při opravách vozu (např. odjišťování brzdíčů) a pokud to nařizují obecně závazné právní předpisy. V ostatních případech použije výstražnou vestu dle svého uvážení s ohledem na bezpečnost provozu.
- 6 V úseku klesání nebo stoupání 80 promile a vyšším musí řidič před opuštěním vlaku uvést v činnost zajišťovací a kolejnicovou brzdu a neprodleně potom vlak zajistit zárázkami. Po zajištění vlaku vyruší účinek kolejnicové brzdy. Před dalším rozjezdem musí být zárážky odstraněny, při jejich odstraňování musí být v činnosti do doby obsazení stanoviště řidičem kolejnicová brzda.

§ 36

Přerušení jízdy vlaku s cestujícími

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

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

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

§ 37

Teplotní komfort

- 1 Řidič musí dbát, aby v tramvajích určených pro přepravu cestujících byla zajištěna přiměřená tepelná pohoda dle „Standardů kvality PID“. Varianty teplotního komfortu (respektive vlastní zapnutí a vypnutí topení) vyhláší provozní dispečink JPT.
- 2 Závadu na topném systému nebo klimatizaci, která neumožňuje dodržovat tepelnou pohodu pro cestující, je řidič povinen neprodleně oznámit pomocí RST na provozní dispečink JPT a zapsat do vozové knihy.

Část VII

Manipulace s vlaky

§ 38

Couvání a zpětný pohyb vlaků

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

§ 39

Vlečení, sunutí, jízda kombinovaných vlaků a havarijní režimy

- 1 Podrobné podmínky vlečení, sunutí, jízdy kombinovaného vlaku a havarijní režimy upravuje norma „Manipulace s vlaky“. Všechny manipulace typu vlečení, sunutí, jízdy kombinovaných vlaků a havarijní režimy musí řidič provádět až po nahlášení provoznímu dispečinku JPT a řídit se dle jeho pokynů.

§ 40 Zatahování vlaků

- 1 Způsob zatahování vlaků do vozoven a dílen je určen normou „Postup zatahování vlaků do všech vozoven tramvají“. Zatahující vlaky musí umožnit výjezd vlakům vyjíždějícím.
- 2 Než řidič opustí odstavený vlak, musí podle daného typu vlaku provést všechny úkony potřebné pro bezpečné odstavení daného typu vozu.

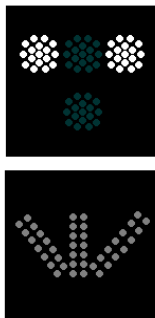
Část VIII Návěsti a návěstidla

§ 41 Základní ustanovení o návěstech a návěstidlech

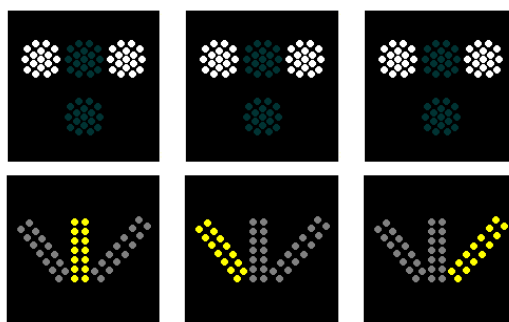
- 1 Návěst je viditelné nebo slyšitelné vyjádření zákazu, příkazu, výstrahy nebo informace a slouží k rychlému a spolehlivému informování a dorozumívání o situaci v dopravě.
- 2 Návěstidla jsou prostředky nebo pomůcky, jimiž se vyjadřují viditelné návěsti.
- 3 Ten, kdo se při výkonu práce smí pohybovat na dráze tramvajové, musí znát návěsti „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“ a „Provozní zastavení“ a podmínky jejich použití.
- 4 Návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“ musí být řidiči vlaku dána vždy, když by další jízdou byla bezprostředně ohrožena bezpečnost dopravy.
- 5 Každý zaměstnanec v provozu je povinen neprodleně uposlechnout návěsti, které vidí nebo slyší. Pochybnou nebo nezřetelnou návěst je nutno považovat za návěst závažnějšího charakteru nebo zakazující.
- 6 Každý zaměstnanec v provozu je povinen okamžitě nahlásit jakoukoliv poruchu návěstidel provoznímu dispečinku JPT. Poruchy návěstidel musí být neprodleně odstraněny.
- 7 Předávání návěstí mezi zaměstnanci v provozu může probíhat i pomocí RST nebo jiných komunikačních prostředků.
- 8 Při souběhu trolejového vedení tramvají a trolejbusů platí pro určený provoz návěst umístěná vpravo u příslušné troleje. Návěst může být doplněna dodatkovou tabulkou, pro který typ drážního vozidla je závazná.

§ 42 Signály pro tramvaje

- 1 Signály pro tramvaje a jejich užití je stanoveno zákonem o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a jeho prováděcími předpisy.
- 2 Zařazení signálu pro jízdu do požadovaného směru může být podmíněno výzvou. Výzva se zadává automaticky detektory nebo v závislosti na postavení vlakové cesty nebo ručně pomocí univerzální klíčky v kontaktním zámku pro přihlášení do světelného signalizačního zařízení, příp. tlačítkem.

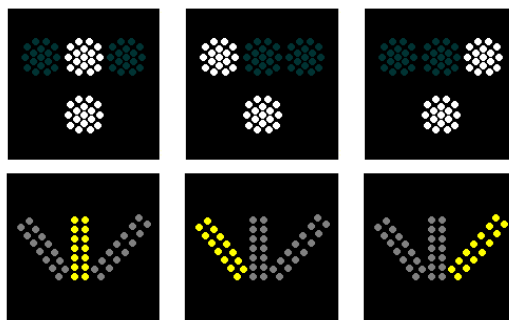


- 3 Signál „Výzva přímo“, „Výzva vlevo“ nebo „Výzva vpravo“ výzвовého návěstidla nebo rozsvícením směrovek na kontaktním zámku, případně jejich kombinace, znamená pro řidiče informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do požadovaného směru.



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

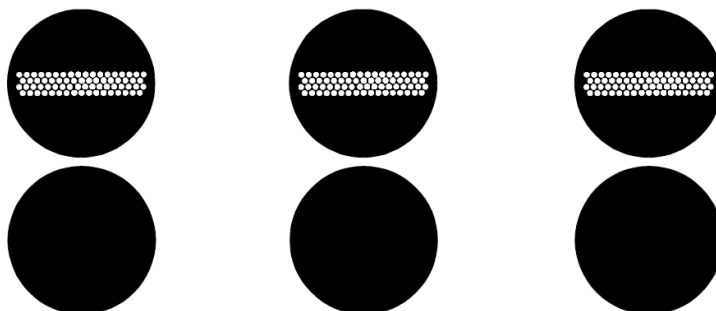
- 5 Blikající signál „Výzva přímo“, „Výzva vlevo“ nebo „Výzva vpravo“ se současně svítícím signálem, který umožňuje jízdu ve shodném směru, znamená, že dojde ke změně na signál zakazující jízdu do příslušného směru.



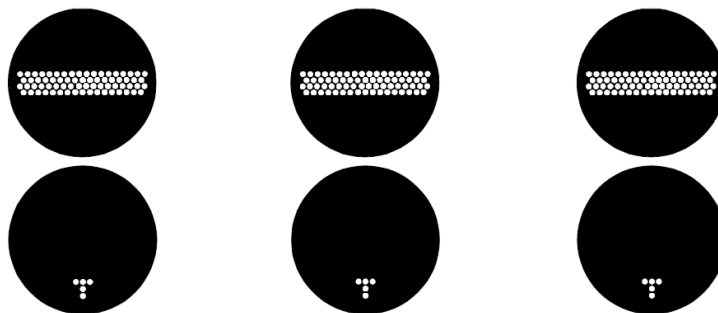
- 6 Nerozsvítí-li se z jakéhokoliv důvodu signál povolující jízdu do požadovaného směru ani po nárokování ruční výzvy, oznámí řidič tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT. Nepodaří-li se vypnutím světelného signalizačního zařízení nebo opravou zajistit průjezd přes světelné signalizační zařízení,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

§ 43 Pražcové světelné signály

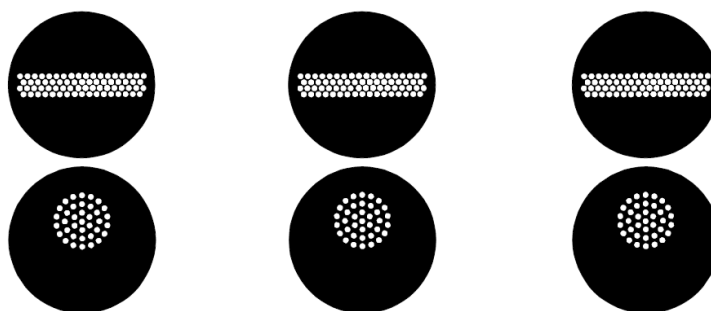
- 1 Pražcové světelné signály pro tramvaje slouží k řízení provozu na dráze tramvajové mimo pozemní komunikace nebo v místech, kde nejsou součástí SSZ pro ostatní účastníky silničního provozu. Tyto signály se zadávají automaticky nebo ručně pomocí univerzální kličky v kontaktním zámku (příp. tlačítkem). V místě větvení vlakové cesty je každý směr zabezpečen vlastním signálem.
- 2 Signál „Stůj vlevo“, „Stůj přímo“ a „Stůj vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.



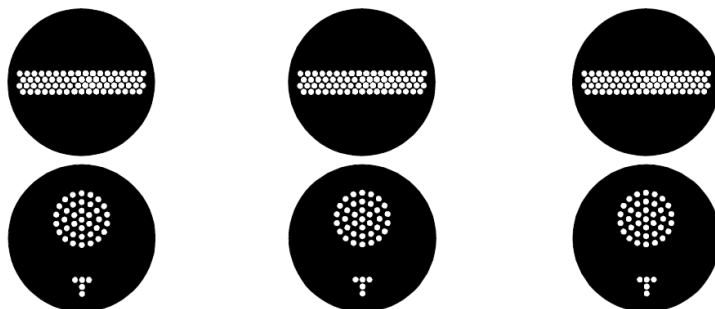
- 3 Signál „Stůj vlevo + výzva vlevo“, „Stůj přímo + výzva přímo“ a „Stůj vpravo + výzva vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde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



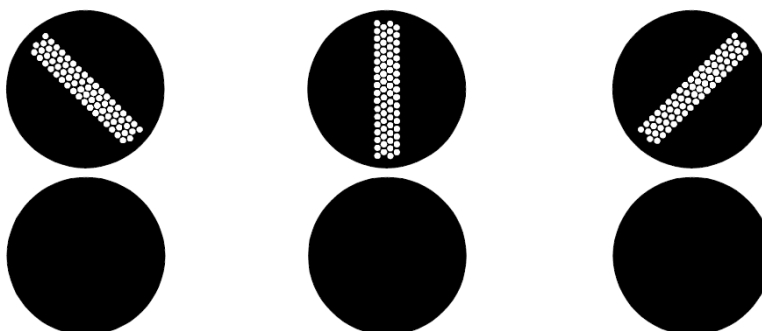
- 4 Signál „Příprava k odjezdu vlevo“, „Příprava k odjezdu přímo“ a „Příprava k odjezdu vpravo“ znamená pro signalizovaný směr možnost pro řidiče stojícího vlaku připravit se k jízdě a pro řidiče jedoucího vlaku povinnost přizpůsobit rychlost jízdy (příp. zastavit vlak) tak, aby do doby rozsvícení signálu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



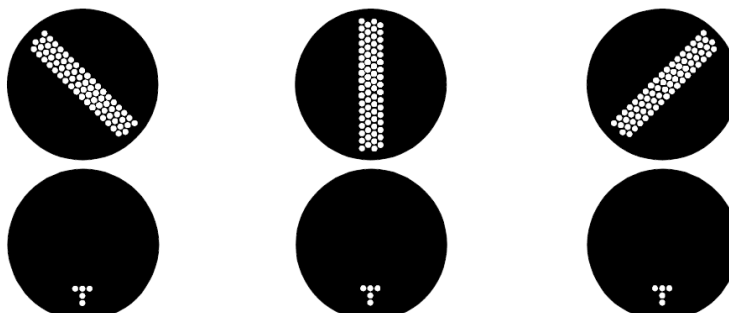
- 5 Signál „Příprava k odjezdu vlevo + výzva vlevo“, „Příprava k odjezdu přímo + výzva přímo“ a „Příprava k odjezdu vpravo + výzva vpravo“ znamená pro signalizovaný směr možnost pro řidiče stojícího vlaku připravit se k jízdě a pro řidiče jedoucího vlaku povinnost přizpůsobit rychlost jízdy (příp. zastavit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



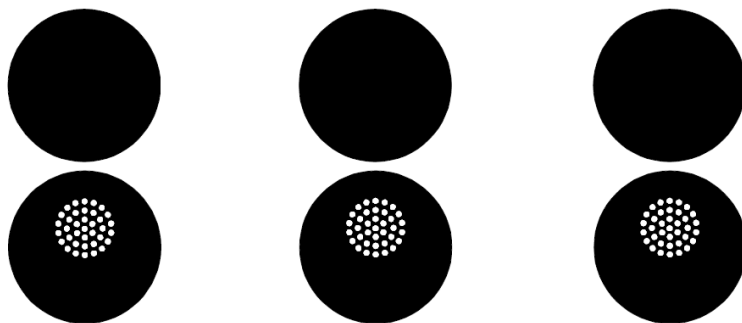
- 6 Signál „Volno vlevo“, „Volno přímo“ a „Volno vpravo“ znamená možnost pokračovat v jízdě jen v signalizovaném směru.



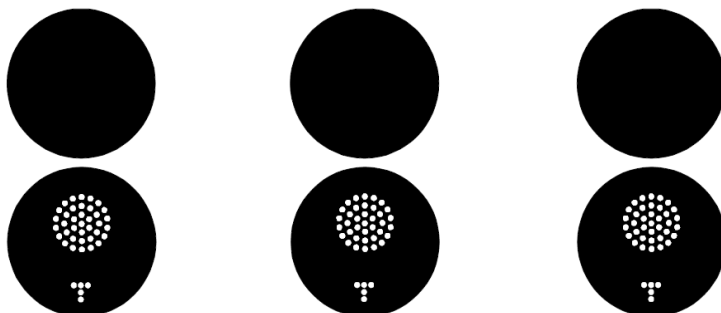
- 7 Signál „Volno vlevo + výzva vlevo“, „Volno přímo + výzva přímo“ a „Volno vpravo + výzva vpravo“ znamená možnost pokračovat v jízdě jen v signalizovaném směru. Zároveň poskytuje informaci o tom, že řadič světelného signalizačního zařízení přijal výzvu k udělení signálu do signalizovaného směru.



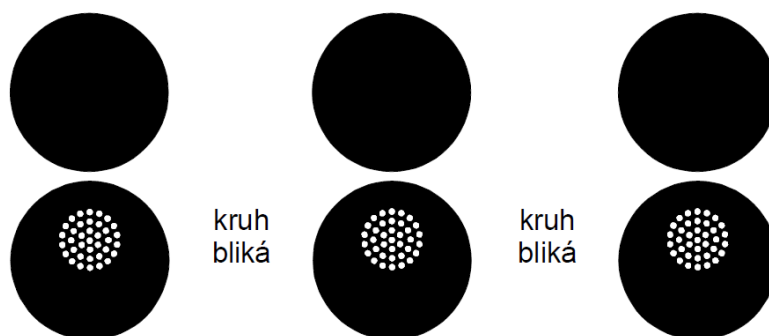
- 8 Signál „Pozor vlevo“, Pozor přímo“ a „Pozor vpravo“ znamená pro signalizovaný směr povinnost zastavit vlak před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným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



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



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

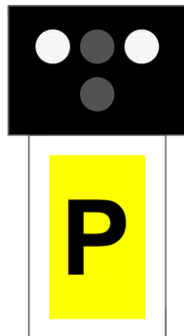


- 11 Nerozsvítí-li se z jakéhokoliv důvodu pražcový světelný signál povolující jízdu do požadovaného směru ani po nárokování ruční výzvou, oznámí řidič tuto skutečnost provoznímu dispečinku JPT. Nepodaří-li se vypnutím světelného signalizačního zařízení nebo opravou zajistit průjezd přes světelné signalizační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

§ 44

Předsunuté návěsti a předvěsti

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



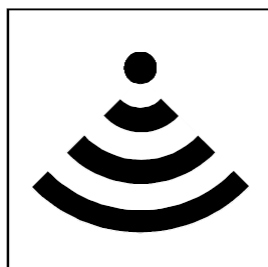
- 2 Návěst „Očekávej volno“ se používá před světelným signalizačním zařízením se signály pro tramvaje. Upozorňuje řidiče, že na nejbližším světelném signalizačním zařízení může očekávat na tramvajovém návěstidle signál „Volno“.



§ 45

Návěsti dálkově ovládaných výhybek

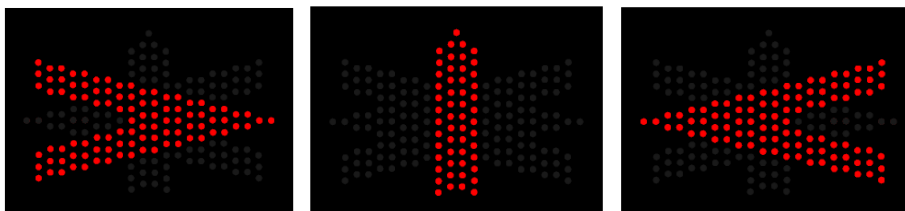
- 1 Návěst „Přijímač rádiového signálu“ znamená, že se v daném místě nachází přijímač rádiového signálu dálkově ovládané výhybky. Jedním přijímačem rádiového signálu lze ovládat jednu výhybku nebo dvojici výhybek. Nelze-li jednu z dvojice výhybek ovládat rádiovým signálem, doplní se návěst označením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



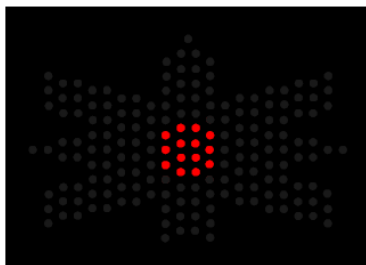
- 2 Nelze-li výhybku ovládat rádiovým signálem, označí se návěstí „Rádiové ovládání výhybky mimo provoz“.



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



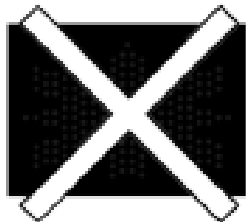
- 4 Světelná návěst dálkově ovládané výhybky „Neurčitá vlaková cesta“ znamená, že vlaková cesta nemusí být řádně postavena a řidič musí předpokládat neuzamčení výhybky. Tato návěst je signalizována i v případě, že je ovládání výhybky mimo provoz.



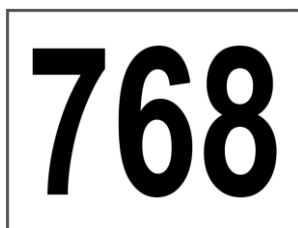
- 5 Pokud návěsti „Postavení vlakové cesty vpravo“, „Postavení vlakové cesty přímo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ a „Neurčitá vlaková cesta“ blikají, znamená to, že výhybka je blokována proti nežádoucímu přestavení dálkovým ovládáním.
- 6 Jsou-li návěstidla umístěna u sebe pro dvojici výhybek, musí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



- 7 Pokud není návěstidlo viditelné jak z místa dálkového ovládání, tak i z místa případného ručního stavění, doplní se k výhybce druhé, pomocné návěstidlo.
- 8 Návěst „Dálkově ovládaná výhybka mimo provoz“ znamená, že výhybku nelze dálkově ovládat. Výhybka se nepovažuje za dálkově ovládanou.



- 9 Návěst „Číselné označení výhybky“ slouží k identifikaci výhybky.



§ 46

Návěsti rychlostních výhybek

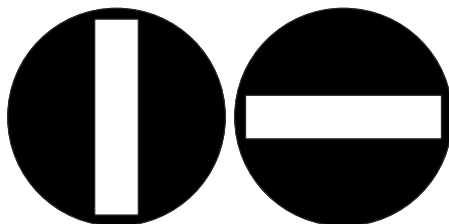
- 1 Návěst „Číselné označení rychlostní výhybky“ kromě identifikace výhybky označuje i místo přijímače rádiového signálu, kterým se ovládá výhybka.



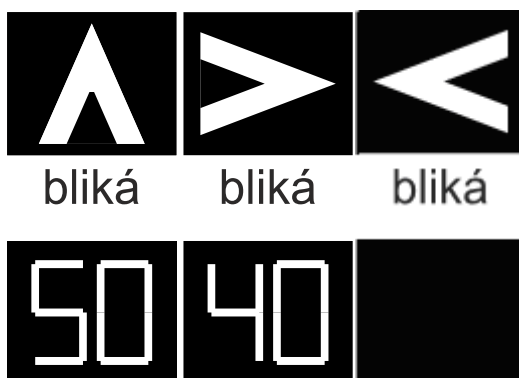
- 2 Signál na výzvodovém návěstidle je informací pro řidiče o tom, že systém zaregistroval jeho vlak v požadovaném směru. Po registraci přijímačem rádiového signálu svítí výzva do příslušného směru cca 5 sekund. Je nutný dostatečný odstup od předcházejícího vlaku, aby si řidič mohl zkontrolovat, že jeho vlak byl zaregistrován.



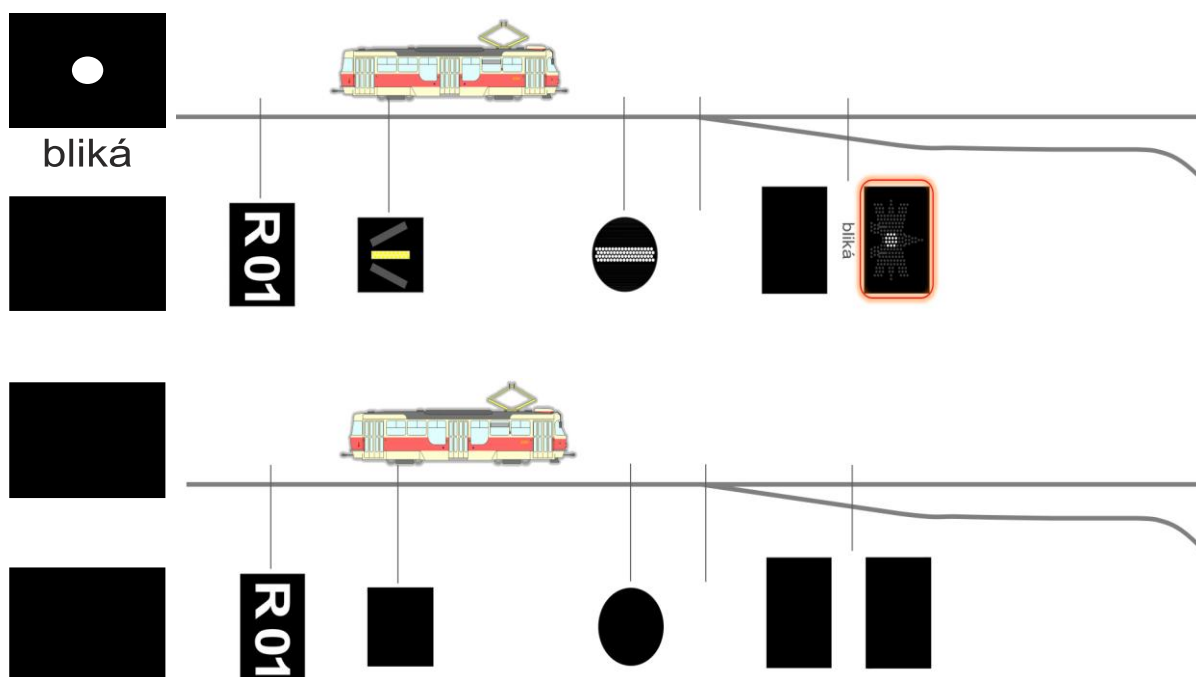
- 3 Vjezdové pražcové návěstidlo povoluje (nebo zakazuje) vjezd do kolejových obvodů rychlostní výhybky.



- 4 Světelné návěsti rychlostní výhybky „Postavení vlakové cesty přímo“, „Postavení vlakové cesty vpravo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ znamenají, že vlaková cesta je postavena do příslušného směru a výhybka je uzamčena. Pokud je současně s postavením vlakové cesty zobrazeno i číslo, znamená to, že ve směru postavení vlakové cesty lze přes výhybku pokračovat rychlostí až do výše hodnoty zobrazeného čísla. Blikání uvedených návěstí signalizuje blokování výhybky proti nežádoucímu přestavení.



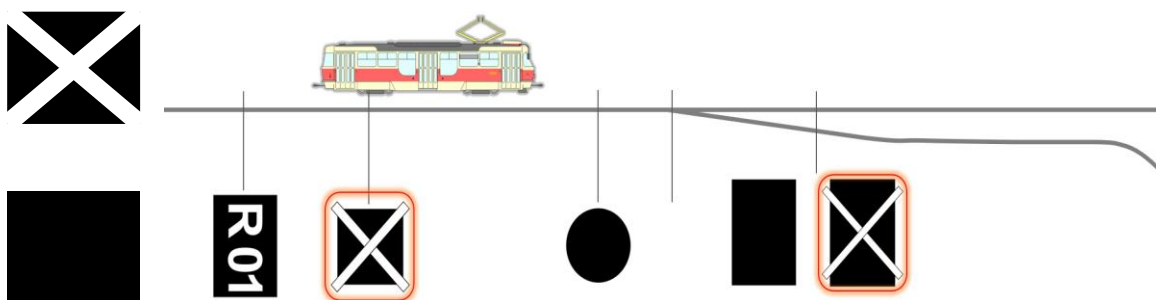
- 5 Návěst „Neurčitá vlaková cesta“ znamená, že vlaková cesta nemusí být řádně postavena a řidič musí předpokládat neuzamčení výhybky. Blikání signalizuje blokování výhybky proti nežádoucímu přestavení. Není-li výhybka zablokována, nesvítí žádná návěst.



- 6 Nelze-li výhybku ovládat rádiovým signálem, označí se návěstí „Ovládání rychlostní výhybky mimo provoz“.



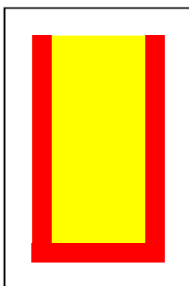
- 7 Rychlostní výhybka mimo provoz se označí návěstmi „Výzvané návěstidlo mimo provoz“ a „Rychlostní výhybka mimo provoz“. Výhybka se považuje za uzamykatelnou výhybku.



§ 47

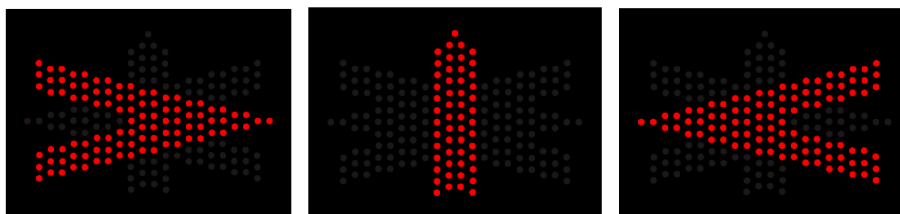
Návěsti ručně ovládaných uzamykatelných výhybek

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

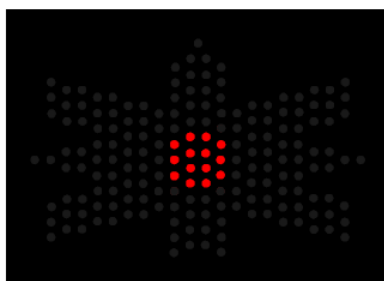


- 2 Návěst „Uzamykatelná výhybka“ může být doplněna pomocným světelným návěstidlem. V tomto případě je výhybka číselně označena.

- 3 Světelné návěsti ručně ovládaných výhybek „Postavení vlakové cesty vpravo“, „Postavení vlakové cesty přímo“ a „Postavení vlakové cesty vlevo“ znamenají, že vlaková cesta je postavena do příslušného směru a výhybka je uzamčena. Tyto návěsti jsou signalizovány stejným způsobem jako v § 45, odst. 3.



- 4 Světelná návěst ručně ovládané výhybky „Neurčitá vlaková cesta“ znamená, že vlaková cesta nemusí být řádně postavena a řidič musí předpokládat neuzamčení výhybky. Tato návěst je signalizována stejným způsobem jako v § 45, odst. 4.

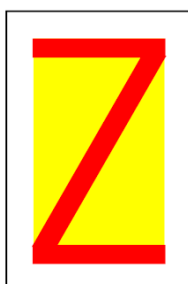


- 5 Návěst „Číselné označení výhybky s pomocným návěstidlem“ je určena k identifikaci výhybky.



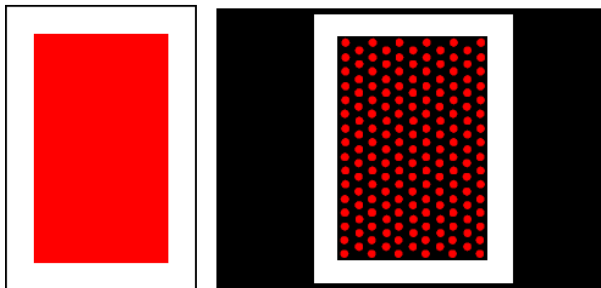
§ 48 **Návěsti zajišťovacích výhybek**

- 1 Návěst „Zajišťovací výhybka“ označuje vratnou výhybku nebo výhybku zabezpečenou proti nežádoucímu přestavení.

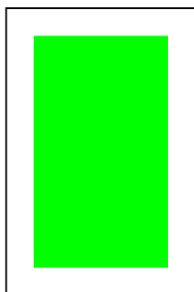


§ 49
Nepřenosné návěsti

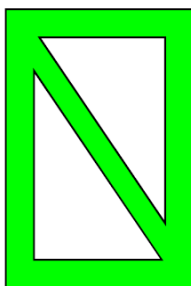
- 1 Návěst „Stůj“ znamená, že vlak musí zastavit svým čelem před touto návěstí. Tato návěst může být i ve světelném provedení.



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



- 3 Návěst „Bezpečnostní zastavení“ znamená, že před touto návěstí musí každý vlak zastavit. Je-li návěst umístěna v úrovni označnicku zastávky, považuje se zastavení v prostoru zastávky za bezpečnostní zastavení.



- 4 Návěst „Přednost v jízdě před protijedoucí tramvají“ označuje začátek úseku, v němž není povolena současná jízda tramvají v obou směrech jízdy.

Na návěstí nebo na doplňkové tabulce mohou být vyznačeny typy tramvají, pro které zákaz míjení platí, nebo návěst může být doplněna podkladovou deskou s vyznačením typu tramvají, pro které platí zákaz míjení, a případně může být doplněna šipkou pro označení směru zákazu míjení.

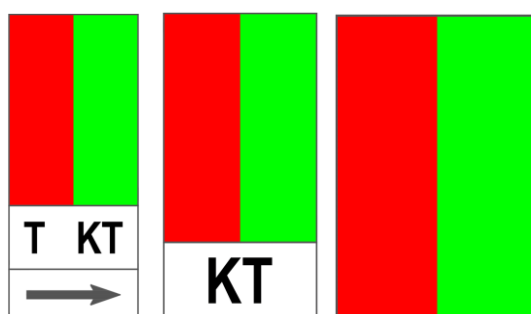
Pokud platí zákaz míjení všech typů tramvají s tramvajemi vyznačeného typu, první je vždy písmeno T, které označuje všechny typy tramvají. Další písmena označují, s jakým typem tramvají se nesmí všechny typy tramvají míjet, přičemž písmena KT označují vlaky sestavené z vozů KT8D5, KT8D5.RN2P, T3R.PLF a tramvajových pluhů s profilem KT.

Pokud zákaz míjení platí jen pro tramvaje vyznačeného typu, písmena označují pouze příslušné typy tramvají, pro které zákaz platí.

Pokud nejsou vyznačeny žádné typy tramvají, není povolena současná jízda jakýchkoliv tramvají v obou směrech.

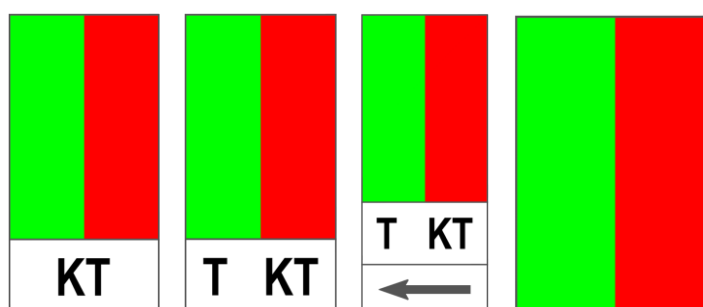
Tramvajový pluh s jízdním profilem stejným jako vozy KT je označen zvláštním výstražným světlem oranžové barvy. Řidič tramvajového pluhu musí toto světlo použít vždy v dostatečném předstihu před úsekem, kde je zakázána současná jízda v obou směrech.

Text na podkladové desce a případně i označení směru zákazu míjení se umísťuje pod návěst "Přednost v jízdě před protijedoucí tramvají". V takto označených úsecích má řidič, pro kterého návěst platí, přednost v jízdě, pokud se již v tomto úseku nenachází protijedoucí vlak, s nímž je zakázána současná jízda.

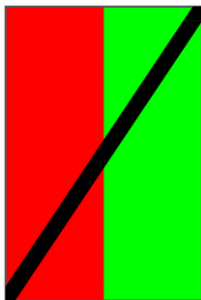


- 5 Návěst "Dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji" označuje začátek úseku, ve kterém se nesmí míjet protijedoucí tramvaje a ve kterém musí řidič, pro kterého návěst platí, dát přednost v jízdě protijedoucí tramvaji. Na návěsti nebo na podkladové desce mohou být vyznačeny typy tramvají, pro které zákaz míjení platí a případně i směr jízdy zákazu míjení stejným způsobem jako v odstavci 4 tohoto paragrafu.

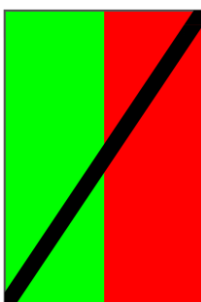
Jestliže se protijedoucí vlak, jemuž je nutno dát přednost v jízdě, nachází ve vyznačeném úseku nebo se k němu blíží, je řidič povinen zastavit ještě před návěstidlem.



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



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



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



- 9 Návěst „Nebezpečné stoupání“ označuje začátek úseku s nebezpečným stoupáním. Do úseku se stoupáním 80 promile a vyšším může řidič tramvaje vjet teprve tehdy, nevidí-li v tomto úseku před sebou žádný jiný vlak. Do obsazeného úseku je možné vjet pouze na příkaz dispečera nebo zaměstnance kontroly provozu DP. Do úseku se stoupáním menším než 80 promile může řidič tramvaje vjet a pokračovat v jízdě, i když je úsek obsazen předchozím jedoucím vlakem. V případě zastavení předchozího vlaku je řidič následného vlaku povinen zastavit tak, aby byla možná manipulace s vlaky. V jízdě může pokračovat pouze na příkaz dispečera nebo zaměstnance kontroly provozu DP, případně po uvolnění úseku. Řidič vlaku se zrychlovačem musí úsekem s nebezpečným stoupáním projet maximální dosažitelnou rychlostí s ohledem na bezpečnost provozu a rozhledové podmínky. Červené číslo na návěsti vyjadřuje sklon nebezpečného stoupání v promile.



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



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



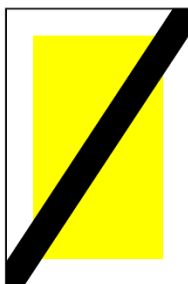
- 12 Návěst „Konec nebezpečného klesání“ označuje konec úseku s nebezpečným klesáním.



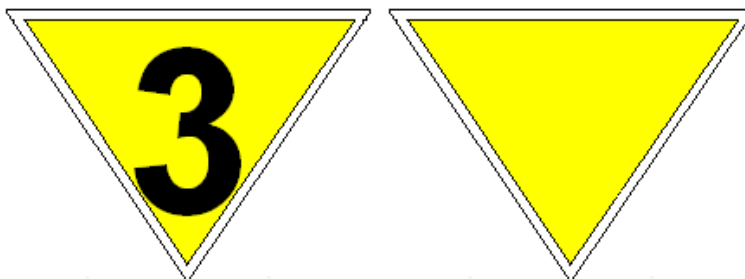
- 13 Návěst „Omezení rychlosti“ znamená, že vlak může pokračovat za touto návěstí nejvýše rychlostí uvedenou černým číslem na návěstidle. Není-li na návěstidle žádné číslo, stanovuje to návěst „Pomalu“, tj. rychlost do 10 km/h. Návěstí „Pomalu“ se označují úseky, kde je nutné, aby jimi řidič projížděl se zvýšenou opatrností a pozorností. Úsek s omezenou rychlostí jízdy musí být ukončen návěstí „Ukončení omezené rychlosti“, další návěstí s omezením rychlosti nebo návěstí „Rychlostník“.



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



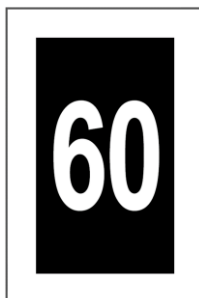
- 15 Návěst „Předzvěstní štít“ se umísťuje na zábrzdnu vzdálenost před návěstí „Omezení rychlosti“, „Pomalů“ nebo „Místo s omezenou rychlostí“, pokud bude nejvyšší dovolená rychlost snižována o 30 km/h a více. Černé číslo na návěstidle označuje v desítkách km/h hodnotu omezené rychlosti, která bude na návěstí „Omezení rychlosti“. Pokud na návěstidle není žádné číslo, bude následovat návěst „Pomalů“. Návěst může být umístěna i v nepřehledných úsecích při snížení rychlosti o méně než 30 km/h.



- 16 Návěst „Místo s omezenou rychlostí“ označuje místo, přes které musí čelo vlaku projet nejvýše rychlostí uvedenou černým číslem na návěstidle. Řidič smí zvyšovat rychlost vlaku teprve tehdy, až čelem vlaku mine tuto návěst.



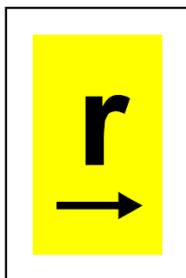
- 17 Návěst „Rychlostník“ označuje začátek traťového úseku, ve kterém je dovolena rychlost vyšší, než stanovuje příslušné ustanovení provozního předpisu D 1/2. Nejvyšší možná dovolená rychlost je na návěstí uvedena bílým číslem na černém podkladu. Traťový úsek musí být ukončen návěstí „Konec rychlostníku“, další návěstí „Rychlostník“ nebo upraven jinými návěstmi omezujícími rychlost. Pokud je úsek označen více návěstmi „Rychlostník“, platí pro řidiče příslušného typu vozu návěst určená pro tento typ vozu. Pro ostatní řidiče platí návěst bez určení typu vozu. Návěst „Rychlostník“ lze použít i v úseku vyznačeném návěstmi „Zóna s omezením rychlosti“ a „Konec zóny s omezením rychlosti“ s časovým obdobím. V tomto případě však v úseku vymezeném návěstmi „Rychlostník“ a „Konec rychlostníku“ platí omezení rychlosti jízdy ve stanoveném časovém období dle návěstí, která určuje nižší rychlost.



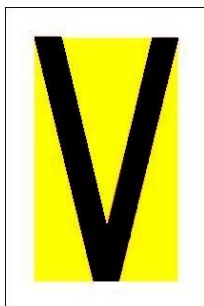
- 18 Návěst „Konec rychlostníku“ označuje konec traťového úseku, ve kterém je dovolena rychlost vyšší, než stanovuje příslušné ustanovení tohoto provozního předpisu D 1/2.



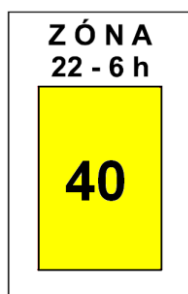
- 19 Návěst „Oblouk o malém poloměru“ označuje traťové oblouky o poloměru menším než 25 m, kde rychlost jízdy nesmí být vyšší než 15 km/h. Omezená rychlost nesmí být vyšší v celém oblouku o malém poloměru.



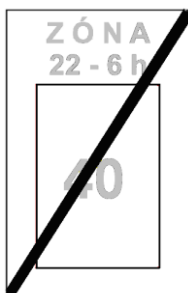
- 20 Návěst „Rychlost přes výhybku“ označuje výhybku mimo vozovny a dílny, kde rychlost jízdy proti hrotu výhybky do odbočné kolejové větve nesmí být vyšší než 10 km/h.



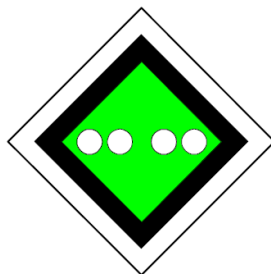
- 21 Návěst „Zóna s omezením rychlosti“ znamená, že vlak může pokračovat za touto návěstí nejvýše rychlostí uvedenou černým číslem na žlutém podkladě v dolní části návěstidla. Rychlost vlaku nesmí přesáhnout předepsanou hodnotu nejpozději v okamžiku, kdy čelo vlaku míjí návěstidlo. Pokud je v horní části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



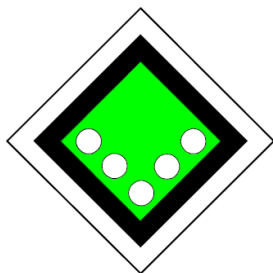
- 22 Návěst „Konec zóny s omezením rychlosti“ označuje konec zóny s omezením rychlosti. Řidič smí stanovenou rychlost vlaku zvyšovat teprve tehdy, až celý vlak mine návěstidlo.



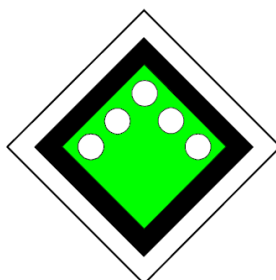
- 23 Návěst „Úsekový dělič“ označuje místo, kterým musí vlak projet všemi sběrači v pracovní poloze bez odběru trakčního proudu



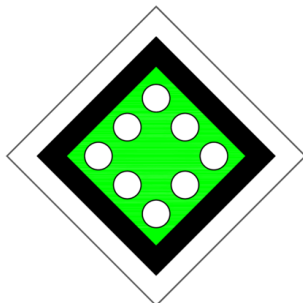
- 24 Návěst „Stáhni sběrač“ označuje překážku na trolejovém vedení. Do takto označeného úseku nesmí vjet žádný vlak se sběračem proudu v činné poloze.



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



- 26 Návěst „Změna sběrače“ označuje místo, kde řidič je povinen při změně stanoviště obousměrné tramvaje provést změnu sběrače.



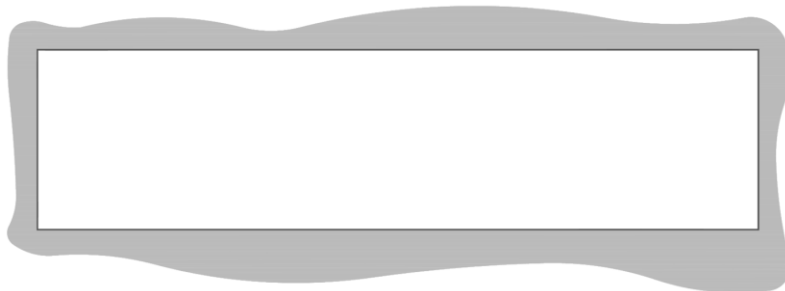
- 27 Návěst „Diodový úsekový dělič“ označuje místo rozdělení napájecí sítě, kterým lze projíždět s odběrem trakčního proudu.



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



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



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



- 31 Každá návěst může být omezena nebo doplněna vhodným textem nebo symbolem.

- 32 Všechny návěsti mohou být zvýrazněny umístěním na podkladovou reflexní žlutou desku. Návěst je umístěna ve středu podkladové desky tak, aby deska tvořila kolem návěsti žluté reflexní orámování. Případný doplňkový text nebo symbol ve smyslu předchozího odstavce tohoto paragrafu je umístěn pod návěstí na podkladové desce.
- 33 Dodatková tabulka doplňuje vyvěšenou návěst při souběhu trolejového vedení tramvají (TRAM) a trolejbusů (TBUS) a určuje, pro který typ drážního vozidla je závazná.



§ 50 Přenosné návěsti

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

§ 51 Návěsti dávané v provozu

- 1 Návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky” znamená, že řidič musí okamžitě učinit opatření k zastavení vlaku všemi prostředky určenými k brzdění. Návěst se dává po celou dobu trvání nebezpečí. Návěst je dávána těmito způsoby:
 - a) kroužením nataženou paží, praporkem, svítilnou nebo jakýmkoliv předmětem před tělem směrem k řidiči,
 - b) rychle za sebou jdoucími krátkými zvuky píšťalkou, mechanickým zvoncem nebo vnitřním dorozumívacím zařízením (.),
 - c) nepřetržitým zvukem elektrického zvonce (_____).
- 2 Návěst „Stůj” znamená, že vlak musí zastavit svým čelem před touto návěstí. Návěst se dává:
 - a) vztyčením paže proti přijíždějícímu vlaku,
 - b) červeným praporkem, červeným terčem nebo červeným světlem vstříc přijíždějícímu vlaku.

- 3 Návěst „Provozní zastavení“ se užívá při nutnosti neprodleně zastavit vlak provozním brzděním a dává se dvěma krátkými zvuky opakovanými s přestávkou píšťalkou, zvoncem nebo vnitřním dorozumívacím zařízením (.. ..).
- 4 Návěst „Vzdálenost k zastavení“ se užívá pro informaci řidiče, jak daleko je spřáhlo na čele vlaku od místa zastavení. Návěst je dávana řidiči ústně v číslech vyjadřujících uvedenou vzdálenost v metrech.
- 5 Návěst „Pomalů“ znamená omezení rychlosti do 10 km/h po celou dobu, po kterou je dávana ručně. Návěst se dává:
 - a) žlutým praporkem šikmo dolů nebo držením přenosného návěstidla vstříc přijíždějícímu vlaku,
 - b) kýváním napřaženou paží nahoru a dolů,
 - c) za snížené viditelnosti návěstní svítilnou se žlutým světlem vstříc přijíždějícímu vlaku.
- 6 Návěst „Pozor“ znamená, že řidič upozorňuje okolí na uvádění vlaku do pohybu nebo na jedoucí vlak. Návěst se dává dvěma krátkými zvuky mechanického zvonce (..) nebo jedním zvukem elektrického zvonce s trváním do 2 sekund (-). Řidič je povinen dát tuto návěst před vjezdem nad pracovní jámu a do haly depa.
- 7 Návěst „Příprava k odjezdu“ se užívá při odbavování vlaku na zastávkách. Návěst je dávana v prostoru zastávky. Řidič po obdržení této návěsti uzavře dveře a čeká na návěst „Odjezd“. Návěst se dává:
 - a) upažením paže,
 - b) jedním dlouhým zvukem píšťalkou (-).
- 8 Návěst „Odjezd“ se užívá při odbavování vlaku na zastávkách, při spojování a rozpojování vozů, při vlečení a sunutí, při couvání a v ostatních případech, kdy je nutné informovat řidiče o tom, že může uvést vlak do pohybu. Při sunutí a couvání se tato návěst dává po celou dobu, kdy je trať ve směru jízdy volná a jízda je bezpečná. Návěst se dává:
 - a) máváním paží, ohnutou v lokti ve směru jízdy,
 - b) jedním dlouhým a jedním krátkým zvukem píšťalkou (-).
- 9 Návěst „Směr jízdy“ dává řidič přiložením dlaně pravé ruky k čelnímu oknu tak, aby sevřené prsty ukazovaly směr další jízdy; při jízdě přímo směřují prsty vzhůru.
- 10 Návěst „Spojení provedeno“ a „Rozpojení provedeno“ se používá při spojování a rozpojování. Návěst se dává jedním dlouhým a dvěma krátkými zvuky píšťalkou (-..).
- 11 Návěst „Vlak se přetrhl“ se používá, je-li nezbytné, aby řidič, brzdář, dispečer, zaměstnanec mobilní čtyř technické údržby tramvají, zaměstnanec kontroly provozu nebo jiný poučený zaměstnanec, učinil všechna opatření k zastavení, případně zachycení utržených vozů vlaku. Návěst se dává dlouhým a krátkým zvukem píšťalkou, zvoncem nebo vnitřním dorozumívacím zařízením opakovaným do doby zastavení nebo zachycení vlaku (-.-.-.).
- 12 Výzva „Nevystupujte-nenastupujte“ dávaná před uzavíráním dveří pro ukončení výstupu a nástupu cestujících musí být současně zvuková a optická a musí trvat nejméně 3 sekundy, musí být zřetelně slyšitelná a viditelná uvnitř i vně vozidla.

- 13 Návěst „Výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace“ je dávana cestujícím řidiči jako upozornění na výstup cestujícího s omezenou schopností pohybu a orientace nebo cestujícího s kočárkem na příští zastávce. Návěst se dává dvěma krátkými zvuky vnitřním dorozumívacím zařízením ve vozidle (..).
- 14 Návěst „Žádost o nájezdovou plošinu“ je dávana cestujícím na vozíku pro invalidy nebo jeho doprovodem řidiči při nástupu nebo výstupu ve vozech s nájezdovou plošinou. Návěst se dává stisknutím příslušného tlačítka vně nebo uvnitř vozu.
- 15 Návěst „Žádost o otevření dveří“ je dávana cestujícím řidiči jako upozornění na povinnost umožnit v zastávce otevření dveří.

Část IX
Přechodná a závěrečná ustanovení

§ 52
Přechodné ustanovení

- 1 Ovládání výhybek pracovním kontaktem je řešeno Oběžníkem dopravního ředitele do doby jejich zrušení.

§ 53
Povolování a vydávání změn, doplňků a výjimek

- 1 Změny, doplňky a výjimky z ustanovení tohoto provozního předpisu povoluje a schvaluje dopravní ředitel.
- 2 Vedoucí JPT, JHV, JSVT a JDCT mohou vydat vnitřní normu, doplňující a upřesňující některé činnosti a postupy související s provozem tramvají.

§ 54
Související vnitřní normy

Pokyn „Výpravní činnost“

Pokyn „Skupiny oprávnění k řízení a zácvik na tramvajových vozidlech“

Pokyn „Manipulace s vlaky“

Pokyn „Postup zatahování vlaků do všech vozoven tramvají“

Pokyn „Technologické časy“

§ 55
Závěrečná ustanovení

- 1 Dnem účinnosti tohoto předpisu se ruší D 1/2 - Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje, schválený generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. dne 2.12.2011 protokolem č. j. 100000/783/100040/256/11 a jeho opravné listy č. 1 – 4.
- 2 Tento provozní předpis nabývá účinnosti dnem 1. září 2025.

Datum schválení: 30. ledna 2025

Ing. Jan Barchánek v.r.
dopravní ředitel