



provozní předpis

D 2/2

**DOPRAVNÍ A NÁVĚSTNÍ PŘEDPIS
PRO DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE**

Schváleno *generálním ředitelem*
Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost
dne 16. 12. 2008
č. j. 100000/696/100040/334/2008

účinnost od 1. ledna 2009

jen pro služební potřebu

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

číslo Opravného listu	platnost od	opravit		poznámka
		dne	jméno	

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

OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ	5
ČÁST PRVNÍ ÚVODNÍ USTANOVENÍ	7
§ 1 Základní ustanovení.....	7
ČÁST DRUHÁ VYPRAVOVÁNÍ VLAKŮ	8
§ 2 Označování vlaků	8
§ 3 Vlaková četa	8
§ 4 Sestavování vlaků	8
§ 5 Jízdní doklady	9
§ 6 Provoz na tratích Partyzánská – Trojská	9
a Hlubočepy – Sídliště Barrandov	9
ČÁST TŘETÍ ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PRO PROVOZ ..	10
§ 7 Postup při přejímce vlaku před výjezdem z vozovny nebo dílny	10
§ 8 Řízení vlaku	11
§ 9 Pravidla hospodárné a plynulé jízdy	14
§ 10 Jízda přes elektricky ovládané výhybky	15
§ 11 Povinnosti průvodčího	15
§ 12 Odjezd vlaku s cestujícími ze zastávky	16
§ 13 Opuštění vlaku mimo halu depa	16
ČÁST ČTVRTÁ MANIPULACE S VOZY	18
§ 14 Spojování vozů mimo haly depa	18
§ 15 Rozpojování vozů	19
§ 16 Vlečení vlaků a vozů.....	20
§ 17 Sunutí vlaků a vozů.....	20
§ 18 Odstavení v depu	21
§ 19 Poruchy na vozech a jejich odstraňování.....	21
§ 20 Kovové části vozu pod napětím.....	22

§ 21 Vykolejení vlaku nebo vozu	22
Č Á S T P Á T Á Z Á V Ě R E Č N Á U S T A N O V E N Í 	2 3
§ 22 Povolování a vydávání změn, doplňků a výjimek	23
§ 23 Zrušovací ustanovení	23
§ 24 Účinnost	23

R O Z S A H Z N A L O S T Í

1. Všechna ustanovení předpisu D 2/2 musí znát:
 - a) řidiči dvounápravových tramvají,
 - b) průvodčí a brzdaři dvounápravových tramvají,
 - c) dispečeri jednotky Provoz Tramvaje,
 - d) všichni zaměstnanci DP, kteří mají oprávnění ke kontrole dvounápravových tramvají,
 - e) všichni zaměstnanci DP, jejichž pracovní náplň přímo souvisí s provozem dvounápravových tramvají.

2. Vedoucí zaměstnanci DP, jejichž pracovní náplň souvisí s provozem dvounápravových tramvají, určí rozsah znalostí ustanovení tohoto předpisu svým podřízeným zaměstnancům, pokud nejsou uvedeni v odst. 1.

Na základě § 2, vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se provádí zákon o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění, vydává Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

PROVOZNÍ PŘEDPIS

D 2/2

**DOPRAVNÍ A NÁVĚSTNÍ PŘEDPIS
PRO DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE**

Zpracovatelským i vydavatelským útvarem je útvar 100040.

ČÁST PRVNÍ

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

§ 1

Základní ustanovení

1. Dopravní a návěstní předpis pro dvounápravové tramvaje D 2/2 je základním vnitřním provozním předpisem pro provoz dvounápravových tramvají.
2. Na provoz dvounápravových tramvají se vztahují všechna ustanovení Dopravního a návěstního předpisu pro tramvaje D 1/2, pokud není tímto předpisem určeno jinak.
3. Mimořádné události řeší O 4/2 Předpis o likvidaci a šetření mimořádných událostí na tramvajové dráze s doplněními stanovenými tímto předpisem.

ČÁST DRUHÁ

VYPRAVOVÁNÍ VLAKŮ

§ 2

Označování vlaků

1. Vlaky určené k pravidelné přepravě cestujících musí být označeny číslem (případně písmenem) linky, názvem konečné zastávky a příslušnou boční orientací. Tato označení jsou umístěna na určených místech dle příslušného typu vozu.
2. Vlaky neurčené k přepravě cestujících nebo přepravující cestující při zvláštních a smluvních jízdách musí být vpředu a vzadu označeny nápisem „Zvláštní jízda“ nebo jiným vhodným označením.

§ 3

Vlaková četa

1. Vlaková četa sestává z řidiče a průvodčích (brzdařů) jednotlivých vozů. Motorový a každý vlečný vůz musí být obsazen průvodčím (brzdařem).
2. Průvodčí (brzdař) motorového vozu je vlakvedoucím celé soupravy a je nadřízený všem ostatním členům vlakové čety. Při přejímce vlaku spolupracuje se řidičem, zejména při kontrole brzd. V případě potřeby ručně přestavuje výhybky.
3. Průvodčí (brzdaři) musí být s obsluhou vozu seznámeni natolik, aby mohli v případě potřeby být řidiči nápomocni, zejména musí umět zastavit jimi obsluhovaný vůz.
4. Je-li na trati operativně sestaven z původních dvou vlaků vlak sunoucí nebo vlekoucí, je nutno pokládat řidiče sunutého nebo vlečeného vlaku za brzdaře. Ustanovení odst.2 zde platí obdobně.

§ 4

Sestavování vlaků

1. Vlaky, které jsou sestavovány z dvounápravových vozů mohou být použity k přepravě cestujících pouze na základě souhlasu drážního správního úřadu. Všechny vlaky sestavené z dvounápravových vozů mohou kromě vlaků sunoucích a vlekoucích jezdit v těchto sestavách:
 - a) samostatný dvounápravový vůz,
 - b) dvounápravový motorový vůz a jeden dvounápravový vlečný vůz se středním vstupem nebo jeho modifikace,

- c) dvounápravový motorový vůz a jeden nebo dva dvounápravové vlečné vozy ostatních typů.
2. Nejvyšší přípustný počet vozů tramvajového vlaku pro potřeby vlečení a sunutí je:
- a) šest - u dvounápravových vozů,
 - b) pět - při kombinaci dvounápravových a čtyřnápravových vozů.
- Při zařazení vícenápravových vozů rozhodne o počtu vozů dispečer nebo pracovník s právem dopravní nebo technické kontroly s přihlédnutím k místním poměrům a adhezním podmínkám.

§ 5

Jízdní doklady

1. Členové vlakové čety musí být vybaveni jízdními doklady, které musí průběžně vyplňovat a po ukončení služby je odevzdat příslušnému vedoucímu ve smyslu vnitřní normy k této problematice.

§ 6

Provoz na tratích Partyzánská – Trojská a Hlubočepy – Sídliště Barrandov

1. Jízdy dvounápravových tramvají nejsou dovoleny na trati Partyzánská – Trojská v úseku o podélném sklonu 8 % s výjimkou jízd povolených drážním správním úřadem.
2. Vozy projíždějící úsek o podélném sklonu 8 % musí být vybaveny dvěma zarážkami a při jízdě ze svahu musí být zařazen minimálně druhý stupeň elektrodynamické brzdy.
3. Jízdy dvounápravových tramvají nejsou dovoleny na trati Hlubočepy – Sídliště Barrandov s výjimkou jízd povolených drážním správním úřadem nebo vedoucím jednotky Správa vozidel Tramvaje.

ČÁST TŘETÍ

ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PRO PROVOZ

§ 7

Postup při přejímce vlaku před výjezdem z vozovny nebo dílny

1. Při prohlídce motorového vozu provede řidič tato opatření:
 - a) přesvědčí se o vypnutí hlavních vypínačů,
 - b) provede vnější prohlídku vozu (sběrač, okna, nátěr atd.),
 - c) zkontroluje, zda vozy jsou řádně a bezpečně spojeny, zasunuté kolíky ve spojovacích otvorech spřáhel jsou zajištěny zajišťovacími háčky a zda volná spřáhla jsou zajištěna kolíky (i vlečný vůz),
 - d) přesvědčí se, zda mezi vozy jsou řádně zasunuty brzdové kabely, zda pera brzdových zásuvek spolehlivě doléhají a jsou-li volné zásuvky dobře uzavřeny (i vlečné vozy),
 - e) zkontroluje, zda je vůz vybaven stavěcím klíčem,
 - f) zkontroluje správnost označení vozu,
 - g) zkontroluje zavěšení a přezkouší funkci ochranného zařízení a přesvědčí se, zda je vůz vybaven hákem na zajištění případně uvolněného ochranného zařízení,
 - h) zjistí, jsou-li všechny zásobníky písku naplněny suchým pískem a ověří správnou funkci všech sypačů písku. Ruční sypače vyzkouší v hale depa, mechanické sypače po vyjetí z depa (sypače se nesmí zkoušet na výhybkách),
 - i) vyzkouší výstražné zvonce,
 - j) vyzkouší kontroléry (chod reverzních i hlavních válců na prázdno),
 - k) zapne hlavní vypínače, přitom musí být hlavní i reverzní válec na obou kontrolérech v nulové poloze,
 - l) vyzkouší osvětlení vozu,
 - m) vyzkouší správnou funkci ukazatelů směru,
 - n) vyzkouší ruční a elektrodynamickou brzdu (postup podle odst.2).
2. Vyzkoušení brzd motorového vozu po ukončení prohlídky vlaku podle odst.1 provede řidič takto:
 - a) nejdříve zjistí, zda při utahení ruční brzdy doléhají všechny brzdové špalky celou plochou na kola a zda po odbrzdění odstávají,
 - b) před výjezdem vlaku na trať utáhne ruční brzdu a zapne první stupeň jízdy směrem vpřed. Když se vlak nerozjede, je ruční brzda dostatečně účinná, v opačném případě je nutno ruční brzdu správně seřídít. Brzda nesmí být nadměrně utahená (nebezpečí smyku, přehřívání motorů apod.),
 - c) zkontroluje zavěšení elektromagnetů,
 - d) při vyjíždění z depa vyzkouší správnost funkce elektrodynamické brzdy, přičemž sluchem kontroluje, že na příslušném stupni brzdy začala účinkovat brzda kolejnicová.

Úkony uvedené pod písm. b), d) smí řidiči provést až po obdržení návěsti "ODJEZD" od brzdaře, kterého musí předem vyzoomět o ukončení prohlídky podle odst. 1.

3. Před výjezdem vlaku z vozovny provede brzdář vlečného vozu tato opatření:
- a) provede vnější prohlídku vozu (okna, nátěr a pod.),
 - b) přesvědčí se, zda připojení jeho vlečného vozu k motorovému vozu (k vlečnému vozu bližšímu motorovému vozu) je správně provedeno a zasunuté kolíky ve spojovacích otvorech spřáhel jsou zajištěny zajišťovacími háčky,
 - c) zkontroluje, zda je řádně zasunutý brzdový kabel a případně světelná tyč. Brzdová zásuvka musí být uzavřena,
 - d) zkontroluje správnost označení vozu,
 - e) přesvědčí se, že ochranné zařízení je v pořádku a je-li vůz vybaven hákem na zajištění případně uvolněného ochranného zařízení,
 - f) vyzkouší dorozumivací zvonek,
 - g) vyzkouší chod ruční brzdy,
 - h) vyzkouší osvětlení vozu, až mu řidič sdělí, že zapnul oba hlavní vypínače.

§ 8

Řízení vlaku

1. Uvedení do provozuschopného stavu:
Po ukončení prohlídky vlaku a odstranění případných závad řidič zapne hlavní vypínače. Na předním kontroléru ve směru jízdy zapne stavěcí kliku, ovládající směrový (reverzní) válec, na směr vpřed. V této poloze ponechá stavěcí kliku po celou dobu služby, není-li z vážných důvodů nutno polohu brzdového válce změnit. Pokud vlak stojí, musí být ruční brzda zabrzděna. Řidič je povinen mít při jízdě s cestujícími uzamčený reverzní válec zadního kontroléru, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s ním.
2. Rozjezd a jízda vlaku:
Rychlost jízdy určuje řidič otáčením zapínací kliky kontroléru, ovládající hlavní válec následujícím způsobem:
- a) rozjezd se provádí zapnutím prvního stupně jízdy, pozvolným uvolňováním ruční brzdy a postupným zapínáním dalších stupňů až na první polohu jízdy. Přitom musí řidiči na jednotlivých stupních jízdy vyčkat, dokud vlak nedosáhne rychlosti, která odpovídá zařazenému stupni v závislosti na povaze trati a zatížení vlaku. Při rozjezdu nesmí zapínat více stupňů najednou, aniž vyčká potřebné doby mezi jednotlivými stupni. Na posledním stupni první polohy jízdy může být zapnuto trvale,
 - b) nedosáhne-li vlak při této poloze potřebné rychlosti a dovolují-li provozní podmínky další zvýšení rychlosti, zapíná řidiči stejným způsobem další stupně druhé polohy jízdy. Na posledním stupni druhé polohy jízdy může být rovněž zapnuto trvale,
 - c) rychlost zapínání se řídí sklonovými a směrovými poměry, stavem kolejí a hmotností vlaku, přičemž je nutno dbát, aby změna rychlosti vlaku byla plynulá. Větší váha vlaku, větší stoupání a kluzké kolejnice vyžadují pomalejší zapínání,
 - d) prokluzují-li kola při rozjezdu, uvede řidič zapínací kliku do nulové polohy a za současného sypání písku začne znovu postupně zapínat,
 - e) poloha jednotlivých stupňů je vyznačena na desce kontroléru, řidič musí jednotlivé stupně správně zapínat, aby nedocházelo k nežádoucímu jiskření a napalování kontroléru,
 - f) jakmile vlak dosáhne potřebné rychlosti a je schopen, s ohledem na sklonové poměry trati, dojet k místu budoucího zastavení, nebo předepsaného snížení rychlosti bez podstatného poklesu rychlosti setrvačností, řidič je povinen vypnout z jízdy,

- g) po vypnutí za jízdy (např. sekční izolátor) může řidič zapnout najednou takový stupeň jízdy, který odpovídá okamžité rychlosti vlaku, avšak nejvýše první polohu jízdy. Další stupně musí zapínat postupně,
- h) zapínat jednotlivé stupně jízdy je přípustné jen ve směru přidávání (od nižšího k vyššímu). Při nutnosti zařazení nižšího stupně musí řidič nejdříve vypnout na nulu,
- i) vznikne-li v kontroléru oheň nebo nelze-li pro poruchu kontroléru, vypnout z jízdy, musí řidič okamžitě přerušit přívod proudu do kontroléru,
- j) je-li závada na jednom kontroléru, je možné ovládat vůz ze druhého kontroléru:
 - ja) pouze na nejbližší manipulační nebo odstavnou kolej,
 - jb) rychlost jízdy nesmí být vyšší než 10 km/hod.,
 - jc) brzdař motorového vlaku zaujme místo na stanovišti řidiče, dává pomocí šlapacího zvonce návěst "POZOR", obsluhuje ruční brzdu, sypače písku, směrovky a dává řidiči vlaku návěst paží.

3. Používání brzd:

Zábrzdná vzdálenost vlaku z určité rychlosti je závislá na hmotnosti vlaku, stavu kolejí a na sklonových a směrových poměrech tratí:

- a) rozjetý vlak lze zastavit:
 - aa) elektrodynamickou brzdou (provozní),
 - ab) ruční brzdou (zajišťovací),
 - ac) protiproudem (jízdu zpět) - výjimečně.
 Součástí elektrodynamické brzdy je elektromagnetická brzda kolejnicová, která nepůsobí dříve, než při čtvrtém stupni brzdy,
- b) elektrodynamickou brzdu používá řidič ke snížení rychlosti jízdy a k zastavení vlaku, ruční brzdy k zajištění stojícího vlaku v klidu, zastavování jízdu zpět je přípustné pouze v níže uvedených případech (písm. p), v), x)). Účinek brzdění se zesiluje včasným sypáním písku,
- c) elektrodynamická brzda účinkuje po zapnutí zapínací kliky na stupně brzdy. Působí i tehdy, není-li proudový sběrač na trolejovém drátu, je-li porucha v dodávce elektrické energie, jsou-li vypnuty hlavní vypínače a nemají-li kola styk s kolejnicemi,
- d) brzdící účinek elektrodynamické brzdy stoupá úměrně s rychlostí otáčejících se kol. Přestanou-li se kola otáčet, přestane také účinkovat elektrodynamická brzda,
- e) ke snížení rychlosti jízdy, pokud je nelze docílit vypnutím ze kteréhokoliv stupně jízdy na nulu, použije řidič elektrodynamické brzdy tím způsobem, že při uvolnění ruční brzdě zapíná zapínací klikou postupně na jednotlivé stupně elektrodynamické brzdy, až dosáhne žádaného snížení rychlosti. Rychlost zapínání stupňů brzdy se řídí sklonovými a směrovými poměry, stavem kolejí a hmotností vlaku. Řidič nesmí zapínat více stupňů najednou, musí na jednotlivých stupních brzdy vyčkat, dokud rychlost vlaku neklesne na hodnoty, odpovídající zařazenému stupni. Ke splnění této podmínky je nutné, aby se řidič naučil správnému odhadu zábrzdné vzdálenosti za různých provozních podmínek. Hrozí-li nebezpečí smyku, řidič musí koleje zdrsnit sypáním písku,
- f) je-li třeba po snížení rychlosti jízdy rychlost opět zvýšit, zapne řidič některý nižší stupeň elektrodynamické brzdy nebo vypne ze kteréhokoliv stupně brzdy na nulu a po případě zapíná postupně na jednotlivé stupně jízdy. Při přecházení ze stupně brzdy na stupně jízdy a opačně, musí řidič vyčkat na nule takovou dobu, aby jízda vlaku byla plynulá a nedocházelo ke škubání vlaku,
- g) na jednotlivé stupně brzdy lze zapínat ve směru přidávání i ubírání. Na kterémkoliv stupni brzdy může být zapnuto trvale,
- h) je-li třeba, aby byl vlak zastaven, zapíná řidič postupně až na poslední stupeň elektrodynamické brzdy,

- i) po zastavení vlaku účinek elektrodynamické brzdy pomine. Aby nemohlo dojít k nežádoucímu rozjetí vlaku, musí řidič vlak zajistit ruční brzdou,
- j) je-li nutné vlak zastavit co nejrychleji (zastavení v nebezpečí), vypne řidič zapínací kliku z kteréhokoliv stupně jízdy na nulu a ihned zapíná postupně rychle jednotlivé stupně elektrodynamické brzdy až na její poslední stupeň, přičemž zároveň použije mechanického sypače písku. Vždy se však musí dbát na to, aby příliš rychlým zapínáním nebo přeskokováním stupňů brzdy nebo předčasným utažením ruční brzdy neuvedl vlak do smyku,
- k) jestliže přes všechnu opatrnost řidiče se vlak dostane do smyku, musí řidič okamžitě vypnout zapínací kliku ze stupňů brzdy na nulu, případně na okamžik zapnout první stupeň jízdy a zároveň uvolnit ruční brzdou. Přitom sype písek, znovu postupně zapíná jednotlivé stupně brzdy, dokud se vlak nezastaví nebo dokud nedojde k požadovanému snížení rychlosti jízdy,
- l) na čtvrtém a vyšších stupních elektrodynamické brzdy je účinek brzdění zesílen působením elektromagnetické brzdy kolejnicové. Za normálních okolností nesmí řidič použít elektromagnetickou brzdou při jízdě proti hrotům výhybek a přes kolejové křížení. Musí-li ji použít v nebezpečí, musí se řidič před následujícím rozjezdem přesvědčit, zda nedošlo k nežádoucímu přestavení výhybky nebo poškození elektromagnetů,
- m) povinnosti, uvedené pod písm. l), má řidič i tehdy, musel-li v nebezpečí použít při jízdě proti hrotům výhybky sypačů písku,
- n) dokud řidič nevypnul zapínací kliku kontroléru ze stupňů jízdy na nulu nebo nezapnul elektrodynamickou brzdou, smí použít ruční brzdou jen v případech výslovně uvedených v písm. o),
- o) ruční brzdou je řidič povinen používat v těchto případech:
 - oa) k zajištění stojícího vlaku v klidu,
 - ob) k dosažení předepsané rychlosti přes stavěcí kontakty elektromagnetických výhybek, pokud bude výhybku přestavovat,
 - oc) ke snížení rychlosti ze svahu na předepsanou hodnotu, pokud toho při jízdě ze svahu proti hrotům výhybky, přes kolejové křížení a přes železniční přejezd nebo vlečku nelze docílit zařazením stupně elektrodynamické brzdy při kterém nepůsobí kolejnicová brzda,
 - od) k dosažení předepsané rychlosti při najíždění na připojovaný vůz,
 - oe) při selhání elektrodynamické brzdy,
- p) nelze-li při jízdě ze svahu normálním způsobem vlak zastavit (vlak sjíždí směrem vpřed), musí řidič vypnout zapínací kliku ze stupňů brzdy na nulu, stavěcí kliku přepnout na směr "Vzad", zapnout první (nejvýše druhý) stupeň jízdy, dotáhnout ruční brzdou a vypnout na nulu. Před rozjezdem vlaku přepne stavěcí kliku na směr "Vpřed",
- r) zajištění vlaku stupněm jízdy (podle písm.p)) lze uplatňovat nejdéle po dobu jedné minuty. Nelze-li nejpozději po uplynutí této doby pokračovat v jízdě nebo dojde-li k přerušení dodávky elektrické energie, musí řidič dávat návěst "NEBEZPEČÍ", vypnout na nulu, přepnout stavěcí kliku na směr "Vpřed", zapnout postupně až na poslední stupeň elektrodynamické brzdy a sypat písek,
- s) sjíždí-li vlak při zastavení ze svahu nebo do svahu vpřed nebo zpět, musí řidič zapnout první (nejvýše druhý) stupeň jízdy, dotáhnout ruční brzdou a vypnout na nulu,
- t) zajištění vlaku stupněm jízdy podle písm. s) lze uplatňovat nejdéle po dobu jedné minuty. Nelze-li nejpozději po uplynutí této doby pokračovat v jízdě nebo dojde-li k přerušení dodávky elektrické energie musí řidič dávat návěst "NEBEZPEČÍ", použít zpětného brzdění tím způsobem, že vypne na nulu přepne stavěcí kliku na směr "Vzad" a postupně zapíná až na poslední stupeň elektrodynamické brzdy,
- u) prokluzují-li kola při jízdě do svahu a před zastavením vlaku směrem do svahu na kluzké koleji, musí řidič snížit nebezpečí zpětného smyku včasným sypáním písku.

- Zapínací kliku vypne na nulu a zařadí nižší stupeň jízdy, který odpovídá okamžité rychlosti vlaku. Pokud se vlak při jízdě nebo rozjezdu do svahu přes veškerou řidičovu opatrnost dostane do zpětného smyku, použije řidič k zastavení vlaku zpětného brzdění (podle písm. t)), přitom musí dávat návěst "NEBEZPEČÍ". Brzdař motorového vozu musí sešlápnout mechanický sypač písku na zadní plošině a brzdaři vlečných vozů jsou povinni účinně brzdít,
- v) selže-li elektrodynamická brzda, musí řidič dávat návěst "NEBEZPEČÍ", sypat písek a usilovat o zastavení vlaku ruční brzdou. Přitom neustále vypíná a zapíná postupně jednotlivé stupně brzdy. Podaří-li se mu takto vyvolat účinek elektrodynamické brzdy na některém stupni, nesmí již zapnout nižší stupeň brzdy. Brzdaři vlečných vozů jsou povinni účinně brzdít. Nelze-li však použitím ručních brzd vlak zastavit, musí se řidič pokusit odvrátit nebezpečí jízdou zpět (podle písm. p)) za současného použití mechanického sypače písku. Při brzdění jízdou zpět musí být proudový sběrač na trolejovém drátu, kola na kolejích, oba hlavní vypínače zapnuty a vlak není ve smyku. Smí se použít jen první (nejvýše druhý) stupeň jízdy,
- x) selže-li ruční brzda (např. přetržený řetěz), řidič sníží rychlost jízdy vlaku na nejnižší možnou míru brzdou elektrodynamickou, sype písek a dává návěst "NEBEZPEČÍ". Brzdař motorového vozu uvede vlak do klidu ruční brzdou na zadní plošině. Hrozí-li bezprostřední nebezpečí řidič zastaví vlak z předního kontroléru jízdou zpět (podle písm. p)).
Ve všech případech jsou brzdaři vlečných vozů povinni účinně brzdít. Vlak může pokračovat v jízdě se zvýšenou opatrností, přičemž brzdaři obsluhují podle návěstí řidiče ruční brzdy,
- y) došlo-li k nehodě pro selhání elektrodynamické nebo ruční brzdy, řidič stáhne proudový sběrač a zajistí jej v dolní poloze a vypne oba hlavní vypínače. S vozem nesmí být manipulováno, jen v případě nutnosti vyproštění osoby musí se provést nezbytně nutná manipulace vnější silou. Případ je nutno okamžitě ohlásit provoznímu dispečinku tramvají.
4. Za jízdy může řidič dvounápravového vozu buď stát nebo sedět, přičemž musí mít stále levou ruku na zapínací klice kontroléru, pravou ruku u ruční brzdy, levou nohu u výstražného zvonce a pravou nohu u mechanického (nožního) sypače písku.

§ 9

Pravidla hospodárné a plynulé jízdy

1. Řidič je povinen dbát té zásady, že čím nižší je počet změn polohy zapínací kliky, tím je jízda plynulejší. Aby jízda byla co nejvíce plynulá a hospodárná je řidič mimo jiné povinen zachovávat zásady uvedené v následujících ustanoveních tohoto paragrafu.
2. V úseku mezi dvěma místy zastavení nebo stanoveného snížení rychlosti musí být jízda přizpůsobena tak, aby odběr elektrické energie byl co nejmenší, tzn. aby co nejdelší úsek trati byl projížděn setrvačností.
3. Nesmějí být trvale zapnuty odporové stupně jízdy.
4. Za jízdy musí být ruční brzda odbrzděna s výjimkou případů uvedených v §8, odst.3, písm. o) tohoto předpisu.
5. Není přípustné přecházet ze stupňů brzdy ihned na stupně jízdy a naopak, s výjimkou brzdění v případě nebezpečí a smyku.

6. Při zapínání a vypínání stupňů jízdy a brzdy je s výjimkou brzdění v případě nebezpečí nutné přihlížet k tomu, jaké síly právě působí především na vlečné vozy, aby bylo vyloučeno šubání s nimi (nebezpečí poškození spřáhel, popř. roztržení vlaku).
7. Vzhledem k tomu, že dvounápravové vozy mají nad povrchem kolejového tělesa oproti jiným typům vozů nízkou světlost, je řidič povinen zvýšenou měrou sledovat stav kolejového tělesa (nerovnost povrchu, vystouplá dlažba, cizí předměty apod.).
8. Návěst „K brzdě“ znamená, že osoba určená k zajištění bezpečnosti vlaku s dvounápravovými vozy (s ručně brzděnými vozy), musí uvést v činnost ruční brzdu, k jejíž obsluze je určen. Návěst „K brzdě“ se dává krátkým zvukem mechanického zvonce (.). Návěst „K brzdě“ se užívá při změně směru jízdy vpřed nebo vzad.

§ 10

Jízda přes elektricky ovládané výhybky

1. Při jízdě přes výhybky ovládané trolejovým kontaktem:
 - a) jsou-li jazyky výhybky postaveny do žádaného směru jízdy, musí vlak přejet přes stavěcí kontakt výhybky setrvačností, nebo se zařazeným stupněm brzdy (podle sklonových poměrů),
 - b) nejsou-li jazyky výhybky postaveny do žádaného směru jízdy, přestavuje je řidič zapnutím kontroléru na druhý nebo třetí stupeň jízdy při současném přitažení ruční brzdy.
2. Při jízdě přes výhybky ovládané rádiovým signálem řidič vlaku vybaveného vysílačem rádiového signálu aktivuje přijímač výhybky pro nastavení do požadovaného směru nebo potvrdí již nastavený směr.
3. Pokud se řidiči v prostoru zastávky nepodaří přestavit elektricky ovládanou výhybku plynulou jízdou (při dodržení stanovené rychlosti jízdy), takže cestující již začnou vystupovat, resp. nastupovat, je řidič povinen zastavit vlak, a to i tehdy, když ještě nedejel k zastávkovému sloupku. Pokračuje v jízdě až po řádném odbavení vlaku.

§ 11

Povinnosti průvodčího

1. Průvodčí je povinen znát a plnit veškeré povinnosti brzdaře dvounápravové tramvaje. Dále je povinen znát „Smluvní přepravní podmínky pro smluvní linky a pro linky s provozem historických vozidel“ a příslušná ustanovení vyhlášky MDS o přepravním řádu a během služby se jimi řídit. Taktéž musí znát tarifní ustanovení platná na historické lince.
2. Na historické lince průvodčí v každém voze hlásí název příslušné zastávky.

3. Průvodčí dbá o zajišťování klidu a pořádku v příslušném voze včetně dodržování tarifní kázně. Při závažných proviněních je oprávněn vyloučit cestujícího z přepravy. V případě poškození majetku DP zjistí pokud možno totožnost cestujícího a případ ohlásí služebním hlášením.
4. Průvodčí zajišťuje prodej jízdenek platných pouze na historické lince. Počty prodaných jízdenek zaznamenává do příslušného dokladu, který spolu s tržbou odevzdá po skončení služby určenému zaměstnanci.
5. Na prodávaných jízdenkách průvodčí vyznačí v levé části datum (1. proštípnutí den, 2. proštípnutí měsíc) a v pravé části čas (celá hodina proštípnutí čísla hodiny nebo půlhodina proštípnutí mezery mezi příslušnými čísly hodin). Po dobu jedné jízdy (z konečné na konečnou) značí průvodčí jeden časový údaj. Při další jízdě už vyznačuje další časový údaj, aby rozpoznal případ, kdyby se cestující prokazoval jízdenkou z minulé jízdy.

§ 12

Odjezd vlaku s cestujícími ze zastávky

1. Při provozu s cestujícími může řidič vlak uvést do pohybu teprve tehdy, když obdrží od vlakvedoucího návěst k odjezdu.
2. Pokud souprava má jeden vlečný vůz, průvodčí tohoto vozu po ukončení nástupu a výstupu cestujících dá návěst "Odjezd" jedním zazvoněním dorozumívacího zvonku nebo jedním dlouhým písknutím píšťalky (-). Vlakvedoucí po obdržení této návěsti a pokud již nenastupuje a nevystupuje nikdo v motorovém voze dá řidiči návěst "Odjezd" jedním zazvoněním dorozumívacího zvonku nebo dlouhým a krátkým písknutím píšťalky (-.). Po obdržení návěsti "Odjezd" od vlakvedoucího dá řidič návěst "Pozor" šlapacím zvoncem a uvede vlak do pohybu.
3. Pokud souprava má dva vlečné vozy, průvodčí druhého vlečného vozu po ukončení nástupu a výstupu cestujících dá návěst "Odjezd" jedním zazvoněním dorozumívacího zvonku nebo jedním dlouhým písknutím píšťalky (-). Průvodčí prvního vlečného vozu po obdržení této návěsti a pokud již nikdo nevystupuje a nenastupuje do prvního vlečného vozu, dá návěst "Odjezd" dvojím zazvoněním dorozumívacího zvonku nebo dvěma dlouhými písknutími píšťalky (--). Vlakvedoucí po obdržení návěsti z prvního vlečného vozu a pokud již nikdo nevystupuje a nenastupuje do motorového vozu, dá řidiči návěst "Odjezd" jedním zazvoněním dorozumívacího zvonku nebo dlouhým a krátkým písknutím píšťalky (-.). Po obdržení návěsti "Odjezd" od vlakvedoucího se řidič přesvědčí pohledem do zpětného zrcátka o situaci podél vlaku a zkontroluje, zda trať ve směru jízdy je volná. Poté dá návěst "Pozor" šlapacím zvoncem a uvede vlak do pohybu.

§ 13

Opuštění vlaku mimo halu depa

1. Opuštění vlaku bez nevyhnutelné příčiny je nepřípustné. Současné opuštění vlaku všemi členy vlakové čety je zakázáno.

2. Musí-li řidič opustit vlak, může tak učinit jen po provedení všech opatření aby se vlak nemohl sám dát do pohybu nebo aby nemohl být uveden do pohybu nedovoleným zásahem jiné osoby. Řidič je povinen při odchodu řádně utáhnout ruční brzdu a zapínací kliku dát na poslední stupeň brzdy.
3. Při nutném opuštění vlaku musí členové vlakové čety uvědomit vlakvedoucího o svém odchodu (a naopak).

Č Á S T Č T V R T Á

M A N I P U L A C E S V O Z Y

§ 14

Spojování vozů mimo haly depa

1. Při spojování musí být každý vůz obsazen brzdařem nebo řidičem. Spojení provádí vlakvedoucí provozuneschopného vlaku.
2. Spojují-li se mezi sebou vzájemně vozy (vlaky):
 - a) dvounápravové ovládá řidič provozuschopný vůz (vlak) z kontroléru bližšího k připojovanému vozu (vlaku).

Ke spojení je třeba:

 - aa) při spojování motorového s motorovým vozem nebo motorového s jedním vlečným vozem tří pracovníků,
 - ab) při spojování motorového vozu s dvěma vlečnými vozy již mezi sebou spojenými, nebo vlaku sestaveného z motorového vozu a jednoho vlečného vozu s jedním vlečným vozem čtyř pracovníků,
 - ac) při spojování vlaku sestaveného z motorového vozu a dvou vlečných vozů s vlakem sestaveným z motorového vozu a dvou vlečných vozů nebo motorového vozu a dvou vlečných vozů s vlakem sestaveným z motorového vozu a jednoho vlečného vozu šesti pracovníků,
 - b) vícenápravové s dvounápravovými je ke spojení třeba:
 - ba) při spojování vícenápravového vozu (vlaku) s motorovým vozem tří pracovníků,
 - bb) při spojování vícenápravového vozu (vlaku) s vlakem sestaveným z motorového vozu a vlečného vozu (nebo dvou vlečných vozů) čtyř pracovníků,Ve výjimečných případech, kdy stanoviště najíždějího vícenápravového vozu (vlaku) není čelně k místu předpokládaného spojení je v případech uvedených pod písm. ba) a bb) potřeba vždy o jednoho pracovníka více.
3. Postup při spojování motorového a vlečného vozu:
 - a) má-li být spojení provedeno na rovině nebo ve svahu, když je vlečný vůz výše než motorový, přijede řidič s motorovým vozem k zabrzděnému vlečnému vozu na vzdálenost 1 m mezi spřáhly a zastaví,
 - b) poté vstoupí pracovník provádějící spojení mezi vozy, uvolní spřáhla ze zajištěné polohy, připraví zajišťovací kolíky a nařídí hlavy spřáhel proti sobě,
 - c) potom dá pracovník provádějící spojení píšťalkou návěst "ODJEZD" a přidržuje obě spřáhla tak, aby obě hlavy spřáhel do sebe zapadly. Přitom musí dbát i o svou vlastní bezpečnost,
 - d) řidič při dostatečně utažené ruční brzdě zapne na 1.stupeň jízdy a střídavým povolováním a utahováním ruční brzdy najíždí pomalu na zabrzděný vůz a dbá přitom obzvlášť na bezpečnost pracovníka provádějícího spojení,
 - e) po zapadnutí hlavy spřáhel dá pracovník provádějící spojení řidiči píšťalkou návěst "STŮJ", řidič zastaví a pracovník provádějící spojení zasune zajišťovací kolíky do spojovacích otvorů, zajistí je zajišťovacími háčky a zasune brzdový kabel nejdříve do brzdové zásuvky připojovaného vozu a teprve potom do brzdové zásuvky motorového vozu, za snížené viditelnosti zasune do háku na motorovém voze

- světelnou tyč. Po provedení těchto úkonů vystoupí z prostoru mezi vozy a dá řidiči pískalkou návěst „SPOJENÍ PROVEDENO“, řidič se o správnosti spojení přesvědčí,
- f) po celou dobu spojování obou vozů se na té straně vozu, kde se spojení provádí, zdržuje brzdař u utažené ruční brzdy. Jakmile se řidič přesvědčí o správném spojení vozů, utáhne ruční brzdu a přejde na své stanoviště pro příští směr jízdy vlaku kde utáhne ruční brzdu, brzdaři ruční brzdy povolí a dají návěst "ODJEZD",
 - g) pro spojování ve svahu, když je vlečný vůz níže než motorový je postup obdobný, řidič však musí před najížděním motorového vozu na vlečný vůz zapnout elektrodynamickou brzdu na takový stupeň, aby mohl spojení obou vozů bezpečně provádět pouhým uvolňováním a přitahováním utažené ruční brzdy,
 - h) tato ustanovení platí taktéž, spojuje-li se vůz motorový s vozem motorovým (vyjma brzdového kabelu a světelné tyče).
4. Najíždění vlečným vozem na vůz motorový nebo vlečný mimo halu depa je zakázáno.
5. Pro spojení vlaku sestávajícího z motorového a vlečného vozu s dalším vlečným vozem platí tentýž postup, přičemž musí brzdař na připojeném voze vždy stát u ruční brzdy na plošině bližší k vozu, jenž má být připojen a to tak, aby výhled řidiče motorového vozu nebyl rušen a dávat řidiči předepsané návěsti. Spojuje-li se vůz motorový se dvěma vlečnými vozy již mezi sebou spojenými, platí obdobně s tím, že oba vlečné vozy musí být obsazeny brzdaři, kteří jsou u ručních brzd bližších motorovému vozu. Ke spojování vozů je v tomto případě zapotřebí čtyř pracovníků (odst.1, písm.ab)).
6. Při spojování dvou vlaků platí tento postup:
- a) vždy musí najíždět vlak provozuschopný k vlaku neprovozuschopnému,
 - b) spojování provádí pracovník vlakové čety vlaku neprovozuschopného,
 - c) řidič neprovozuschopného vlaku je u ruční brzdy na přední plošině,
 - d) všechny vozy neprovozuschopného vlaku musí být zabrzděny ruční brzdou v případě, že ruční brzda motorového vozu není dostatečně účinná,
 - e) je-li neprovozuschopný vlak čelem k místu předpokládaného spojení, je postup při spojování obdobný ustanovením odst.2 a navíc platí pro každý vlečný vůz provozuschopného vlaku ustanovení odst.4. Kromě toho musí být obsazena ruční brzda posledního vozu neprovozuschopného vlaku (poslední vůz nově sestaveného vlekoucího vlaku),
 - f) je-li neprovozuschopný vlak zády k místu předpokládaného spojení, je postup při spojování obdobný ustanovení odst.2.
7. Při spojování vozů (vlaků) dvounápravových s vícenápravovými platí ustanovení odst. 1 - 5 a příslušná ustanovení předpisu D 1/2 obdobně v závislosti na tom, který vůz (vlak) je provozuschopný a který neprovozuschopný.
8. Další obecné podmínky pro spojování vozů (vlaků) jsou stanoveny předpisem D 1/2.

§ 15

Rozpojování vozů

1. Provádět rozpojování vozů mohou pouze tím pověřenými pracovníci údržby vozů, dále řidiči, brzdaři a dispečeri. K rozpojování vozů je třeba tří pracovníků, pokud není níže stanoveno jinak.

2. Obecné podmínky platné pro spojování vozů (vlaků) stanovené předpisem D 1/2 platí obdobně i pro rozpojování vozů.
3. Postup při rozpojování:
 - a) před rozpojením vozů musí brzdař odpojovaného vozu vůz spolehlivě zabrzdít a je povinen setrvat u brzdy tak dlouho, dokud se nepřesvědčí, že vůz po odpojení bezpečně stojí,
 - b) pracovník provádějící rozpojení vstoupí mezi rozpojované vozy, odpojí světelnou tyč, vyjme brzdový kabel nejprve z motorového vozu (resp. vlečného vozu bližšího k motorovému vozu) a po vyjmutí zajišťovacích háčků vytáhne zajišťovací kolíky z otvorů hlav spřáhel, vystoupí z prostoru mezi vozy a dá řidiči píšťalkou návěst „ROZPOJENÍ PROVEDENO“. Řidič popojede opatrně od odpojovaného vozu na vzdálenost 1 m a zastaví. Pracovník provádějící rozpojení zasune zajišťovací kolíky do zajišťovacích otvorů v nosičích spřáhel. Zásuvky pro brzdový kabel musí být uzavřeny,
 - c) při rozpojování dvou vlaků platí ustanovení písm. a), b) obdobně, přičemž vozy rozpojuje příslušný pracovník vlakové čety neprovozoschopného vlaku,
 - d) vozy s nespolehlivou ruční brzdou se nesmí odpojovat ani odstavit, dokud se nespojí s jiným vozem, který má spolehlivou ruční brzdu nebo dokud nejsou vhodným způsobem zajištěny proti rozjetí.
4. Není-li vůz (vlak) stojící zády k místu předpokládaného rozpojení provozuschopný, lze od odpojeného vozu couvnout vozem, stojícím čelem k místu rozpojení. V tom případě musí pracovník, který provedl rozpojení vozů, zajistit bezpečnost couvání.
5. Při rozpojování vozů (vlaků) dvounápravových od vícenápravových platí ustanovení odst. 1 - 4 a příslušná ustanovení předpisu D 1/2 obdobně v závislosti na tom, který vůz je provozuschopný a který neprovozoschopný.
6. Další obecné podmínky pro rozpojování vozů (vlaků) jsou stanoveny předpisem D 1/2.

§ 16

Vlečení vlaků a vozů

1. Vlak sestavený z vozů dvounápravových může být vlečen kterýmkoliv vlakem. Přitom motorový vůz neprovozoschopného vlaku musí být blíže k vlekoucímu vlaku než vozy vlečné.

§ 17

Sunutí vlaků a vozů

1. Pro sestavování sunoucích vlaků platí následující ustanovení:
 - a) čtyřnápravový vůz může být sunut vlakem sestaveným z dvounápravových vozů,
 - b) vlak sestavený z dvounápravových vozů může být sunut kterýmkoliv vlakem.Je-li nutné sunout vícenápravový vůz vlakem sestaveným i z dvounápravových vozů, rozhodne o sestavě vlaku dispečer nebo pracovník s právem dopravní nebo technické kontroly s přihlédnutím k místním poměrům a adhezním podmínkám.

§ 18

Odstavení v depu

1. Než řidič opustí vlak odstavený v depu je povinen:
 - a) utáhnout ruční brzdu,
 - b) sejmut zapínací a směrovou kliku kontroléru,
 - c) vypnout osvětlení,
 - d) vypnout hlavní vypínače.
2. Než brzdař opustí vlak odstavený v depu musí vypnout osvětlení.

§ 19

Poruchy na vozech a jejich odstraňování

1. Při odstraňování poruch se postupuje takto:
 - a) nerozjede-li se vlak po zapnutí na první nebo nejvýše na druhý stupeň jízdy, musí se řidič (podle potřeby společně s brzdařem) přesvědčit:
 - aa) zda je napětí v trolejovém drátu, což se zjistí zapnutím vnitřního osvětlení nebo ukazatele směru,
 - ab) jsou-li hlavní vypínače zapnuty,
 - ac) dotýká-li se sběrač řádně trolejového drátu a zda se nenachází na úsekovém izolátoru,
 - ad) je-li mezi koly a kolejnicemi dostatečný vodivý styk (písek, bláto, sníh a jiné nadměrné znečištění kolejí mohou způsobit izolování vozů),
 - b) v případě, že je předpoklad poruchy podle písm. ad) musí řidič dbát zvýšené opatrnosti (možnost úrazu el.proudem) a postupovat podle odst. 2.,
 - c) v případě, že nebyla shledána žádná závada a přesto není motorový vůz schopen jízdy, je nutno odsunout vlak na nejbližší manipulační kolej, nebo do depa.
2. Je-li vůz izolován od kolejnice (posypaná kolej, soukolí mimo kolej apod.), je nutno zachovat tento postup:
 - a) dát zapínací kliku do nulové polohy,
 - b) vypnout všechny spotřebiče,
 - c) stáhnout sběrač, zajistit jej v dolní poloze, vyskočit z vozu, přičemž se žádnou částí těla ani žádným předmětem nesmí dotýkat kterékoliv části vozu a o stažení sběrače se přesvědčit pohledem,
 - d) odsunout vůz přes izolované místo nebo provést nakolejení. Jakmile je dosaženo vodivého spojení vozu s kolejnicí, uvede se vlak do provozuschopného stavu a teprve potom lze pokračovat v jízdě.
3. Je-li porušeno uložení předního, zadního nebo bočního ochranného zařízení, je nutno zařízení zavěsit pomocí zajišťovacího háku a vlak vyřadit z provozu.
4. Vlak musí být vyřazen z provozu, nastanou-li kromě jiných případů uvedených výslovně v tomto předpise, také následující další poruchy:
 - a) porucha kontroléru, která znemožňuje jeho spolehlivou činnost,
 - b) snížená účinnost elektrodynamické nebo kolejnicové brzdy,
 - c) vadná funkce ruční brzdy nebo její snížená účinnost,
 - d) poškozené závěsy kolejnicové brzdy,

- e) kolejnicová brzda je v činnosti již dříve než při čtvrtém stupni elektrodynamické brzdy,
- f) ozývá-li se pravidelně kovové klepání z prostoru motoru (volný větrák - nebezpečí poškození trakčního motoru),
- g) ozývají se nepravidelné údery z prostoru pod vozem (vylomené zuby pastorku, uvolněný spodní kryt),
- h) vadná funkce kteréhokoliv pískovače,
- i) prasklá pružina na brzdové zásuvce motorového nebo vlečného vozu,
- j) poškozený propojovací kabel,
- k) nesvítí směrové světlo, světlo met nebo za snížené viditelnosti koncové světlo,
- l) některá izolovaná část vozu je pod napětím,
- m) příznaky vzniku ohně (pálící se izolace, jiskření, kouř apod.),
- n) vadná funkce sběrače,
- o) poškození spřáhla nebo nosiče spřáhla mezi vozy,
- p) poškozené ochranné zařízení,
- q) lom některé součásti vyplužení vozu,
- r) uvolněná obruč kola,
- s) rozbité nebo nepoužitelné zpětné zrcátko,
- t) vadná funkce výstražného zvonce.

§ 20

Kovové části vozu pod napětím

1. Vyskytne-li se na některé izolované kovové části vozu při závadě elektrických obvodů nebezpečné dotykové napětí (nebezpečí úrazu elektrickým proudem), musí řidič okamžitě zastavit vlak, vypnout hlavní vypínače, osvětlení a stáhnout sběrač.
2. Další nezbytné úkony v těchto případech stanovují příslušná ustanovení předpisu O 4/2.

§ 21

Vykolejení vlaku nebo vozu

1. Při každém vykolejení vlaku nebo vozu musí řidič vypnout hlavní vypínače, osvětlení a stáhnout sběrač.
2. Dále řidič postupuje dle příslušných ustanovení předpisu O 4/2.

ČÁST PÁTÁ

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

§ 22

Povolování a vydávání změn, doplňků a výjimek

1. Změny a doplňky schvaluje a výjimky z ustanovení tohoto předpisu povoluje generální ředitel Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost.
2. Schválené změny a doplňky a povolené výjimky z ustanovení tohoto předpisu vydává generální ředitel Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost.

§ 23

Zrušovací ustanovení

1. Tímto předpisem se ruší provozní předpis D 2/2 – Dopravní a návěštní předpis pro dvounápravové tramvaje, schválený generálním ředitelem Dopravních podniků hlavního města Prahy, koncern dne 23. února 1978 pod č.j. 225/78.

§ 24

Účinnost

1. Tento předpis D 2/2 - Dopravní a návěštní předpis pro dvounápravové tramvaje nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2009.

V Praze dne 16. 12. 2008

Ing. Martin Dvořák v.r.
generální ředitel