



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy

č. 8/2010

ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. dubna 2012),
změny č. 2 (účinnost od 16. prosince 2014),
změny č. 3 (účinnost od 30. září 2015)

^a
změny č. 4 (účinnost od 1. ledna 2016)

Věc: Stanovení základního rádiového spojení na železniční dopravní cestě provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizací

Č.j.	:	34890/10-OAE
Ukládací znak	:	01.3.2
Skartační znak a lhůta	:	A-10
Počet listů	:	15
Počet příloh	:	0
Počet listů příloh	:	0
Gestorský útvar	:	Odbor automatizace a elektrotechniky
Zpracovatel	:	Ing. Marek Rosa
Tel.	:	972 244 492
E-mail	:	rosa@szdc.cz
Rozdělovník	:	Dopravci, kteří používají železniční dopravní cestu provozovanou SZDC KGŘ, EN, NM, NPS, NŘP, O11, O12, O18, O13, O14, O15, O26, O25 TÚDC, SSZ, SSV OŘ UNL, PHA, PLZ, BNO, OVA, OLC, HKR MD ČR, DI ČR, DÚ
Úroveň přístupu	:	A
Účinnost od	:	1. listopadu 2010
Ve znění změny č. 1 od	:	1. dubna 2012
Ve znění změny č. 2 od	:	16. prosince 2014
Ve znění změny č. 3 od	:	30. září 2015
Ve znění změny č. 4 od	:	1. ledna 2016
Účinnost do	:	10. prosince 2016

V Praze dne 30. 3. 2012

Ing. Pavel Habarta, MBA v.r.
1. zástupce generálního ředitele
pověřený řízením organizace

V Praze dne 30. 3. 2012

Ing. Bohuslav Navrátil v.r.
2. zástupce generálního ředitele

Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy

č. 8/2010

Stanovení základního rádiového spojení na železniční dopravní cestě provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizací

Úroveň přístupu „A“

Schváleno dne 13. října 2010

č.j.: 34890/10-OAE

Účinnost od 1. listopadu 2010

Účinnost do 10. prosince 2016

Ve znění:

změny č. 1 (účinnost od 1. dubna 2012),
změny č. 2 (účinnost od 16. prosince 2014),
změny č. 3 (účinnost od 30. září 2015)

a

změny č. 4 (účinnost od 1. ledna 2016)

Pokyn provozovatele dráhy č. 8/2010

Změna č. 4

Gestorský útvar:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor automatizace a elektrotechniky Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1
Ukládací znak:	01.3.2
Skartační znak a lhůta :	A-10
Náklad:	0 kusů (není vydán tiskem)
Rok vydání:	2015 (změna č. 4)

OBSAH

OBSAH	4
LIST PROVEDENÝCH ZMĚN	5
ROZSAH ZNALOSTÍ	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	7
ČLÁNEK 1	8
ÚVOD	8
ČLÁNEK 2	8
ZÁKLADNÍ POJMY	8
ČLÁNEK 3	9
VLAKOVÁ RÁDIOVÁ ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ NA ŽDC	9
ČLÁNEK 4	11
ZÁKLADNÍ RÁDIOVÉ SPOJENÍ	11
ČLÁNEK 5	12
PODMÍNKY PŘÍSTUPU NA ŽDC	12
ČLÁNEK 6	13
SOUHLAS S POUŽITÍM VÝROBKU NA ŽDC	13
ČLÁNEK 7	13
PŘECHODNÁ USTANOVENÍ	13
ČLÁNEK 8	14
ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ	14
SEZNAM PŘÍLOH	15

LIST PROVEDENÝCH ZMĚN

Číslo změny	Č. j. změny	Změna se týká ustanovení a příloh:	Datum účinnosti změny	Změnu provedl příjmení a jméno / podpis
	Datum schválení			
1.	S10529/12-OAE	2.1 až 2.10, 3.3.3, 3.3.4, 3.4.3, 3.4.4, 3.7.3, 3.8, 3.8.4, 3.8.5, 4, 4.1, 4.2., 4.3, 4.3.1 až 4.3.3 , 4.4, 4.4.1 až 4.4.3, 4.5, 4.5.1 až 4.5.3, 5.1 až 5.6, 7, 8.2, přílohy č. 1 až č. 5	1.4.2012	Ing. Rosa
	30.3.2012			
2.	S-50349/14 SŽDC-O14	Seznam použitých zkratk a značek, 3.3.3, 3.3.4, 3.7.7, 4.2, 4.3, 4.6, 5.2, 7.2, 7.3, 8.1.1, 8.2, 8.3, příloha č. 1 až 5	16.12.2014	Ing. Rosa
	12.12.2014			
3.	S35560/2015-SŽDC-O14	3.7.6, 8.2	30.9.2015	Ing. Rosa
4.	S50711/2015-SŽDC-O14	4.2, 7.1, 7.1.2, 7.1.4, 8.2, 8.4, Seznam příloh, Příloha č. 1	1.1.2016	Ing. Rosa
	10.12.2015			
5.				
6.				

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizace	Pracovní činnosti	Znalost
GŘ SŽDC a organizační jednotky SŽDC	Zaměstnanci zabývající se provozováním dráhy a drážní dopravy, zajišťováním provozuschopnosti železniční dopravní cesty, organizováním a řízením drážního provozu na železniční dopravní cestě, předpisovou a normotvornou činností v oblasti tvorby rádiového prostředí	úplná: celý pokyn včetně příloh informativní: -
Dopravci, kteří používají železniční dopravní cestu provozovanou SŽDC	Zaměstnanci zabývající se organizací a kontrolní činností rádiového prostředí v oblasti působnosti provozování drážní dopravy	úplná: celý pokyn včetně příloh informativní: -

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ERTMS	Evropský železniční řídicí systém (<i>European Railway Traffic Management System</i>)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (<i>European Train Control System</i>)
GSM-R	Globální systém mobilní komunikace – železniční varianta
GVD	Grafikon vlakové dopravy
O14	SŽDC, Generální ředitelství, Odbor automatizace a elektrotechniky
PMD	Posun mezi dopravami
SJŘ	Sešitový jízdní řád
SRV	Síť radiodispečerská vlaková – simplexní síť v pásmu 150 MHz
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TRS	Traťový rádiový systém
TTP	Tabulky traťových poměrů
VOS	Všeobecná operativní rádiová síť na kmitočtu 150,975 MHz
ŽDC	Železniční dopravní cesta provozovaná SŽDC

Článek 1

ÚVOD

- 1.1** Na základě ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vydává provozovatel dráhy – státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“) – Pokyn provozovatele dráhy č. 8/2010 k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy (dále jen „tento pokyn“).
- 1.2** Tento pokyn stanovuje typ základního rádiového spojení na jednotlivých tratích ŽDC vybavených příslušnou infrastrukturou a z toho vyplývající podmínky přístupu na takovou trať jak s ohledem na rozsah vybavení hnacích vozidel vlakovým rádiovým zařízením, tak s ohledem na časový rámec takového vybavení (k tomu viz ustanovení § 34c odst. 2 písm. c zákona).
- 1.3** Tento pokyn vychází z:
- a) Rozhodnutí komise 2006/679/ES ze dne 28. 03. 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému ve znění Rozhodnutí komise 2009/561/ES ze dne 22.09.2009 (dále jen „Rozhodnutí Komise“);
 - b) nařízení Komise 352/2009/ES ze dne 24. 04. 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES a
 - c) § 71 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

Článek 2

ZÁKLADNÍ POJMY

- 2.1 Hnacím vozidlem** se pro účely tohoto pokynu rozumí vedoucí hnací nebo řídící vozidlo vlaku nebo PMD nebo hnací vozidlo posunového dílu.
- 2.2 Speciálním hnacím vozidlem** se pro účely tohoto pokynu rozumí vozidlo vybavené vlastním pohonem konstruované pro stavbu, údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy a odstraňování následků mimořádných událostí.
- 2.3 Strojvedoucím** se rozumí osoba řídící hnací vozidlo nebo speciální hnací vozidlo.
- 2.4 Dispečerem** se rozumí osoba podílející se na řízení a organizování drážní dopravy (dispečer nebo výpravčí).
- 2.5 Základním rádiovým spojením** se rozumí takové rádiové spojení, které na trati vybavené příslušnou rádiovou infrastrukturou umožňuje s předepsanou kvalitou¹⁾ jak plnohodnotnou hlasovou komunikaci mezi strojvedoucím a dispečerem a mezi strojvedoucími navzájem, tak datovou komunikaci mezi pohyblivými a pevnými rádiovými zařízeními (pracujícími případně bez obsluhy).

¹⁾ Pro GSM-R stanoveno projektem UIC EIRENE, specifikací funkčních požadavků (FRS, verze 7.0, březen 2006) a specifikací systémových požadavků (SRS, verze 15.0, březen 2006), pro TRS stanoveno doporučením UIC č. 751-3.

- 2.6 Náhradním rádiovým spojením** se rozumí rádiové spojení, které musí umožnit uskutečnění rádiového spojení strojvedoucího s dispečerem z převážné většiny míst tratí v jím řízené oblasti. K náhradnímu rádiovému spojení se smí používat pouze stanovené typy rádiových zařízení. Druh a typ rádiového zařízení určeného jako náhradní rádiové spojení určí provozovatel dráhy individuálně pro jednotlivé tratě s přihlédnutím k úrovni pokrytí příslušných rádiových úseků trati využitelným signálem. Náhradní rádiové spojení nesmí být trvale používáno místo základního rádiového spojení.
- 2.7 Nouzovým rádiovým spojením** se rozumí jakékoliv rádiové spojení, které umožňuje uskutečnění nouzového spojení strojvedoucího s dispečerem příslušné řízené oblasti v případě vzniku poruchy nebo mimořádnosti v průběhu jízdy hnacího vozidla, a to pouze do doby dojezdu vozidla. Nouzové rádiové spojení nesmí být nikdy použito jako náhrada základního nebo náhradního rádiového spojení.
- 2.8 Železniční dopravní cestou provozovanou SŽDC** (dále jen „ŽDC“) se rozumí dráha celostátní a dráhy regionální, na nichž vykonává funkci provozovatele dráhy SŽDC.
- 2.9 Pohyblivým koncovým terminálem** (dále jen „terminál“) se rozumí pohyblivé účastnické zařízení (např. vozidlová radiostanice, mobilní telefon, přenosná radiostanice, rádiový datový modem) umožňující hlasovou nebo datovou komunikaci v daném druhu sítě.
- 2.10 Dálkovým ovládáním zabezpečovacího zařízení** (dále jen „DOZ“) se pro účely tohoto pokynu rozumí soubor technických prostředků umožňujících obsluhu zabezpečovacích zařízení zajišťujících jízdu železničních vozidel v reálném čase v několika stanicích a mezistaničních úsecích a indikaci jejich stavu na obslužném pracovišti. Aktuální stav vybavení tratí DOZ je uveden v platném Prohlášení o dráze, mapa M06 „Tratě se specifickým řízením drážního provozu“.
- 2.11 Radioblokem** se rozumí technické zařízení umožňující řízení a kontrolu vlakové dopravy ve vymezené oblasti, formou autentizovaných povolení k jízdě, předávaných hnacím vozidlům prostřednictvím rádiové sítě s datovým přenosem informací a s následnou kontrolou jízdy hnacích vozidel podle vydaných povolení.

Článek 3

VLAKOVÁ RÁDIOVÁ ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ NA ŽDC

- 3.1** Technické specifikace vlakových rádiových zařízení používaných na ŽDC a zásady pro jejich přípravu a realizaci jsou uvedeny ve *Směrnici SŽDC č. 35, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu*.
- 3.2** Na ŽDC se používají následující vlaková rádiová zařízení:
- 3.3 Systém GSM-R**
- 3.3.1** Systém GSM-R zajišťuje hlasovou komunikaci a přenos dat mezi terminály a pevnými účastnickými zařízeními (dispečerské terminály, bezobslužná datová rádiová zařízení apod.) a spojení s jinými sítěmi elektronických komunikací (železniční služební telefonní síť, veřejné pevné nebo mobilní sítě, apod.). Systém GSM-R je provozován v kmitočtovém pásmu 900 MHz a vychází ze standardu a architektury

GSM rozšířených podle projektu UIC o další specifické železniční funkce, které jsou obsaženy v technické dokumentaci EIRENE¹).

- 3.3.2 Systém GSM-R je interoperabilní jako součást subsystému řízení a zabezpečení, třída A, podle Rozhodnutí Komise, příloha A.
- 3.3.3 Trať vybavené systémem GSM-R se označují návěstí „Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci“ dle čl. 1233 předpisu SŽDC D1, která se umísťuje na úrovni předvěsti vjezdového návěstidla dopravního vybavené systémem GSM-R, a návěstí „Začátek rádiového systému GSM-R“ dle čl. 1234 předpisu SŽDC D1, jejíž návěstidlo se umísťuje v místě, kde má dojít k registraci rádiového zařízení GSM-R do systému, a dále se umísťuje na státní hranici.
- 3.3.4 Seznam zahraničních provozovatelů systémů GSM-R, se kterými jsou ke dni vydání tohoto pokynu uzavřeny dohody o propojení sítí a mezinárodním roamingu:

Poř. čís.	Provozovatel	Indikace sítě na terminálu		
			nebo	
1.	Deutsche Bahn AG, DB-Netz, Německo	DB-Tel.M		262-10
2.	Österreichische Bundesbahnen, Rakousko	GSMR AUT		232-91
3.	ProRail, Nizozemí	GSM-R NL		204-21
4.	Železnice Slovenskej republiky, Slovensko*)	GSM-R SK		231-99

*) Ode dne vyhlášení

Aktuální přehled roamingových partnerů je uveden na portálu SŽDC www.szdc.cz (dále jen „portál SŽDC“).

- 3.3.5 Všeobecné provozní a obchodní podmínky neveřejných služeb elektronických komunikací poskytovaných v neveřejné mobilní telefonní síti GSM-R SŽDC, způsob objednávání, vydávání a aktivace SIM-karet, jakož i další provozní a organizační informace jsou uvedeny na portálu SŽDC.

3.4 Traťový rádiový systém – TRS (dále jen „systém TRS“)

- 3.4.1 Systém TRS zajišťuje hlasovou komunikaci dispečera, strojmistra případně dalších osob zúčastněných na řízení a organizování drážní dopravy a jejím provozování se strojvedoucím a přenos kódovaných informací (příkazy, hlášení). Systém respektuje základní funkce vyplývající z příslušných ustanovení doporučení UIC 751-3 a je provozován v kmitočtovém pásmu 450 MHz.
- 3.4.2 Systém TRS je interoperabilní jako součást subsystému řízení a zabezpečení, třída B, podle Rozhodnutí Komise, příloha B.
- 3.4.3 Na doplňky.
- 3.4.4 Na doplňky.

3.4.5 Aktuální stav použitých kanálových skupin je na tratích vyznačen návěstidly s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ podle předpisu SŽDC D1.

3.5 Přehled terminálů, pro které byl vydán souhlas s použitím výrobku na ŽDC a s jejich provozováním v systémech vlakových rádiových zařízení je uveden na portálu SŽDC. Příslušné radiostanice, včetně dokumentace jejich osazení do stávajících vozidel, podléhají schvalovacímu řízení jako změna na drážním vozidle.

3.6 Pro řízení a organizování drážní dopravy v některých ucelených traťových úsecích nebo v traťových úsecích přilehlých k vybaveným dopravnám jsou dále používány následující místní rádiové systémy, jejichž použití se dále již nerozvíjí a je výjimečné a přechodné.

3.7 Systém ASCOM

3.7.1 Systém zajišťuje hlasovou komunikaci výpravčího se strojvedoucím v dosahu základnové radiostanice umístěné v příslušné železniční stanici a spojení strojvedoucího s dalšími pracovníky zúčastněnými na provozování drážní dopravy. Systém pracuje v simplexním, popř. semiduplexním provozu v kmitočtovém pásmu 450 MHz.

3.7.2 Systém není interoperabilní.

3.7.3 Simplexní spojení v pásmu 150 MHz – síť SRV

3.7.4 Systém simplexního spojení v traťových a místních rádiových sítích v pásmu 150 MHz zajišťuje hlasovou komunikaci dispečera se strojvedoucím v dosahu základnové radiostanice umístěné v příslušné železniční stanici a spojení strojvedoucího s dalšími osobami zúčastněnými na provozování drážní dopravy.

3.7.5 Systém není interoperabilní.

3.7.6 Radiostanice s kanálovou roztečí 25 kHz smí být používány nejpozději do 31.12.2016. O14 samostatným opatřením určí konkrétní datum ukončení provozu takových radiostanic a přechodu na nově přidělené kmitočty.

3.7.7 Pro řízení drážní dopravy se tento systém nově zřizuje jen výjimečně a pouze v odůvodněných případech.

3.7.8 Použité kanály jsou na tratích vyznačeny návěstidly s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ podle předpisu SŽDC D1, přiřazení konkrétních kmitočtů jednotlivým číslům kanálů je uvedeno v příloze č. 5.

Článek 4

ZÁKLADNÍ RÁDIOVÉ SPOJENÍ

4.1 Rozhodujícím dokumentem určujícím aktuální stav základního, náhradního, resp. nouzového rádiového spojení na ŽDC je tabulka č. 01 TTP.

4.2 Na doplňky.

4.3 U tratí, které nejsou k datu vydání tohoto Pokynu vybaveny žádnou infrastrukturní částí vlakového rádiového zařízení nebo kde se infrastrukturní část bude měnit,

bude datum zprovoznění nové infrastrukturní části zveřejněno na portálu SŽDC s šestiměsíčním předstihem.

- 4.4** Předpokládaný postup výstavby systému GSM-R je uveden v příloze č. 2.

Článek 5

PODMÍNKY PŘÍSTUPU NA ŽDC

- 5.1** Hnací vozidla pohybující se pravidelně na trati vybavené infrastrukturní částí vlakového rádiového zařízení (systém GSM-R, systém TRS, systém ASCOM nebo síť SRV) **musí být od 1. 1. 2013 vybavena terminálem umožňujícím základní rádiové spojení**, a to jak pro hlasovou komunikaci mezi strojvedoucím a osobami podílejícími se na řízení a organizování drážní dopravy, tak pro obousměrný přenos relevantních signálů, povelů, hlášení nebo dat mezi železniční infrastrukturou a hnacími vozidly, tedy terminálem plně kompatibilním a spolupracujícím ve všech funkcích s infrastrukturní částí použitého vlakového rádiového zařízení.
- 5.2** Odchylně od čl. 5.1 musí být na tratích s organizováním a řízením drážního provozu podle předpisu SŽDC D4 „Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem“, na kterých je instalováno specifické zabezpečovací zařízení (dále jen „radioblok“), hnací vozidla vybavena terminálem zajišťujícím plnohodnotnou komunikaci a spolupráci hnacího vozidla s radioblokem již od data uvedení radiobloku do trvalého provozu.
- 5.3** Je-li na hnacím vozidle jako terminál přechodně použit mobilní telefon (v systému GSM-R) nebo přenosná radiostanice (v systému TRS nebo v síti SRV), musí být takový terminál připojen na pevnou vnější anténu hnacího vozidla, hlavní napájení musí být z dobíjené palubní baterie hnacího vozidla a terminál musí pracovat s vysokofrekvenčním výkonem 8 W v systému GSM-R, resp. 5 až 10 W v systému TRS nebo v síti SRV.
- 5.4** Hnací vozidlo, jehož rádiové zařízení neumožňuje na pojížděné trati uskutečnění základního rádiového spojení (např. z důvodu poruchy zařízení, opravy infrastruktury, nevybavení zařízením z důvodů mimořádností v dopravě – odklony apod.), musí být vybaveno prostředkem pro umožnění náhradního rádiového spojení.
- 5.5** Nelze-li z hnacího vozidla navázat základní rádiové spojení, musí strojvedoucí před vjezdem do řízené oblasti seznámit příslušného dispečera s rozsahem stávajících komunikačních možností hnacího vozidla. Dispečer stanoví způsob rádiové komunikace v náhradním rádiovém spojení. O stanoveném způsobu rádiové komunikace vyrozumí dispečer osoby podílející se na řízení a organizování drážní dopravy, kterých se uvedená problematika týká. Při náhradním rádiovém spojení dispečerů, výpravčí a strojvedoucí používají rovněž přidělené volací značky.
- 5.6** Pokud hnací vozidlo nesplňuje ani podmínky pro náhradní rádiové spojení, nesmí být na trať vybavenou infrastrukturou vlakového rádiového zařízení vypraveno.
- 5.7** Speciální hnací vozidla využívají v době zařazení do dopravního režimu „vlak“ pro spojení s dispečerem základní rádiové spojení podle pojížděné trati dle článku 4. V případě, že konstrukce speciálního hnacího vozidla neumožňuje zabudování vozidlové části příslušného rádiového systému používaného na uvedené trati, může být pro spojení s dispečerem použito náhradního spojení (viz čl. 5.5).

- 5.8** Na historická hnací a speciální hnací vozidla, která budou použita pro jízdu mimořádných historických nebo nostalgických vlaků za účelem oslav, výročí či propagace železniční dopravy a souvisejícího návozu a odvozu souprav na takové vlaky, nebo jízd takového vozidla do nebo z opravy či jízd do nebo z místa jeho deponování, se ustanovení odst. 5.1 nevztahuje.

Takové vozidlo a příp. souprava však musí být vždy vybaveny alespoň nouzovým rádiovým spojením pro komunikaci dispečera se strojvedoucím, popř. i se členy vlakového doprovodu. Způsob komunikace resp. volací čísla uvede dopravce v požadavcích na přidělení kapacity dráhy nebo v příslušné systémové aplikaci provozovatele dráhy, které se těchto jízd týkají a mají k nim přístup zaměstnanci řízení provozu a organizování drážní dopravy provozovatele dráhy.

Článek 6

SOUHLAS S POUŽITÍM VÝROBKU NA ŽDC

- 6.1** Pro provozované terminály vlakových rádiových zařízení musí být vydán souhlas SŽDC s použitím výrobku na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu.
- 6.2** Postup získání souhlasu upravuje „*Směrnice SŽDC č. 34 pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu*“, a navazující „*Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 7/2010 - Použití mobilní části vlakového zabezpečovacího zařízení a mobilní části vlakového rádiového zařízení*“, které jsou zveřejněny na portálu SŽDC.

Článek 7

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

- 7.1** Na tratích, kde je nahrazováno dosavadní vlakové rádiové zařízení novým digitálním systémem GSM-R, budou tam, kde to bude technicky možné, oba systémy provozovány souběžně nejvýše po dobu dvou **měsíců** od data zprovoznění systému GSM-R.
- 7.1.1** V takovém případě platí povinnost vybavení daná čl. 5.1 přiměřeně, tedy hnací vozidla musí být po přechodné období vybavena vozidlovým terminálem plně kompatibilním alespoň s jedním z použitých systémů.
- 7.1.2** Konkrétní datum ukončení provozu původního traťového rádiového systému bude oznámeno na portálu SŽDC.
- 7.1.3** Systém GSM-R v dopravních na tratích, kde bude zřizován, nahradí tam, kde to bude možné, i místní rádiové sítě provozované v pásmu 150 MHz.
- 7.1.4** S ohledem na optimalizaci využití stávajících rádiových prostředků, bude možno ve specifických případech (např. není k dispozici provozně výhodnější rádiová síť) do odvolání používat místní rádiovou síť VOS jako náhradní spojení.
- 7.2** Na doplňky.
- 7.3** Na pohraničních tratích, kde je na straně SŽDC vybudován systém GSM-R a na zahraniční straně takový systém dosud zřízen není, mohou být zahraniční vozidla pro komunikaci na síti SŽDC vybavena odchylně od odst. 5.1 pouze přenosným terminálem GSM-R, nesplňujícím podmínky uvedené v bodu 5.3. Uvedená odchyl-

ka platí pouze pro jízdy mezi státní hranicí a první dopravnou na síti SŽDC. Provozní a organizační záležitosti upraví Provozní řád.

Článek 8

ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ

- 8.1** Ke dni 31. 10. 2010 se ruší opatření SŽDC č.j. 33304/06-OP ze dne 11. října 2006 „Opatření k rádiovému provozu na tratích s DOZZ“, zveřejněné ve Věstníku dopravy a v Převážním a tarifním věstníku dne 23. 11. 2006.
- 8.1.1** Ke dni účinnosti změny č. 2 se dále ruší opatření O14 č.j. 24589/2014-O14 ze dne 9.6.2014, kterým se vydává změna přílohy č. 1 tohoto Pokynu provozovatele dráhy.
- 8.2** Pokyn provozovatele dráhy je platný ode dne podpisu a nabývá účinnosti dne 1. listopadu 2010, ve znění změny č. 1 nabývá účinnosti dne 1. dubna 2012, ve znění změny č. 2 nabývá účinnosti dne 16. prosince 2014 a ve znění změny č. 3 nabývá účinnosti dne 30. září 2015 a ve znění změny č. 4 nabývá účinnosti dne 1. ledna 2016.
- 8.3** O14 je zmocněn vydat v případě potřeby nové znění všech příloh.
- 8.4** Vzhledem k tomu, že obsah tohoto Pokynu provozovatele dráhy je zcela převeden do Prohlášení o dráze pro období platnosti ročního jízdního řádu 2017 (tj. od 11.12.2016), ve kterém bude dále text udržován i pro další období, ukončuje se účinnost Pokynu provozovatele dráhy č. 8/2010 dnem 10.12.2016.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1	Na doplňky
Příloha č. 2	Seznam traťových úseků, na kterých již proběhla nebo se předpokládá výstavba systému GSM-R
Příloha č. 3	Na doplňky
Příloha č. 4	Na doplňky
Příloha č. 5	Přiřazení kmitočtů pásma 150 MHz k číslům kanálů od 1.10.2015
Příloha č. 6	Na doplňky

**SEZNAM TRAŤOVÝCH ÚSEKŮ,
NA KTERÝCH JIŽ PROBĚHLA NEBO SE PŘEDPOKLÁDÁ VÝSTAVBA SYSTÉMU
GSM-R**

Stav ke dni 31.12.2015

Číslo trati (dle SJŘ)	Úsek trati
Vybavené úseky	
301A	Mosty u Jablunkova st.hr. – Dětmorovice – Bohumín
301B	Petrovice u Karviné st.hr. - Dětmorovice
301C	odb. Koukolná – odb. Závada
301D	Český Těšín – Ostrava Kunčice – výh. Polanka nad Odrou
301E	odb. Odra – Ostrava Svinov
301F	Ostrava Svinov – Opava východ
301G	Ostrava uhelné nádr. – Ostrava Kunčice
302E	Český Těšín st.hr. – Český Těšín
305A	Bohumín st.hr. – Bohumín os. nádr.
305B	Bohumín os. nádr. – Přerov
305C	Bohumín st.hr. – Bohumín Vrbice
305D	Prosenice – výh. Dluhonice
305E	Hranice na Moravě – Drahotuše
305F	Přerov – Nedakonice
309A	Přerov – Česká Třebová
309C	Třebovice v Čechách – Česká Třebová vj.sk.
309D	Třebovice v Čechách – odb. Les
316A	Nedakonice – Břeclav
316C	Hodonín – Hodonín st.hr.
318B	odb. Brno Černovice – odb. Brno Černovice, zhl. Tábořská
320A	Lanžhot st. hr. – Břeclav – Brno hl.n.
320B	Brno Horní Heršpice – Brno dol.nádr. – Brno Maloměřice
320C	Modřice – Brno Horní Heršpice
320D	Bernhardsthal ÖBB – Břeclav
322D	Brno Horní Heršpice – Brno dol.nádr.
324	Brno hl.n. – Brno Maloměřice
326B	odb. Brno Židenice – Brno Maloměřice – Česká Třebová
501A	Česká Třebová – Pardubice – Kolín – Poříčany – Praha Libeň
501B	Svitavy – Česká Třebová
501C	Česká Třebová vj.sk. – odb. Parník
501D	odb. Zádulka – Česká Třebová vj.sk.
501E	odb. Zádulka – Česká Třebová vj.sk.
501F	Česká Třebová odj.sk. – odb. Parník

502A	Kolín – Lysá nad Labem
502B	Nymburk hl.n. – Poříčany
503A	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem Střekov
503B	Ústí nad Labem Střekov – Děčín hl.n.
519A	Praha Hostivař – Praha Vršovice os.nádr.
525A	Praha Libeň – Praha hl.n. (koleje č. 601, 602)
525B	Praha Vysočany – Praha hl.n. – Praha Smíchov (traťové koleje č. 301, 302)
525C	Praha ONJ – Praha hl.n. (traťové koleje č. 103, 105)
525D	Praha Vršovice os.nádr. – Praha hl.n. (traťové koleje č. 101, 102)
525F	Praha Hostivař – Praha Malešice – Praha Libeň – Praha Vysočany
525G	Praha Běchovice – Praha Malešice – Praha Vršovice os.n. – Praha Vyšehrad
526A	Praha Libeň – Praha Holešovice – Praha Bubeneč
526B	Praha Libeň – Praha Masarykovo nádr. – Praha Holešovice Stromovka
526C	odb. Balabenka – Praha Holešovice obvod Rokytka
526D	odb. Balabenka – Praha Masarykovo nádr. (traťové koleje č. 101, 102)
527A	Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Děčín hl.n.
544A	Děčín hl.n. – Dolní Žleb st. hr. – <i>Schöna (DB)</i>
544B	Děčín východ – Děčín Prostřední Žleb
545D	<i>Großschönau (DB)</i> – Varnsdorf – <i>Seifhennersdorf (DEG)</i>
546A	Dolní Poustevna – <i>Sebnitz (DB)</i>

Probíhající výstavba		Realizace v období 2015 - 2017
322A	Znojmo – Šatov st.hr. – Retz (ÖBB)	
324	Brno Maloměřice – Havlíčkův Brod – Kutná Hora hl.n.	
503A	Ústí nad Labem Střekov – Ústí nad Labem západ	
512A	Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov st. hr. (PKP-PKL)	
519A	Praha Hostivař – Benešov u Prahy	
521A	Praha Vršovice vjezd. n. – Praha Krč – Praha Radotín	
521B	Praha Smíchov – Beroun	
524A	Praha Vysočany – Lysá nad Labem	
543B	Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov st. hr. (DB)	
704	Benešov u Prahy – Votice	
713A	Beroun – Zdice – Plzeň hl.n.	Realizace v období 2016 - 2019
713B	Plzeň hl.n. – Cheb – Cheb st. hr. – Schirnding (DB)	
Připravované úseky		
706A	České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. (ÖBB)	
705A	České Budějovice – České Velenice – Gmünd NÖ (ÖBB)	
709B	České Budějovice – Strakonice – Plzeň hl.n.	
705C	Veselí nad Lužnicí – České Velenice st. hr.	
524B	Lysá nad Labem – Milovice	
512A	Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov st. hr. (PKP-PKL)	
704	Votice – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice	
503A	Ústí nad Labem Střekov – Ústí nad Labem západ	
504A	Ústí nad Labem západ – Řetenice – Most nové n. – Chomutov;	Realizace v období 2016 - 2019
504C	Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina	
533	Chomutov – Kadaň – Karlovy Vary – Cheb	

308	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Horní Lideč st. hr. (SK)	
-----	--	--

Výhled výstavby GSM-R		
302	Valašské Meziříčí – Frýdek Místek – Ostrava-Kunčice; Frýdek-Místek – Český Těšín	Po roce 2018 – bez uvedení pořadí staveb
304	Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí	
310	Olomouc hl.n. – Krnov – Opava vých.	
311	Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr. (PL); Olomouc hl.n. – Bludov – Hanušovice – Mikulovice st. hr. (PL); Zábřeh na Mor. – Bludov	
315	Brno hl.n. – Nezamyslice – Přerov; Nezamyslice – Olomouc hl.n.; Blažovice – Holubice	
318	Brno hl.n. – Brno-Černovice – Blažovice	
322	Brno hl.n. – Okříšky – Jihlava; Okříšky – Znojmo	
504	Obrnice – Bílina	
505	Velký Osek – Hradec Králové hl.n. – Týniště nad Orlicí – Choceň; Jaroměř – Hradec Králové hl.n. – Pardubice hl.n.; Odb. Plačice – Opatovice nad Labem	
508	Turnov – Liberec	
512	Lichkov – Hanušovice	
513	Týniště nad Orlicí – Letohrad	
528	Praha-Bubny – Hostivice – Kladno – Lužná u Rakovníka; Praha-Smíchov – Hostivice	
529	Obrnice – Most nové n.	
531	Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov; Žatec – Postoloprty – Obrnice	
537	Praha-Vysočany – Všetaty – Turnov	
540	Bakov n. Jiz. – Česká Lípa – Jedlová	
541	Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav	
545	Jedlová – Rybníště – Rumburk – Jiříkov st. hr. (D); Rybníště – Varnsdorf; Děčín východ – Česká Lípa – Liberec; Benešov n. Plouč. – Jedlová	
547	Liberec – Hrádek nad Nisou st. hr. (D)	
701	Veselí n. Luž. – Horní Cerekev – Jihlava – Havlíčkův Brod	
702	Tábor – Písek	
703	Tábor – Horní Cerekev	
712	Plzeň hl.n. – Domažlice – Česká Kubice st. hr. (D)	
715	Písek – Putim – Ražice; Putim – Protivín	
719	Plzeň hl.n. – Žatec	

PŘÍRAZENÍ KMITOČTŮ PÁSMO 150 MHz K ČÍSLŮM KANÁLŮ*)

Kmitočet [MHz]	Úsek	VF výkon [W]	Poloha kan. voliče	Pozn.
153,3375	B	10	01	
148,7500	A	10	02	
148,7625	A	10	03	
148,9500	A	10	04	
148,9750	A	10	05	
148,9875	A	10	06	
149,0125	A	10	07	
152,8250	B	10	08	
152,8375	B	10	09	
152,8750	B	10	10	
152,8875	B	10	11	
148,7125	A	10	12	VOS
148,8375	A	0,5	13	TOS
148,2000	A	0,5	14	
148,2125	A	0,5	15	
148,2500	A	0,5	16	
148,3375	A	0,5	17	
148,3500	A	0,5	18	
148,3750	A	0,5	19	
148,3875	A	0,5	20	
153,4875	B	0,5	21	SMV
148,6250	A	0,5	22	
148,6375	A	0,5	23	
152,9625	B	0,5	24	
152,9875	B	0,5	25	
153,0625	B	0,5	26	
153,1250	B	0,5	27	
153,3125	B	0,5	28	
153,4750	B	0,5	29	
153,5125	B	0,5	30	
153,5750	B	0,5	31	
153,5875	B	0,5	32	
153,6250	B	0,5	33	
153,6500	B	0,5	34	
148,2750	A	10	35	
148,3000	A	10	36	
148,3125	A	10	37	
148,3250	A	10	38	
148,3625	A	10	39	
148,4000	A	10	40	
148,4125	A	10	41	
148,4500	A	10	42	
148,5000	A	10	43	
148,5500	A	10	44	
148,5750	A	10	45	

Kmitočet [MHz]	Úsek	VF výkon [W]	Poloha kan. voliče	Pozn.
152,8500	B	10	46	
152,9000	B	10	47	
152,9500	B	10	48	
153,0000	B	10	49	
153,3500	B	10	50	
153,4000	B	10	51	
153,4500	B	10	52	
153,5000	B	10	53	
153,5500	B	10	54	
153,6000	B	10	55	
153,6125	B	10	56	
148,2625	A	0,5	57	
148,4250	A	0,5	58	
148,4750	A	0,5	59	
148,5250	A	0,5	60	
148,6750	A	0,5	61	
148,7000	A	0,5	62	
148,7250	A	0,5	63	
148,7750	A	0,5	64	
148,8000	A	0,5	65	
148,8250	A	0,5	66	
148,8500	A	0,5	67	
152,9250	B	0,5	68	
152,9750	B	0,5	69	
153,0250	B	0,5	70	
153,0750	B	0,5	71	
153,1000	B	0,5	72	
153,1500	B	0,5	73	
153,2500	B	0,5	74	
153,3750	B	0,5	75	
153,4250	B	0,5	76	
153,5250	B	0,5	77	
153,5375	B	0,5	78	
Kmitočty s parametry dle individuálního oprávnění vydaného ČTÚ nebo dle všeobecného oprávnění			79 - 99	

- kmitočty z původního přidělení (viz čl. 3.7.6)
- vybírané (intermodulačně odolné) kmitočty
- nevybírané kmitočty
- volné pozice pro dopravce
- celostátní kmitočet pro síť...

A - dolní pásmo 148,2000 - 149,0500 MHz

B - horní pásmo 152,8250 - 153,6500 MHz

*) Platí ode dne vyhlášení – viz čl. 3.7.6