

## **SŽ D1 ČÁST PRVNÍ**

### **Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem**

Účinnost od 1. července 2022

ve znění opravy č. 1 od 1. července 2022

Schváleno pod čj. 183042/2021-SŽ-GŘ-O11  
dne 29. prosince 2021

Bc. Jiří Svoboda, MBA v.r.  
generální ředitel  
(Za správnost) Marcela Štrinclová

Změny proti předchozímu vydání předpisu SŽDC D1

V předpise SŽ D1 ČÁST PRVNÍ jsou uvedena pouze ustanovení platná pro provozování dráhy a drážní dopravy na dráhách, které nejsou vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (ETCS) a které jsou provozovány Správou železnic, státní organizací (dále jen „Správa železnic“).

Do předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ byla implementována tato ustanovení „Prováděcího nařízení komise (EU) 2019/773 – o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v Evropské unii“:

- jízda podle rozhledových poměrů
- závady v označení začátku vlaku
- navázání komunikace mezi zaměstnanci provozovatele dráhy a zaměstnanci provozovatele drážní dopravy.

Od účinnosti předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ se zásadně mění tato ustanovení:

- všechna hlavní návěstidla, která jsou označena označovacím pásem s červenými a bílými pruhy mají absolutní návěst **Stůj** (tzn. kolem tohoto hlavního návěstidla s návěstí **Stůj** může strojvedoucí pokračovat v jízdě pouze na pokyn výpravčího)
- zpravování strojvedoucích o změnách stavebně technických parametrů dráhy
- zajišťování vozidel proti ujetí
- kdo je zaměstnancem řídícím posun u posunu s posunovou četou
- zrušen posun trhnutím
- zrušena jízda s nezavěšeným postrkem **do km a zpět**
- zrušeny podmínky jízdy za nemožného **dorozumění**
- upraveno znění písemného rozkazu při jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek
- zrušeny návěsti **Možno projet, Změna trasy, Jízda se sníženým výkonem**

## SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

### Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

Gestorský útvar:	Správa železnic, státní organizace Generální ředitelství Odbor řízení provozu Praha spravazeleznic.cz
Rok vydání:	2022
Náklad:	elektronicky, formát (A4)

© Správa železnic, státní organizace, rok 2022

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

Oprava/změna a její pořadové číslo	Číslo jednací	Účinnost od	Opravu/změnu zapracoval
Oprava č. 1	14111/2022-SŽ-GŘ-O11	1.července 2022	Štrinclová Marcela

## OBSAH

	Strana	
ROZSAH ZNALOSTI .....	9	
ZKRATKY A ZNAČKY .....	16	
Kapitola I	Základní ustanovení..... 18	
Díl 1	Úvodní ustanovení..... 18	
Čl. 1	Všeobecná ustanovení..... 18	
Čl. 2	Závaznost předpisu..... 19	
Čl. 4	Grafická úprava předpisu..... 19	
Díl 2	Základní pojmy .....	20
Čl. 5	Úvodní ustanovení .....	20
Čl. 6	Všeobecné základní pojmy .....	21
Čl. 7	Nástupišť .....	21
Čl. 9	Dráha .....	22
Čl. 10	Trať .....	23
Čl. 11	Dopravny .....	23
Čl. 12	Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením .....	25
Čl. 13	Základní pojmy pro tratě D3 .....	26
Čl. 14	Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem .....	27
Čl. 15	Stanoviště pro obsluhu dráhy .....	27
Čl. 16	Základní pojmy pro návěstidla .....	29
Čl. 17	Základní pojmy pro návěstění .....	31
Čl. 18	Drážní vozidla .....	32
Čl. 19	Vlak, posunový díl .....	35
Čl. 20	Jízda drážního vozidla .....	36
Čl. 22	Základní dopravní dokumentace .....	37
Čl. 23	Telekomunikační a záznamové zařízení .....	38
Čl. 24	Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu .....	39
Díl 3	Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby .....	42
Čl. 25	Všeobecná ustanovení..... 42	
Čl. 26	Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic..... 43	
Čl. 27	Zaměstnanci dopravce .....	44
Čl. 28	Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby .....	45
Čl. 29	Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic .....	45
Čl. 30	Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně .....	46
Čl. 31	Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic .....	47
Čl. 33	Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic .....	47
Čl. 34	Stejnokroj, pracovní a ochranný oděv zaměstnanců Správy železnic .....	48
Díl 4	Pokyny při provozování dráhy .....	49
Čl. 35	Základní pojmy .....	49
Čl. 36	Všeobecná ustanovení..... 49	
Díl 5	Pohyb v prostorách Správy železnic .....	52
Čl. 37	Vstup do služebních místností Správy železnic..... 52	
Čl. 38	Vstup a vjezd do prostor Správy železnic..... 52	
Díl 6	Výkon dopravní služby .....	53
Čl. 43	Čas a hodiny .....	53
Kapitola II	Staniční a traťová zařízení .....	53
Díl 1	Koleje .....	53
Čl. 44	Základní pojmy .....	53
Čl. 45	Číslování staničních kolejí .....	57
Čl. 46	Číslování traťových kolejí..... 58	



Díl 2	Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky .....	59
Čl. 47	Základní pojmy .....	59
Čl. 48	Číslování výhybek a kolejových křižovatek .....	61
Díl 3	Výkolejky a návěstidla výkolejek .....	64
Čl. 64	Základní pojmy .....	64
Kapitola III	Návěstidla a návěsti .....	64
Díl 1	Základní pojmy – všeobecně .....	64
Čl. 70	Základní pojmy – hlavní návěstidla .....	64
Čl. 71	Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla .....	68
Díl 2	Zřizování a umísťování návěstidel .....	68
Díl 3	Používání a viditelnost návěstidel .....	68
Díl 4	Značení hlavních návěstidel .....	69
Čl. 80	Značení hlavních návěstidel – všeobecně .....	69
Díl 5	Návěsti hlavních návěstidel .....	71
Díl 6	Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům .....	71
Díl 7	Návěsti světelných předvěstí .....	71
Díl 8	Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem .....	71
Díl 9	Rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel .....	71
Díl 10	Poruchy návěstidel .....	71
Díl 11	Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel .....	71
Díl 12	Návěsti speciálního určení .....	71
Čl. 124	Základní pojmy .....	71
Čl. 125	Všeobecná ustanovení .....	72
Čl. 126	Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky .....	73
Čl. 127	Návěsti zakazující jízdu .....	74
Čl. 129	Slyšitelné návěsti .....	76
Čl. 131	Námezník a koncovník .....	78
Čl. 133	Lichoběžníková tabulka .....	79
Čl. 137	Staničník .....	80
Čl. 141	Číslo dopravní .....	85
Čl. 147	Ostatní návěsti .....	85
Díl 13	Návěsti na vozidlech .....	85
Čl. 148	Základní pojmy .....	85
Čl. 149	Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravními a na hnacím vozidle posunového dílu .....	86
Čl. 155	Návěsti ke krytí vozidel .....	88
Díl 14	Návěsti pro traťovou rychlost .....	89
Díl 15	Návěsti pro pomalou jízdu .....	89
Čl. 159	Základní pojmy .....	89
Čl. 160	Návěsti pro pomalou jízdu .....	90
Čl. 161	Dočasná pomalá jízda .....	93
Čl. 162	Bezpečnostní pomalá jízda .....	95
Díl 16	Varovná návěstidla .....	96
Čl. 163	Základní pojmy .....	96
Čl. 164	Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa .....	96
Čl. 165	Světelné výstražné terče .....	97
Čl. 166	Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech .....	99
Kapitola IV	Změna stavebně technických parametrů dráhy .....	101
Díl 1	Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy .....	101
Díl 2	Změny stavebně technických parametrů dráhy .....	101
Kapitola V	Zajištění vozidel proti ujetí .....	102
Kapitola VI	Posun .....	103
Díl 1	Značení návěstidel .....	103

Čl. 182	Základní pojmy .....	103
Čl. 183	Značení nepřenositelných návěstidel platných pouze pro posun .....	103
Díl 2	Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel.....	105
Díl 3	Posun .....	105
Kapitola VII	Posun mezi dopravními .....	105
Kapitola VIII	Jízdní řád.....	105
Díl 1	Základní ustanovení.....	105
Díl 2	Jízdní řád.....	105
Díl 3	Platnost a změny jízdního řádu.....	105
Čl. 244	Přechod na střeoevropský a letní čas.....	105
Díl 4	Rychlosti vlaků.....	106
Díl 5	Druhy vlaků a jejich druhové zkratky .....	106
Kapitola IX	Sestava a brzdění vlaku a posunu mezi dopravními.....	106
Kapitola X	Organizování drážní dopravy.....	106
Díl 1	Všeobecná ustanovení.....	106
Díl 2	Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu .....	106
Čl. 263	Předvídaný odjezd .....	106
Díl 3	Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravní Portál.....	107
Díl 4	Zabezpečení jízdy vlaků .....	107
Díl 5	Jízda bez zabezpečovacího zařízení .....	107
Díl 6	Telefonické dorozumívání .....	107
Díl 7	Poloautomatický blok .....	107
Díl 8	Automatické hradlo.....	107
Díl 9	Automatický blok.....	107
Díl 10	Nezavěšený postrk .....	107
Díl 11	Zabezpečení jízdy vlaků na dvou a více kolejích .....	107
Díl 12	Sledování jízdy drážních vozidel .....	107
Díl 13	Vlakové cesty.....	107
Díl 14	Vjezdy vlaků na obsazenou kolej a kusou kolej.....	108
Díl 15	Výprava a odjezd vlaku .....	108
Díl 16	Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit.....	108
Díl 17	Výluka dopravní služby.....	108
Díl 18	Dopravní dokumentace .....	108
Čl. 352	Telefonní zápisník .....	108
Díl 19	Písemné rozkazy .....	109
Čl. 358	Druhy písemných rozkazů.....	109
Čl. 359	Písemné rozkazy ve svazku.....	109
Čl. 364	Rozkaz V .....	110
Čl. 365	Důvody zpravování rozkazem V.....	110
Čl. 371	Diktování rozkazu Pv.....	111
Kapitola XI	Ustanovení pro elektrizované tratě a vlaky s průběžným napájecím vedením centrálního zdroje energie.....	112
Čl. 374	Základní pojmy .....	112
Čl. 380	Poruchy trakčního vedení a hlášení závad .....	112
Kapitola XII	Přejezdy .....	113
Díl 1	Základní ustanovení.....	113
Čl. 383	Základní pojmy .....	113
Čl. 384	Zabezpečení přejezdů .....	114
Čl. 385	Střežení přejezdů .....	114
Díl 2	Přejezdová zabezpečovací zařízení.....	115
Čl. 389	Návěsti přejezdníků .....	115

Díl 3	Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení .....	118
Čl. 392	Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení .....	118
Čl. 395	Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou .....	119
Kapitola XIII	Výluky .....	120
Díl 1	Všeobecná ustanovení .....	120
Čl. 396	Základní pojmy .....	120
Čl. 397	Všeobecná ustanovení .....	121
Čl. 398	Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky .....	122
Díl 2	Nepředpokládané výluky .....	124
Čl. 399	Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky .....	124
Díl 3	Předpokládané výluky .....	125
Čl. 401	Všeobecná ustanovení .....	125
Čl. 402	Změna rozsahu předpokládané výluky .....	126
Čl. 403	Připravenost k zahájení výluky .....	127
Čl. 404	Zahájení výluky .....	128
Čl. 405	Přerušení výluky .....	129
Čl. 406	Ukončení výluky .....	129
Díl 4	Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji .....	131
Čl. 408	Všeobecná ustanovení .....	131
Čl. 409	Organizování jízd drážních vozidel po vyloučené koleji .....	132
Čl. 410	Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje .....	133
Čl. 411	Krytí vyloučených míst .....	134
Díl 5	Napěťové výluky .....	136
Čl. 412	Všeobecná ustanovení .....	136
Čl. 415	Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce .....	137
Díl 6	Provozní výluky .....	139
Kapitola XIV	Dispoziční služba .....	139
Kapitola XV	Provozování drážní dopravy .....	139
Díl 1	Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel .....	139
Díl 2	Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel .....	139
Díl 3	Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel .....	139
Díl 4	Služební a nutné pomocné vlaky .....	140
Díl 5	Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků .....	140
Díl 6	Zkoušky za jízdy .....	140
Díl 7	Doprava mimořádných zásilek .....	140
Díl 8	Doprovod vlaku .....	140
Kapitola XVI	Mimořádné události .....	140
Čl. 444	Základní pojmy .....	140
Čl. 445	Všeobecná ustanovení .....	140
Čl. 446	Povinnosti zaměstnanců .....	141
Čl. 448	Postup při ujetí vozidel .....	142
Kapitola XVII	Mimořádnosti .....	144
Díl 1	Základní ustanovení .....	144
Čl. 450	Základní pojmy .....	144
Čl. 451	Všeobecná ustanovení .....	144
Čl. 452	Požár v tunelu .....	145
Díl 2	Mimořádné povětrnostní podmínky .....	145
Čl. 453	Zhoršená povětrnostní situace .....	145
Čl. 454	Ohrožení provozu .....	146
Čl. 455	Zastavení a obnovení provozu .....	147
Čl. 461	Nesjízdnost koleje .....	148

Kapitola XVIII	Použití vozidel nezaručujících součinnost s kolejovými úseky a obnovení šuntovací schopnosti koleje.....	149
Díl 1	Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky.....	149
Čl. 463	Všeobecná ustanovení.....	149
Díl 2	Dlouhodobě odstavená vozidla .....	149
Čl. 470	Obnovení šuntovací schopnosti koleje .....	149
Kapitola XIX	Přechodná ustanovení .....	150
Díl 1	Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice.....	150
Díl 2	Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu .....	150
Kapitola XX	Zmocňovací a závěrečná ustanovení .....	150
Čl. 484	Zmocňovací ustanovení .....	150
CITOVANÉ DOKUMENTY .....		150
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY .....		152
Příloha E (normativní).....		183

## ROZSAH ZNALOSTI

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná přesně text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li tímto předpisem pro zaměstnance Správy železnic stanoven rozsah znalostí, může tento rozsah stanovit předpis SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění opravy (dále jen „předpis Zam1“). Není-li ani předpisem Zam1 stanovena odborná způsobilost nebo kvalifikační požadavky zaměstnanců Správy železnic k vykonávání pracovních činností, musí rozsah znalosti pro tyto pracovní činnosti prokazatelně stanovit vedoucí zaměstnanec organizační složky (dále jen „OS“) Správy železnic.

Dopravce na základě níže určeného rozsahu znalostí stanoví rozsah znalostí pro jednotlivá pracovní zařazení svých zaměstnanců svým vnitřním předpisem.

Znalost poznámek pod čarou je vždy informativní.

Nad názvem jednotlivých článků tohoto předpisu je jako doplňková informace uveden symbol „●“ a číslo řádku v tabulce rozsahu znalostí, ve kterém je stanoven rozsah znalosti z daného článku pro vybrané pracovní činnosti nebo zařazení (funkce). Barva symbolu „●“ je uvedena u příslušné pracovní činnosti nebo zařazení (funkce) v tabulce rozsahu znalostí.

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
Zaměstnanci Správy železnic, státní organizace		
1	- zaměstnanci Správy železnic, kteří se podílejí na vzdělávání zaměstnanců, na školení, zkouškách a předpisové činnosti (OZ D-12)	Úplná znalost celého předpisu
2	- zaměstnanci Správy železnic, kteří zpracovávají smlouvy podle Čl. 2 odst. 2, písm. b) a c) tohoto předpisu	Úplná znalost: Článek: 1, 2, 3, 450, 451 (odst. 2), 484
3	- zaměstnanci Správy železnic, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby (OZ D-12)	Úplná znalost celého předpisu

(pokračování)

(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaměstnanci Správy železnic, kteří zpracovávají jízdní řád a jeho pomůcky</li> <li>- zaměstnanci Správy železnic, kteří přidělují kapacitu dráhy (OZ D-10)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-31, 33-35, 43, 44-47, 70, 72, 90, 111-114, 126, 131 – 135 136, 147, 236-251, 253 – 254, 256 – 258, 275, 303, 305 – 309, 323, 325, 337, 339, 340 – 342, 346, 348 – 349, 423-426, 428, 429-434, 438, 441, 444 – 446, 450 (odst. 1), 451 (odst. 1 a 2), 484</p> <p>Přílohy A</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>36 – 40, 48, 71, 74, 77, 80 – 82, 91 – 108, 118, 119, 124, 127 – 129, 136, 138, 139, 141, 148, 149, 156 – 162, 167 – 171, 173, 182, 196, 199, 201, 221, 252, 259, 280, 291, 296, 299, 311, 314, 322, 326, 333 – 336, 344 – 345, 358, 374, 383 – 384, 396, 397 (odst. 1 až 4), 418 – 419, 421 – 422, 432 – 433, 471-472</p> <p>Přílohy D</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaměstnanci operativního řízení provozu Správy železnic (ND-11)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-31, 33- 40, 43-52, 69, 70, 72, 111-114, 120, 126-129, 141, 142, 147, 173-175, 177, 182, 183, 224, 227, 232-239, 242-253, 256, 257, 259, 273, 303-307, 323, 331, 337, 339, 340-343, 345, 346, 357-359, 374, 383-388, 390, 392 (odst. 3), 393-395, 397, 399, 403- 406, 408-429, 432-435, 438, 439-446, 448-464, 467, 469, 484</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>41, 42, 90-99, 119, 148-151, 156-168, 228-231, 240, 241, 261, 275, 278-281, 289-291, 296-299, 302, 324-326, 333-336, 375, 376, 392, 430, 431, 436, 437</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaměstnanci Správy železnic, kteří zpracovávají ZDD, TTP, technologii provozu a výlukové rozkazy (OZ D-09)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2-31, 33-54, 56, 61-72, 74-77, 80-122, 124, 126-139, 141-151, 156-222, 224, 226-251, 254, 256, 257, 259-300, 302-399, 403-438, 441, 443-447, 450 (odst. 1), 451, 461-485</p> <p>Příloha: A, B, C, E, F</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek: 78, 79, 155</p>

(pokračování)

(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zaměstnanci Správy železnic, kteří pro výkon své pracovní činnosti musí mít odbornou zkoušku ND-DM</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-6, 10, 11 (odst. 1-8), 12-16, 22-24, 25 (odst. 1-14), 26 (odst. 2, 3, 5 - 11), 27 (odst. 1-6), 28 (odst. 4), 34 (odst. 1-4 a 7), 35, 37, 43-46, 47 (odst. 1 a 9), 48 (odst. 21), 64, 80 (odst. 4), 115 (odst. 1), 126 (odst. 1, 2, 3, 5 a 6), 129 (odst. 1, 2, 3, 4, 5, 9 a 10), 137 (odst. 1), 147, 166, 183 (odst. 2), 312 (odst. 1), 380 (odst. 1), 383 (odst. 1), <b>392 (odst. 3 a 6)</b>, 444, 445 (odst. 1, 5, 6, 7 a 8), 446 (odst. 1, 3, 4, 9-13), 448 (odst. 1), 450 (odst. 1), 451 (odst. 1 a 2), 461, 484</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>17-20, 33, 36, 38, 70, 71, 148, 149 a 155</p> <p>Příloha: A.1 a A.2</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy (OZ D-07 a OZ D-08)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-31, 33-72, 74-78, 80-139, 141, 146-222, 224-254, 256, 257, 259-485</p> <p>Příloha: A, B, C</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>79, 140, 142-145</p> <p>Příloha: D, E</p>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k stavění jízdních cest (OZ D-03)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-9, 11 (odst. 1-8), 12-24, 25 (odst. 1-4), 26-30, 33, 34 (odst. 1-4 a 7), 35-41, 43-72, 74, 75, 77, 78, 80-84, <b>88-94</b>, 100-122, 124-129, 131, 132, 134, 136-139, 147-151, 154, 155, 166-168, 182-193, 195-204, 206-207, 209-221, 224, 226, 228-238, 240, 242-244, 247-251, 254 (odst. 1 - 4), 260, 262-264, 266, 267, 270, 271, 276, 277, 303-306, 308, 309, 310, 312-329, 331, 332, 337-350, 352-355, <b>358-367, 374-377</b>, 380, 383-387, 391, 392, <b>394-399, 401, 402</b>, 404-409, 412, 415-417, 419, 428, 429, 436, 437, 440, 441, 443-455, 458, 461, 463, 465-468, 470, 473-485</p> <p>Příloha: A, B, C</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>10, 76, 79, 130, 135, 141, 156-165, 173-175, 177, 194, 351</p>

(pokračování)

(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k obsluze oddílových návěstidel s odpovědností za bezpečný sled vlaků na hlásce a hradle (OZ D-02/hl, OZ D-02/hr)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-6, 9, 10, 11 (odst. 1-9), 15, 16-22, 23, 24, 25 (odst. 1 - 14), 26-31, 33, 34 (odst. 1-4 a 7), 35-41, 43-46, 69-72, 74, 75, 77, 78, 80, 85, 88, 89-92, 95, 100-105, 107-110, 115-122, 124-130, 134, 137, 139, 147-152, 166-168, 221, 224, 228, 229, 231-238, 241-244, 247-251, 254 (odst. 1 - 4), 260, 262-264, 266, 268-272, 275, 280-295, 303-306, 308-310, 312, 313, 344-350, 352, 354, 355, 358, 359, 361-363, 366, 367, 374-377, 380, 392 (odst. 3 a 6), 396-399, 401, 402, 404-409, 412, 415-417, 420, 428, 429, 436, 437, 439, 441, 443, 444-455, 459, 461, 465, 468, 470, 473, 477, 478, 479, 484</p> <p>Příloha: A, B, C</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>12, 79, 81, 86, 87, 135, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165</p>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k obsluze PZZ na širé trati (OZ D-01)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-6, 9, 10, 11 (odst. 1-9), 15-20, 22-24, 25 (odst. 1-14), 26-31, 33, 34 (odst. 1-4 a 7), 35-41, 43-46, 69-72, 77, 78, 80, 85, 110, 115 (odst. 1), 126-129, 137, 139, 147-151, 153, 166, 221, 228-238, 241-244, 247-251, 254 (odst. 1 - 4), 260, 262-264, 266-272, 280-284, 306, 308, 309, 312, 313, 344-350, 352, 354, 355, 366, 367, 374, 380, 383-399, 401, 402, 404-409, 415-417, 420, 428, 429, 436, 437, 439, 441, 443-455, 459, 461, 465, 468, 470, 473, 484, 485</p> <p>Příloha: A, B, C</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>12, 79, 81, 86-89, 124, 156, 157, 158-165, 167, 275, 285-287</p>

(pokračování)



(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
12	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li><li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k řízení drážního vozidla (včetně zaměstnanců HZS s licencí pro řízení drážního vozidla)</li><li>- zaměstnanci HZS Správy železnic, kteří řídí dvoucestné vozidlo v poloze na koleji (zaměstnanci HZS bez licence pro řízení drážního vozidla)</li></ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-24, 25 (odst. 1-14), 26-31, 33-40, 43-52, 54, 55, 57-67, 69-72, 74-119, 122-151, 155-204, 206-225, 227-239, 242-252, 254-259, 261, 273, 275, 276, 299, 301, 303, 304, 306, 307, 310-312, 314, 323-326, 328-331, 333-337, 339-343, 345, 346, 349, 355, 357-359, 361-378, 380, 381, 383-389, 390-392, 395, 396, 408-412, 414-416, 421-429, 432-455, 457-463, 466, 468-485</p> <p>Příloha: A, B, C, D, E</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>352</p>
13	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li><li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k řízení a provádění posunu</li><li>- zaměstnanci s odbornou způsobilostí „zaměstnanec pro řízení sledu“</li></ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-24, 25 (odst. 1-14), 26-31, 33-40, 43-52, 54, 55, 57-67, 69-72, 74-119, 122, 124-139, 142-151, 155-168, 173-204, 206-225, 227-239, 242, 243, 299, 312 (odst. 1), 358, 359, 361-372, 374-380, 383-392, 394-398, 401, 402, 408-412, 414, 415, 427, 441, 442, 444-448, 450-455, 458, 459, 461, 463, 466, 468-470, 473-485</p> <p>Příloha: A, C</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>141</p>

(pokračování)

(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí „OZOV“</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-7, 9, 10, 11 (odst. 1-8), 12, 13-16, 22-24, 25 (odst. 1-14), 26, 27 (odst. 1-6), 28 (odst. 4), 30, 33-37, 43-46, 47 (odst. 1 a 9), 48 (odst. 21), 64, 80 (odst. 4), 126 (odst. 1, 2, 3, 5 a 6), 127, 129 (odst. 1, 2, 3, 4, 5, 9 a 10), 137, 147, 166, 183 (odst. 2), 244, 352, 358, 359, 364, 365, 371, 374, 380 (odst. 1), 383 (odst. 1), 384, 385, 389, <b>392 (odst. 3 a 6)</b>, 395-399, 401-403, 404 (odst. 1, 2 a 3), 405, 406 (odst. 1-8, 17, 18 a 19), 408, 409 (odst. 4 a 10), 410 (odst. 6, 7 a 10), 411 (odst. 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15 a 16), 412, 415, 444, 445 (odst. 1, 5, 6, 7 a 8), 446 (odst. 1, 3, 4, 10, 12 a 13), 448 (odst. 1), 450 (odst. 1), 451 (odst. 2 a 4), 452-455, 461, 463, 470, 484</p> <p>Příloha: E.1.1</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>17-20, 38, 70, 71, 124, 125, 131, 133, 141, 148, 149, 155, 159-165, 182, 263 (odst. 9), 409 (odst. 1-3, 5-9, 11-21)</p> <p>Příloha: A.1 a A.2</p>
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektrodispečer</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-6, 9 (odst. 1), 10, 11 (odst. 1-8), 12-16, 20, 22-24, 25 (odst. 1-14), 26, 27 (odst. 1-6), 28 (odst. 4), 30 (odst. 1), 34-37, 43-46, 47 (odst. 1 a 9), 48 (odst. 3, 7, 8 a 21), 64, 80 (odst. 4), 126 (odst. 1, 2, 3, 5 a 6), 129 (odst. 1, 2, 3, 4, 5, 9 a 10), 137, 147, 166, 183 (odst. 2), 236 (odst. 1-15), 254 (odst. 1-4), 356 (odst. 2), 374, 375, 378, 379, 381 (odst. 1-3), 382 (odst. 1), 392 (odst. 5), 395, 396 (odst. 1, 2, 3, 4, 7, 10, 11, 12 a 15), 397, 398, 400, 401, 402, 403 (odst. 3), 404, 405 (odst. 1-8, 17, 18 a 19), 410 (odst. 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15 a 16), 411, 412, 413 (odst. 5 a 7), 429 (odst. 1 a 2), 443, 444, 445 (odst. 1, 5, 6, 7 a 8), 446 (odst. 1, 3, 4, 10, 12 a 13), 450 (odst. 1), 452 (odst. 1-3)</p> <p>Příloha: F.1.21</p> <p>17-19, 33, 38, 70, 71, 148, 149, 155, 244, 247, 256, 257, 259, 377, 380, 414, 484</p> <p>Příloha: C</p>

(pokračování)

(pokračování)

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		Znalost ustanovení
16	- velitel zásahu HZS Správy železnic	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-7, 9, 10, 11 (odst. 1-8), 12-16, 19, 20, 22-24, 25 (odst. 1-14), 26, 27 (odst. 1-6), 30, 31, 34-37, 47 (odst. 1 a 9), 48 (odst. 21), 77, 78, 80 (odst. 4), 444, 445 (odst. 1, 5, 6, 7 a 8), 446 (odst. 1, 3, 4, 10, 12 a 13), 450 (odst. 1)</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>17, 18, 33, 38, 44, 45, 46, 70, 71, 129, 137, 139, 141, 374, 452, 484</p> <p>Příloha: A</p>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci dopravce Správy železnic (vyjma zaměstnanců uvedených v řádku 12 této tabulky rozsahu znalosti)</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-40, 43-49, 50 (odst. 9), 54, 55, 57-67, 69-72, 74-119, 122-151, 155-225, 227-239, 242-252, 254-259, 261, 273, 275, 276, 299, 301, 303, 304, 306, 307, 310-312, 314, 323-326, 328-331, 333-337, 339-343, 345, 346, 349, 355, 357, 358, 359, 361-378, 380, 381, 383-392, 395, 396, 398-400, 408-412, 414-416, 421-429, 432-455, 457-463, 466, 469-485</p> <p>Příloha: A, B, C, D</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>352</p>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>symbol zvýraznění znalosti u článku</u></li> <li>- zaměstnanci dopravce</li> </ul>	<p><b>Úplná znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>1, 2, 4-27, 28 (odst. 4), 30, 32, 34-39, 43-49, 50 (odst. 9), 54, 55, 57-67, 69-72, 74-119, 122-151, 155-204, 206-225, 227-239, 242-252, 254-259, 261, 273, 275, 276, 299, 301, 303, 304, 306, 307, 310, 311, 314, 323-326, 328-331, 333-337, 339-343, 345, 346, 349, 355, 357-359, 361-378, 380, 381, 383-392, 395, 396, 398-400, 408-412, 414-416, 421-429, 432-455, 457-463, 466, 469-485</p> <p>Příloha: A, B, C, D</p> <p><b>Informativní znalost:</b></p> <p>Článek:</p> <p>352</p>

(dokončení)

## ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

AB	... automatický blok
AH	... automatické hradlo
ASVC	... <b>automatické stavění vlakových cest</b>
CDP	... Centrální dispečerské pracoviště
ČD	... České dráhy
ČSD	... Československé státní dráhy
DI	... Drážní inspekce
DOZ	... <b>dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení</b>
Edps	... <b>elektronická depeše</b>
EGID	... identifikátor pro komunikační rozhraní
ERTMS	... Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	... Evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
EU	... Evropská unie
GŘ	... generální ředitelství
GSM	... Groupe Special Mobile
GSM-R	... Global System for Mobile Communication for Railway
JŘ	... jízdní řád
HZS	... Hasičský záchranný sbor Správy železnic
IS	... informační systém
JOP	... jednotné obslužné pracoviště
OŘ	... oblastní ředitelství
OS	... organizační složka
OSPD	... organizační složka Správy železnic, odpovídající za provozuschopnost dráhy, popř. Správou železnic pověřená organizace, zabývající se údržbou zařízení železniční dopravní cesty <sup>1</sup>
OSŘP	... organizační složka Správy železnic, odpovídající za řízení provozu <sup>2</sup>
OZ	... odborná zkouška
OZZ	... organizační zástupce zhotovitele
OZOV	... odpovědný zástupce objednavatele výluky
PČR	... Policie České republiky
PHS	... pohyblivý hrot (pohyblivé hroty) srdcovky
PMD	... posun mezi dopravami
PN	... přivolávací návěst
PND3	... prováděcí nařízení pro trať D3
PND7	... prováděcí nařízení k Předpisu pro operativní řízení provozu
PND0Z	... prováděcí nařízení pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením
PNRB	... prováděcí nařízení pro trať RB
PO	... provozní obvod
PZM	... přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	... přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	... přejezdové zabezpečovací zařízení
RB	... radioblok
REVOZ	... registr vozidel
RDP	... regionální dispečerské pracoviště
RID	... řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí

<sup>1</sup> V době schválení tohoto předpisu je to úsek provozu infrastruktury OŘ

<sup>2</sup> V době schválení tohoto předpisu je to úsek řízení provozu OŘ

RPN	... ruční přivolávací návěst
SHV	... speciální hnací vozidlo
SŘ	... staniční řád
SZZ	... staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	... Správa železnic, státní organizace
SŽDC	... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (původní název organizace Správa železnic, státní organizace)
TJŘ	... tabelární jízdní řád
TTP	... tabulky traťových poměrů
URMIZA	... ústřední registr mimořádných zásilek
VR	... výlukový rozkaz (bez rozlišení typu rozkazu)
VVP	... vedoucí výlukových prací
VZ	... vlakový zabezpečovač
VZPK	... výstražné zařízení pro přechod kolejí
ZAV	... zařízení automatického varování
ZDD	... základní dopravní dokumentace
ZZ	... zabezpečovací zařízení
ZPŘS	... zaměstnanec pro řízení sledu
ŽST	... železniční stanice

Generální ředitel schválil podle Čl. 14 odst. 1 a Čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic tento předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem.

## Kapitola I Základní ustanovení

### Díl 1 Úvodní ustanovení

#### Čl. 1 Všeobecná ustanovení

- (1) Předpis SŽ D1 je základní vnitřní předpis Správy železnic o provozování dráhy na dráhách provozovaných Správou železnic, vydaný na základě ustanovení právních předpisů<sup>3</sup>.
- (2) Předpis SŽ D1 se skládá ze dvou ČÁSTÍ:
  - a) Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem – dále „tento předpis“, „v tomto předpisu“, „tohoto předpisu“ nebo „předpis D1 ČÁST PRVNÍ“. Pojem „tento předpis“, „v tomto předpisu“ nebo „tohoto předpisu“ je používán pouze v případě, že se jedná pouze o odkaz na ustanovení předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ;
  - b) Předpis SŽ D1 ČÁST DRUHÁ<sup>4</sup> – Dopravní a návěstní předpis pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem – dále jen „předpis D1 ČÁST DRUHÁ“.
- (3) Pro stanovení dalších povinností zaměstnanců, podílejících se na provozování dráhy anebo provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných Správou železnic, jsou Správou železnic vydávány další předpisy, pokyny, směrnice apod.
- (4) Pro tratě, kde to provozní poměry vyžadují (např. tratě s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením, pohraniční **tratě**), **vydává** Správa železnic podle potřeby předpisy nebo prováděcí nařízení s upřesňujícími ustanoveními pro provozování dráhy a drážní dopravy na těchto tratích.
- (5) Jiné použití, umístění nebo provedení návěstidel a návěstí, provedení technologických postupů apod., než je stanoveno tímto předpisem, je zakázáno. Výjimku z tohoto ustanovení může povolit gestorský útvar tohoto předpisu<sup>5</sup>.
- (6) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na dokumenty Správy železnic, které mají v označení dokumentu uvedenu vlastnickou zkratku dokumentu [SŽ, SŽDC, SŽDC (ČD), SŽDC (ČSD)], jsou tyto dokumenty při prvním výskytu v textu tohoto předpisu uváděny s vlastnickou zkratkou dokumentu a dále jen bez vlastnické zkratky; tzn. je uvedeno pouze označení předpisu (např. předpis D1 ČÁST DRUHÁ).
- (7) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na jiné dokumenty (tj. jiné předpisy nebo díly předpisů, technické normy, právní předpisy apod.), rozumí se tímto odkaz na příslušný dokument v účinném znění.

<sup>3</sup> V době schválení tohoto předpisu je to např.:

- PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/773,
- § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/94 Sb., o dráhách (dále jen „Zákon o dráhách“),
- § 2 odst. 4 a § 23 odst. 10 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhl. č. 173/1995 Sb.“),

příloha č. 1 bod 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>4</sup> Ode dne vydání předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ

<sup>5</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

- (8) Vnitřními předpisy dopravce (vyjma vnitřních předpisů dopravce Správa železnic) nesmí být na dráhách provozovaných Správou železnic stanoveny povinnosti pro zaměstnance Správy železnic.

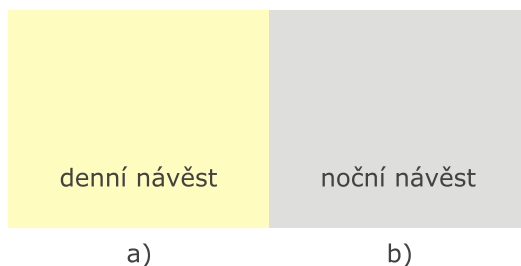
## Čl. 2 Závaznost předpisu

- (1) Tento předpis stanovuje vzájemné povinnosti zaměstnanců Správy železnic a zaměstnanců provozovatele drážní dopravy (dále jen „dopravce“).
- (2) Tento předpis, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro:
- všechny zaměstnance Správy železnic, kteří vykonávají pracovní činnosti **související** s provozováním dráhy a drážní **dopravy a mají** stanovenou odbornou znalost tohoto předpisu;
  - všechny dopravce, kteří využívají dráhu provozovanou Správou železnic k provozování drážní **dopravy**;
  - právnícké a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu vykonávají pro Správu železnic práce nebo jinou činnost **důsledkem**, které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo k ovlivňování provozování drážní dopravy, a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

## Čl. 4 Grafická úprava předpisu

- (1) V tomto předpisu jsou textem psaným:
- „kurzívou v uvozovkách“* uvedena závazná slovní znění pokynů (včetně vzorů textu písemných rozkazů), která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a která nesmějí být měněna. Výjimkou jsou změny:
    - názvů dopraven,
    - příjmení osob,
    - čísel vlaků,
    - čísel kolejí,
    - označení posunových dílů,
    - označení návěstidel,
    - kilometrických a časových údajůa to i s příslušnými předložkovými vazbami. Závazným slovním zněním jsou uváděny i vzory písemných rozkazů. Vzory písemných **rozkazů** jsou v tomto předpise uváděny s arabskými čísly kolejí pro rozkazy tištěné prostřednictvím provozní aplikace nebo je-li pokyn vytištěn na nálepce [viz **Čl. 355** odst. 10 písm. a) tohoto předpisu];
  - „podtrženou kurzívou“* uvedeny příklady textů závazných slovních znění v písemných rozkazech, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a která nesmějí být měněna. Výjimkou jsou změny:
    - názvů dopraven,
    - příjmení osob,
    - čísel vlaků,
    - čísel kolejí,
    - označení posunových dílů,

- označení návěstidel,
  - kilometrických a časových údajů
- a to i s příslušnými předložkovými **vazbami**;
- c) (*kurzívou v závorce*) uvedeny popisy návěstí, které jsou rozhodující pro jejich realizaci;
- d) **tučným písmem** jsou v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu uvedeny názvy základních pojmů, vysvětlovaných v příslušném odstavci, a názvy návěstí. Názvy návěstí jsou závazným slovním zněním a s výjimkou jejich skloňování nesmí být měněny. V závazných slovních zněních nejsou názvy návěstí uváděny tučným písmem.
- (2) Zápis čísel zejména vlaků nebo posunu mezi dopravními (dále jen „PMD“), rozdělení na jednotlivé skupiny, plyne ze zásad jejich výslovnosti uvedené v předpise SŽDC T1 – Telefonní provoz (dále jen „předpis T1“) např. vlak 101 se vyslovuje „sto jedna“, vlak 68 710 se vyslovuje „šedesát osm sedm set deset“, PMD 888 881 se vyslovuje „osm set osmdesát osm osm set osmdesát jedna“).
- (3) Šedé podbarvení modrého textu [Čl. XXX](#) **znázorňuje** hypertextový odkaz na příslušný článek.
- (4) V grafickém zobrazení návěstí, návěstidel nebo jejich umístění nejsou nakreslené objekty ve vzájemném měřítku. Označovací štítky (pásky) jsou u návěstidel znázorněny jen v případech, kdy je to nezbytné ze souvislosti popisované situace. Schémata kolejiště s příklady jsou sestavena jen na konkrétní znázorněnou situaci (**tzn. jsou** zobrazena pouze návěstidla nutná pro znázorněnou situaci v daném směru jízdy drážního vozidla).
- (5) Pokud má návěst denní i noční provedení, má provedení denní návěsti žlutý podklad doplněný o text „denní návěst“ [viz znázornění na obrázku 1 písm. a) tohoto odstavce] a provedení noční návěsti šedý podklad doplněný o text „noční návěst“ [viz znázornění na obrázku 1 písm. b) tohoto odstavce].



Obrázek 1

## Díl 2 Základní pojmy

### Čl. 5 Úvodní ustanovení

- (1) V tomto předpise jsou uvedeny základní pojmy převzaté z obecně závazných právních norem a vysvětleny další základní pojmy používané pro účely provozování dráhy a drážní dopravy.
- (2) Kromě základních pojmů, uvedených v této kapitole, jsou další základní pojmy a jejich vysvětlení uvedeny v ustanoveních, kterých se základní **pojmy bezprostředně týkají**.
- (3) Záměna významu základních pojmů **stanovených** tímto předpisem jiným vnitřním předpisem Správy železnic není dovolena.
- (4) Grafické znázornění některých základních pojmů je zobrazeno v „[Příloze A](#)“ tohoto předpisu. Odkaz na „Přílohu A“ je vždy uveden přímo u základního pojmu, který je **v této příloze** graficky znázorněn.



## Čl. 6 Všeobecné základní pojmy

- (1) **Kolejištěm** se rozumí vymezený soubor kolejí a výhybek, včetně funkčně souvisejících částí železniční dopravní cesty, který je z vnější strany vymezený vzdáleností 2,5 m od osy krajní koleje.
- (2) **Fyzicky obsazená stanice (obsazené stanoviště, pracoviště)** je stanice (stanoviště, pracoviště), ve které je fyzicky přítomen zaměstnanec, který ve stanici (v obvodu stanoviště, pracoviště) organizuje a řídí drážní dopravu, nebo zaměstnanec Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení.
- (3) **Dopravní službou** se rozumí souhrn činností, vykonávaných podle vnitřních předpisů Správy železnic a dopravců, pro zabezpečení:
  - a) jízd vlaků,
  - b) posunových dílů,
  - c) PMD,
  - d) jízd vozidel na vyloučenou a z vyloučené koleje, včetně organizace této činnosti.
- (4) **Vlak** je sestavená a kromě nezavěšeného postrku svěšená skupina vozidel (i speciálních), tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým vozidlem, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu (dále jen „JŘ“) nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu. Vlakem se rozumí také samostatné hnací vozidlo nebo svěšená skupina hnacích vozidel, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle JŘ nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu.
- (5) Pod pojmem **posun mezi dopravami** (dále i „PMD“) se rozumí každá úmyslně prováděná jízda drážních vozidel, nejde-li o jízdu vlaku nebo o posun.
- (6) Pod pojmem **posun** se rozumí každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda drážních vozidel, nejde-li o jízdu vlaku nebo o PMD. Posun lze provádět:
  - a) v železniční stanici,
  - b) ve výhybně,
  - c) v odbočce,
  - d) v dopravně D3,
  - e) v dopravně RB,
  - f) v nákladisti,
  - g) na vlečce provozované Správou železnic,
  - h) na styku vzájemně zaústěných drah na širé trati,
  - i) na širé trati [např. v případě přivěšování hnacího vozidla k uvázlému vlaku (PMD) nebo části vlaku (PMD)].

## Čl. 7 Nástupiště

- (1) **Nástupiště** je zařízení ve stanici a zastávce u koleje určené k nastupování a vystupování cestujících a pro manipulaci se zavazadly.
- (2) **Mimoúrovňové nástupiště** je nástupiště, na které je přístup cestujících mimo úroveň koleje (např. podchody, lávka pro pěší).

- (3) **Úrovnňové nástupiště** je nástupiště, na které je přístup cestujících v úrovni koleje.
- (4) **Ostrovní nástupiště** je mimoúrovňové nástupiště ležící mezi kolejemi.
- (5) **Poloostrovní nástupiště** je úrovnňové nástupiště ležící mezi kolejemi, přístupné přes centrální přechod.
- (6) **Podchod** je mostní objekt sloužící k mimoúrovňovému křížení komunikace pro pěší s kolejemi, který komunikaci pro pěší vede pod kolejemi.
- (7) **Lávka pro pěší** je mostní objekt sloužící k mimoúrovňovému křížení komunikace pro pěší s kolejemi, který komunikaci pro pěší vede nad kolejemi.

## Čl. 9 Dráha

- (1) **Dráhou** se rozumí dopravní cesta, určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Dráhy se z hlediska účelu a technických podmínek člení do jednotlivých kategorií, kterými jsou pro účely tohoto předpisu:
  - a) dráha celostátní,
  - b) dráha regionální,
  - c) dráha místní,
  - d) dráha zkušební a
  - e) vlečka.
- (2) **Provozoschopnost dráhy** je technický stav **dráhy zaručující** její bezpečné a plynulé provozování. Provozoschopnost dráhy je základním předpokladem jejího provozování.
- (3) **Dráha celostátní** je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena.
- (4) **Dráha regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.
- (5) **Dráha místní** je dráha místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy. Místní dráha je oddělená, umožňuje-li přesun drážního vozidla na jinou dráhu jen s použitím zvláštního technického **zařízení, nebo** slouží-li výhradně provozování neveřejné osobní drážní dopravy, osobní drážní dopravy pro potřeby cestovního ruchu nebo provozované historickými vlaky.
- (6) **Dráha zkušební** je dráha, která slouží zejména k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury.
- (7) **Vlečka** je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele vlečky nebo jiného podnikatele a je zaústěna do dráhy celostátní, dráhy regionální nebo do jiné vlečky.
- (8) **Veřejně nepřístupná vlečka** je vlečka, pokud:
  - a) je součástí průmyslového nebo zemědělského areálu, nebo
  - b) slouží pro podnikatelské nebo jiné potřeby svého vlastníka nebo jiné oprávněné osoby nebo jiných oprávněných osob.
- (9) **Veřejně přístupná vlečka** je vlečka, pokud:
  - a) nesplňuje žádnou z podmínek pro veřejně nepřístupnou vlečku podle odst. 8 tohoto článku,
  - b) její provozovatel zpracoval a zveřejnil „Prohlášení o dráze“.

- (10) **Prohlášení o dráze** je dokument provozovatele dráhy, který stanovuje podmínky přístupu na železniční dopravní cestu a přidělování kapacity dráhy na dráhách provozovaných příslušným provozovatelem dráhy.
- (11) **Styk vzájemně zaústěných drah** je místo zaústění, souběh anebo křížení drah a z toho vyplývající vztahy.
- (12) **Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah** je smlouva o vztahu mezi dvěma provozovateli drah. Ustanovení, týkající se provozování a organizování drážní dopravy ze smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah musí být zapracována v „Základní dopravní dokumentaci“ stanice (dále jen „ZDD“), v níž je tato dráha zaústěna, nebo v ZDD stanic sousedících s místem odbočení dráhy na širé trati.

## Čl. 10 Trať

- (1) **Trať** je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, posunového dílu nebo PMD, rozdělená na úseky trati mezi dopravními s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravních (viz „Příloha A.1.1“ tohoto předpisu).
- (2) **Širá trať** je úsek trati, ohraničený na každé straně **bud'**:
- a) stanicí. Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo
  - b) výhybnou. Hranicí mezi širou tratí a výhybnou je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo
  - c) dopravnou D3 nebo dopravnou RB. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka, nebo
  - d) koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti (viz „Příloha A.1.2“ tohoto předpisu).
- (3) **Prostorový oddíl** je část širé trati mezi dvěma sousedními dopravními nebo mezi dopravnou a zakončením tratě na zastávce, popř. na nákladišti (viz „Příloha A.1.3“ tohoto předpisu).
- (4) **Mezistaniční oddíl** je prostorový oddíl, ohraničený z obou stran stanicemi (viz „Příloha A.1.4“ tohoto předpisu).
- (5) **Traťový oddíl** je prostorový oddíl, ohraničený alespoň z jedné strany:
- a) oddílovým návěstidlem nebo
  - b) návěstidlem dopravní Portál nebo
  - c) vjezdovým návěstidlem odbočky (viz „Příloha A.1.5“ tohoto předpisu).
- (6) **Mezistaniční úsek** je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly (viz „Příloha A.1.6“ tohoto předpisu).
- (7) **Správnou kolejí** se rozumí kolej na dvou a více kolejné trati, na které se provoz uskutečňuje určeným směrem.

## Čl. 11 Dopravny

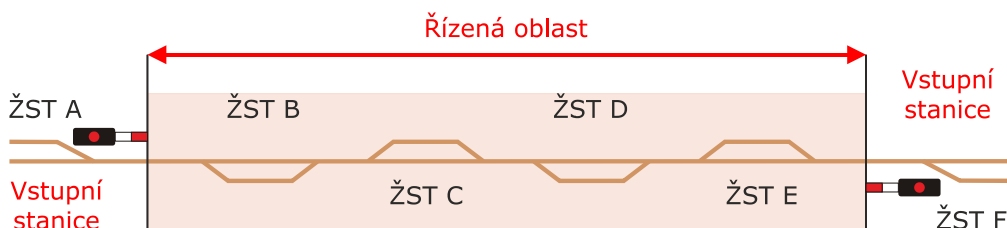
- (1) **Dopravna** je místo na dráze, které slouží k řízení jízd vlaků, posunu a PMD. Dopravny mohou být s kolejovým rozvětvením nebo bez kolejového rozvětvení.
- (2) **Železniční stanice** (stanice) je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňující křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb. Stanice je zpravidla vymezena vjezdovými návěstidly.

- (3) **Výhybna** je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňujícím křižování a předjíždění vlaků. Výhybna je vymezena vjezdovými návěstidly. Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro stanice, se vztahují vždy i na výhybny.
- (4) **Odbočka** je dopravna s kolejovým rozvětvením bez staničních kolejí. Je obsluhována buď výpravčím, nebo zaměstnancem s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a strážníka oddílu. Odbočka umožňuje přechod vlaků (PMD):
- a) z jedné trati na druhou bez přerušení jízdy;
  - b) z jedné traťové koleje na jinou traťovou kolej téže trati bez přerušení jízdy;
  - c) z trati s automatickým blokem (dále jen „trať s AB“) na vlečku či nákladiště;
  - d) z vlečky či nákladiště na trať s AB.
- Odbočky se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Odb. Obora“. Podle výlukového rozkazu (dále jen „VR“) může být zřízena i dočasná odbočka.
- (5) Odbočka plní funkci stanice, pokud obsluhovací řád odbočky stanoví, že jízdy vlaků a PMD přes odbočku organizuje a řídí výpravčí (traťový dispečer). Pro výpravčího (traťového dispečera) na odbočce pak platí ustanovení tohoto předpisu jako pro výpravčího ve stanici.
- (6) **Hláška** je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení a bez závislosti traťového zabezpečovacího zařízení a je obsluhována strážníkem oddílu – hláškařem. Hláška je zpravidla vymezena hlavním návěstidlem pro každou traťovou kolej a pro každý směr jízdy zvlášť. Hlášky se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Hl. Blešno“.
- (7) **Hradlo** je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení s poloautomatickým traťovým zabezpečovacím zařízením a je obsluhována strážníkem oddílu – hradlářem. Hradlo je vymezeno hlavním návěstidlem pro každou traťovou kolej a zpravidla pro každý směr jízdy zvlášť. Hradla se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Hr. Blešno“.
- (8) **Oddílové návěstidlo automatického bloku** (dále jen „oddílové návěstidlo AB“) a **oddílové návěstidlo automatického hradla** (dále jen „oddílové návěstidlo AH“) je neobsazená dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení s automatickou činností, závislou na obsazení a uvolnění následujícího traťového oddílu.
- (9) **Dopravna Portál** je neobsazená dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení.
- (10) **Stanice přednostního směru** je:
- a) na jednokolejné trati ta stanice, která na příslušnou traťovou kolej vypravuje vlaky směrem ke konci trati,
  - b) na dvou a tříkolejné trati ta stanice, pro kterou je příslušná traťová kolej kolejí správnou; u střední koleje tříkolejné trati se postupuje jako na jednokolejné trati,
  - c) na čtyř a vícekolejné trati musí být stanice přednostního směru pro jednotlivé traťové koleje odsouhlaseny gestorským útvarem tohoto předpisu a uvedeny v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“).
- (11) **Zpravovací stanice** je stanice, která zpravuje vlaky ve zpravovacích úsecích v obvodu určeném „Prováděcím nařízením k Předpisu pro operativní řízení provozu část A“ (dále jen „PND7“).
- (12) **Zpravovací úsek** je úsek trati mezi dvěma zpravovacími stanicemi určený pro zpravování vlaků o mimořádnostech při organizování a řízení drážní dopravy. Zpravovací úseky jsou stanoveny v PND7.
- (13) **Železniční uzel** je dopravně důležité místo vymezené v železniční síti, v němž se sbíhá několik tratí [např. Praha (Praha hl. n., Praha-Smíchov atd.)].

## Čl. 12

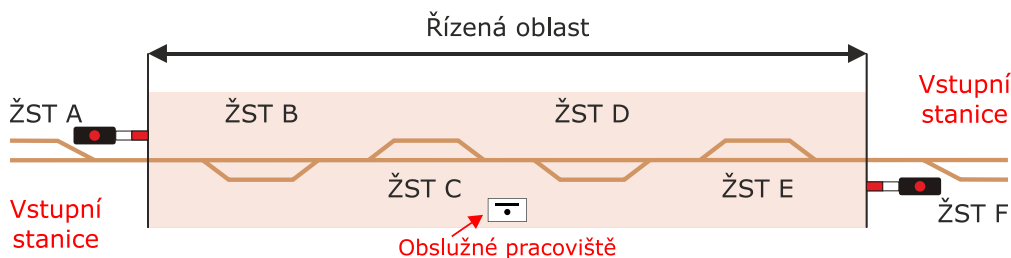
### Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením

- (1) Ustanovení tohoto článku se vztahuje na stanice, výhybny a odbočky.
- (2) **Stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (dále jen „stanice s DOZ“) je stanice (odbočka), ve které zabezpečovací zařízení umožňuje:
  - a) **dálkové řízení** obsluhou z jiného řídicího pracoviště (jiné stanice s DOZ, CDP apod.). Dálkově řízená stanice s DOZ náleží do řízené oblasti, ve které organizuje a řídí drážní dopravu zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí nebo traťový dispečer), případně
  - b) **místní řízení** obsluhou zabezpečovacího zařízení umístěného přímo v této stanici (odbočce). V místně řízené stanici s DOZ organizuje a řídí drážní dopravu zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí).
- (3) **Pro účely organizování a řízení drážní dopravy je stanice s DOZ vždy považována za stanici obsazenou výpravčím.**
- (4) **Řízená oblast** (viz znázornění na obrázku 2 tohoto článku) zahrnuje dálkově řízené stanice s DOZ a přilehlé úseky tratí, ve kterých se drážní doprava organizuje dálkově z jednoho řídicího pracoviště, vyjma tratí D3. Řízenou oblastí jsou i dopravní RB a přilehlé úseky tratí RB, řízené jedním dispečerem RB.



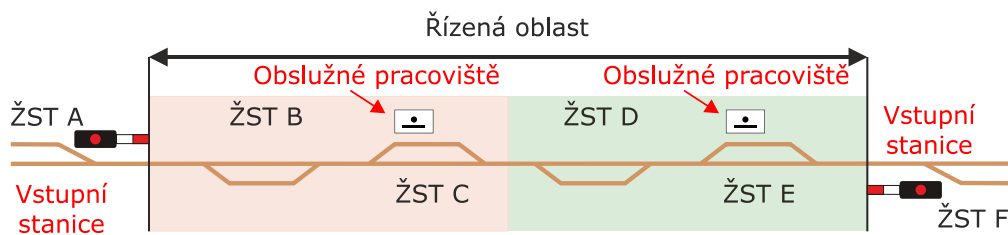
Obrázek 2

- (5) **Řídicí pracoviště** sestává:
  - a) z jednoho obslužného pracoviště (viz znázornění na obrázku 3 tohoto článku) nebo



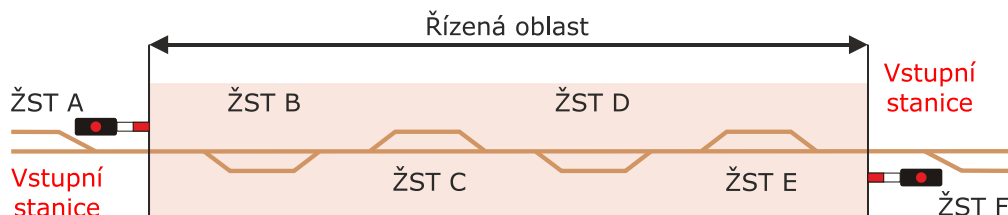
Obrázek 3

- b) z více obslužných pracovišť v obvodu řízené oblasti (viz znázornění na obrázku 4 tohoto článku) nebo



Obrázek 4

- c) z více obslužných pracovišť umístěných na CDP (viz znázornění na obrázku 5 tohoto článku).



Obslužná pracoviště na CDP

Obrázek 5

- (6) **Vstupní stanice** je stanice přímo sousedící s mezistaničním úsekem přilehlým k řízené oblasti, která však do řízené oblasti nenáleží (viz znázornění na obrázku 2 – 5 tohoto článku).

### Čl. 13 Základní pojmy pro tratě D3

- (1) **Trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy** (dále jen „trať D3“) je trať, na které se vykonává dopravní služba podle předpisů Správy železnic a podle předpisu SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „předpis D3“) a která je vymezena:
  - a) vjezdovými návěstidly přilehlých stanic nebo
  - b) vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice a lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3 nebo
  - c) ukončením koleje v koncové dopravně D3 (viz „Příloha A.1.2 a A.1.3“ tohoto předpisu).
- (2) **Přilehlá stanice** je společný název pro stanici (výhybnu, odbočku), ve které se vykonává dopravní služba podle tohoto předpisu, a na kterou navazuje v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy trať D3. Přilehlá stanice může být současně i sídlem dirigujícího dispečera.
- (3) **Dirigující dispečer** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati D3 (na tratích D3).
- (4) **Dopravna D3** je dopravna na trati D3, určená k řízení jízd vlaků, posunu a PMD, která není obsazena výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu. Dopravna D3 je vymezena lichoběžníkovými tabulkami.

## Čl. 14 Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem

- (1) **Trať vybavená radioblokem** (dále jen „trať RB“) je trať, na které se vykonává dopravní služba podle předpisů Správy železnic a podle předpisu SŽ D4 – Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem (dále jen „předpis D4“) a která je vymezena vjezdovými návěstidly autonomních dopraven nebo ukončením koleje v koncové dopravně RB (viz „Příloha A.1.2 a A.1.3“ tohoto předpisu).
- (2) **Autonomní dopravna** je stanice (odbočka), ve které se vykonává dopravní služba podle tohoto předpisu, na kterou navazuje v úrovni vjezdového návěstidla trať RB. Autonomní dopravna může být současně i sídlem dispečera RB.
- (3) **Dispečer radiobloku** (dispečer RB) je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati RB (tratích RB), vybavené radioblokem a který obsluhuje radioblokovou centrálu.
- (4) **Dopravna RB** je dopravna na trati RB, určená k řízení jízd vlaků, posunu a PMD, která není obsazena výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu. Dopravna RB je vymezena lichoběžníkovými tabulkami.

## Čl. 15 Stanoviště pro obsluhu dráhy

- (1) **Traťové stanoviště** je společný název pro stanoviště závorářů a strážníků oddílů (hlásky, hradla a odbočky).
- (2) **Stavědlo** je stanoviště, kde jsou umístěny prostředky pro ovládání a kontrolu zabezpečovacího **zařízení a pro** ústřední přestavování výhybek a výkolejek. Zabezpečovací zařízení je obsluhováno zaměstnancem s odbornou způsobilostí výhybkáře – signalistou, popř. i výpravčím.
- (3) **Pomocné stavědlo** je prvek pro místní přestavování výhybek, výkolejek a případně pro obsluhu dalších zařízení [viz předpis SŽDC (ČD) Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení (dále jen „předpis Z1“)].
- (4) **Výhybkářské stanoviště** je stanoviště výhybkáře, který v přiděleném obvodu obsluhuje výhybky a výkolejky.
- (5) **Závorářské stanoviště** je stanoviště závoráře, ze kterého je prováděna obsluha (kontrola) **určených** PZZ.
- (6) **Samostatné závorářské stanoviště** je samostatné stanoviště závoráře, ze kterého je prováděna jen obsluha (kontrola) **určených** PZZ.
- (7) Samostatná závorářská stanoviště na širé trati se označují zkratkou „Zv.“ a arabským číslem, vyjadřujícím kilometrickou polohu stanoviště (např. „Zv.150“), případně slovním názvem uvedeným v ZDD.
- (8) Stavědla (pracoviště obsazená signalistou, popř. i výpravčím), výhybkářská a závorářská stanoviště ve stanicích se číslovají v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení (např. „St.1“, „St.II“, „St.3“). Pro vnější označení se stavědla označí zkratkou „St.“ a arabským číslem (např. „St.1“), výhybkářská stanoviště zkratkou „St.“ a římským číslem (např. „St.I“), závorářská stanoviště zkratkou „Zv.“ a římským číslem (např. „Zv.I“).
- (9) Pomocná stavědla pro přestavování výhybek se číslovají v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt.“ a arabským číslem (např. „PSt.1“).



- (10) V případě, kdy u jednoho pomocného stavědla pro přestavování výhybek, které je umístěno přímo v kolejišti (dále „vnější provedení“), je použito více uzamykatelných skříňek v rámci jednoho předání souhlasu k obsluze, např. z důvodu velkého počtu ovládacích prvků, označí se jednotlivé uzamykatelné skříňky následovně:
- a) při předání v rámci jednoho společného souhlasu k obsluze – číslem pomocného stavědla, lomítkem a římským číslem, které označuje pořadí uzamykatelné skříňky (např. „PSt.2/I“, „PSt.2/II“ atd.);
  - b) při předání souhlasu k obsluze jednotlivě pro každou tuto skříňku (např. je-li předání další skříňky podmíněno předáním nebo převzetím předchozí skříňky, tj. při rozšiřování obvodu pomocného stavědla) – číslem tohoto stavědla a malým písmenem od začátku abecedy (např. „PSt.1a“, „PSt.1b“, „PSt.1c“).
- (11) Pomocná stavědla pro předání souhlasu k obsluze mostů se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt.M“ a arabským číslem (např. „PSt.M1“).
- (12) V dopravní dokumentaci a ZDD se název stanoviště uvádí následovně:
- a) stavědla „St.1“;
  - b) výhybkářská stanoviště „St.I“;
  - c) závorářská stanoviště „Zv.I“, „Zv.150“;
  - d) pomocné stavědlo „PSt.1“, „PSt.2/I“, „PSt.1a“, „PSt.M1“.
- (13) Jsou-li dvě stavědla nebo stanoviště ve stejné úrovni, označí se nižším číslem stavědlo nebo stanoviště, které leží vlevo ve směru jízdy od začátku tratě.
- (14) Ve stanici, rozdělené na obvody, se mohou stavědla nebo stanoviště očíslovat odděleně v každém obvodu.
- (15) Pro orientaci se mohou podle podobných zásad očíslovat i jiná staniční stanoviště a zařízení (např. kolejové váhy, samostatná stanoviště určená k obsluze kolejových **brzd apod.**), případně se místo číslování může použít vžitých místních názvů.
- (16) Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze kolejových splítek, kolejových křižovatek, vleček, nákladišť, zastávek a přejezdových zabezpečovacích zařízení. Tato stanoviště nejsou dopravními ve smyslu [Čl. 11](#) a [Čl. 12](#) tohoto předpisu.
- (17) **Splítka** je souběh dvou kolejí, jejichž osy mají takovou vzdálenost, při které se průjezdné průřezy navzájem zcela nebo částečně překrývají (např. místo, kde se koleje přibližují tak, že se v těchto místech drážní vozidla nemohou míjet v protisměru nebo se předjíždět) nebo koleje dvou různých rozchodů, jejichž průjezdné průřezy se překrývají.
- (18) **Nákladiště** je místo na širé trati s kolejovým rozvětvením určené pro manipulaci s vozidly, nejedná-li se o odbočení vlečky. Nákladiště je vymezeno:
- a) na průběžné traťové koleji:
    - aa) návěstidly s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** (jsou-li umístěna);
    - ab) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi), nejsou-li umístěna návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**;
    - ac) návěstidlem s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** a odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi);
  - b) na ostatních traťových kolejích:
    - ba) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami);
    - bb) příslušným návěstidlem označujícím zakončení kusé koleje (kusých kolejí);
    - bc) stykem drah v případě zaústěné vlečky do nákladiště.
- (19) **Zastávka** je označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do/z drážního vozidla.

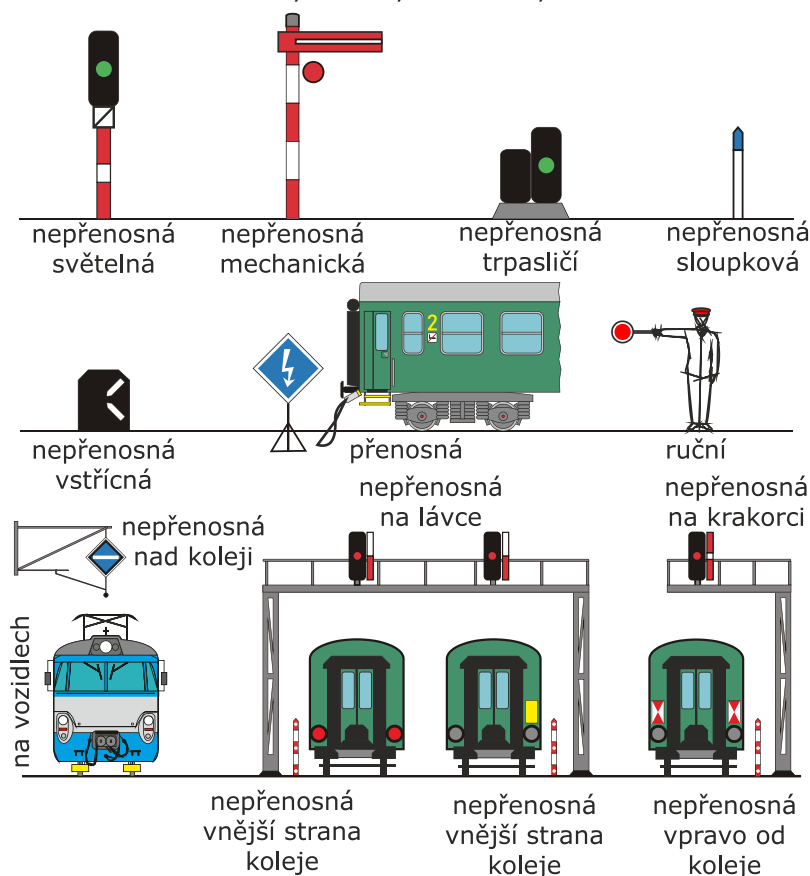


- (20) Označení stanovišť použitá před účinností tohoto předpisu mohou zůstat zachována do náhrady stávajícího staničního (traťového) zabezpečovacího zařízení.

## Čl. 16 Základní pojmy pro návěstidla

- (1) **Vnější strana** je prostor vně pojezdné (krajní) koleje na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí (popř. tratě, vlečky apod.) nebo v záhlaví dopraven.
- (2) **Návěstidlo** je technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává návěst.
- (3) **Návěstidlo platné jen pro jednu kolej** je nepřenosné návěstidlo, které bez ohledu na jeho umístění platí pouze pro jednu kolej.
- (4) **Proměnné návěstidlo** je návěstidlo, které může změnou znaků, barvy nebo polohy vyjadřovat více návěstí. Kromě světelných návěstidel se jedná i o výhybková návěstidla nebo mechanická návěstidla, která mění návěstní znaky změnou polohy svých částí.
- (5) **Neproměnné návěstidlo** je návěstidlo, které nemění polohu, ani vyjádřené návěsti.
- (6) **Indikátor** je světelné nepřenosné návěstidlo, které svými návěstmi doplňuje návěsti hlavních, seřadovacích nebo spádovištních návěstidel nebo dává samostatné pokyny.
- (7) **Indikátorová tabulka** slouží ke značení hlavních návěstidel, od kterých je v případech stanovených tímto předpisem stanovena jiná než návěstěná rychlost, nebo ke stanovení koleje pro kterou návěstidlo platí.
- (8) **Viditelné návěstidlo** je návěstidlo, které dává příslušnou návěst svou barvou nebo tvarem, případně i umístěním, popř. barvou a způsobem svícení světla.

Příklady některých viditelných návěstidel



Obrázek 6

- (9) **Zvukové návěstidlo** je stanovené technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává slyšitelná návěst. Zvuková návěstidla jsou:
- píšťalka;
  - houkačka;
  - houkačka s jedním tónem;
  - houkačka se dvěma tóny;
  - lokomotivní houkačka.
- (10) **Nepřenositelné návěstidlo** je návěstidlo s trvalým umístěním; v případě neproměnného návěstidla dává příslušnou návěst trvale. Nepřenositelná světelná návěstidla jsou stožárová nebo trpasličí. Za stožárová návěstidla se považují i návěstidla umístěná na návěstních krakorcích, lávkách a návěstidla připevněná na různých konstrukcích nebo konzolách.
- (11) **Přenositelné návěstidlo** je návěstidlo bez trvalého umístění nebo neproměnné návěstidlo s trvalým umístěním, které ale nedává příslušnou návěst trvale (v případě potřeby se zakrývá, otáčí, sklápí apod.).
- (12) **Ruční návěstidlo** je návěstidlo, které zaměstnanec musí při návěstění držet v ruce. Ruční návěstidlo není považováno za přenosné návěstidlo.
- (13) **Vstřícné návěstidlo** je návěstidlo, které při umístění v kolejišti dává pokyny pro jízdu vozidel jedoucích směrem k němu z obou stran.
- (14) **Návěstidlo přímo u koleje** je návěstidlo umístěné přímo (bezprostředně) u koleje, a to přímo vpravo, přímo vlevo nebo nad kolejí. Za hlavní návěstidlo přímo u koleje se nepovažuje to, které je sice umístěno přímo u koleje, pro niž platí, ale je umístěno až za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro tuto kolej.

- (15) **Platné návěstidlo** je návěstidlo, jehož návěsti ovlivňují jízdu vozidel nebo mají vliv na pracovní činnost zaměstnanců.
- (16) **Neplatné návěstidlo** je návěstidlo,
- a) označené návěstí **Neplatné návěstidlo** a o jehož neplatnosti jsou zaměstnanci, kteří se musí návěstmi tohoto návěstidla řídit, zpraveni písemným rozkazem, nebo
  - b) které je zakryto, otočeno (vyjma již aktivovaných návěstidel uvedených v TTP, popř. v ZDD), nebo
  - c) o jehož neplatnosti jsou zaměstnanci, kteří se musí návěstmi tohoto návěstidla řídit, zpraveni písemným rozkazem.
- (17) **Poškozené návěstidlo** je společný pojem pro návěstidlo, které neplní svoji funkci (zničené návěstidlo, neproměnné návěstidlo, které nedává žádnou návěst apod.) nebo dává nesprávnou nebo pochybnou návěst, zhaslé apod.
- (18) **Zhaslé návěstidlo** je návěstidlo, jehož světla, vyjadřující návěsti, nesvítí.

## Čl. 17 Základní pojmy pro návěstění

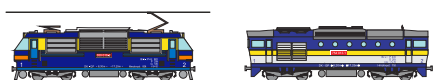
- (1) **Nejzávažnější návěst** je návěst návěstidla, kterou se musí zaměstnanec řídit v případě, že je návěstidlo poškozené.
- (2) **Návěstění** je činnost, při které je pokyn k organizování a provozování drážní dopravy dáván návěstí.
- (3) **Předvěstění** je činnost, při které je dán pokyn, který upozorňuje na návěst, která bude následovat.
- (4) **Návěst** je viditelné nebo slyšitelné vyjádření pokynu stanoveným způsobem. Znak, provedení, tvar, barva nebo zvukové vyjádření je uvedeno v tomto předpise.
- (5) **Denní návěst** je viditelná návěst používaná za viditelnosti na vzdálenost alespoň 100 m.
- (6) **Noční návěst** je viditelná návěst návěstidla používaná za snížené viditelnosti.
- (7) **Snížená viditelnost** je viditelnost, při níž nejsou nejméně na vzdálenost 100 m zřetelně viditelné předměty a osoby (v době od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, silného deště, v tunelu a v uzavřených neosvětlených prostorech). Pro zaměstnance Správy železnic jsou podrobnosti o osvětlování venkovních prostor, včetně osvětlovacího kalendáře, uvedeny v předpise SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
- (8) **Světelná návěst** je viditelná návěst, která je dávana světlem stanovené barvy, prosvětlením stanoveného znaku nebo jejíž znak je vytvořen množinou světelných bodů.
- (9) **Viditelná návěst** je návěst dávaná prostřednictvím proměnných nebo neproměnných znaků viditelných návěstidel nebo ve stanovených případech pouhou rukou (tj. návěst, kterou lze vnímat zrakem).
- (10) **Slyšitelná návěst** je návěst vyjádřená prostřednictvím zvukových návěstidel (tj. návěst, kterou lze vnímat sluchem).
- (11) **Pochybná návěst** je taková návěst, která je nejasná, sporná, nejistá, návěstěná v rozporu s tímto předpisem.
- (12) **Přenosná návěst** je návěst dávaná přenosným návěstidlem.
- (13) **Ruční návěst** je viditelná návěst, kterou dává zaměstnanec předepsaným návěstidlem drženým v ruce nebo ve stanovených případech jen rukou.
- (14) **Pomalu přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 54 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrazech znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno čtyřmi paprsky).

- (15) **Rychle přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 108 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrazech znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno osmi paprsky).
- (16) **Zábleskové světlo** je světlo, které vzniká opakovanými záblesky. Na obrazech, které znázorňují návěsti zábleskového světla, je zobrazení provedeno třemi paprsky.
- (17) **Cyklické rozsvěcování světél** je vyjádření činnosti více světél, která jsou seřazena do světelné řady, ve které se pravidelně opakuje rozsvěcování zábleskového světla.
- (18) **Odrážka** (reflexní materiál) je výrobek odrážející světlo, používaný k vyjádření denní i noční návěsti viditelných návěstidel.

## Čl. 18 Drážní vozidla

- (1) **Drážní vozidlo** (dále i „vozidlo“) je společný název pro hnací vozidla, speciální hnací vozidla, tažená vozidla, speciální tažená vozidla, dvoucestná vozidla v poloze na koleji a řídicí vozy, tzn. dopravní prostředek závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (kolej nebo kolej a trakční vedení). Drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby provozované na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vlečky, jakož i lehký dopravní prostředek<sup>6</sup>, který není konstrukčně uzpůsoben pro spojování s drážními vozidly a při svém pohybu je závislý na lidské síle.
- (2) **Drážní vozidlo** může řídit zaměstnanec, který splňuje podmínky stanovené Zákonem o drahách a jeho prováděcích vyhlášek.
- (3) **Hnací drážní vozidlo** (dále jen „hnací vozidlo“) je vozidlo schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění, vlastní a zpravidla i jiných vozidel. Je to společný název pro hnací a speciální hnací vozidla. V případě, že je ustanovení tohoto předpisu platné (nebo neplatné) pouze pro speciální hnací vozidla, je to v daném ustanovení uvedeno. Za hnací vozidla se pro potřeby tohoto předpisu považují:

a) lokomotivy



Obrázek 7

b) motorové a elektrické vozy



Obrázek 8

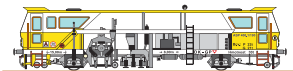
c) elektrické a motorové jednotky

<sup>6</sup> Lehký dopravní prostředek – na drahách provozovaných Správou železnic se jedná především o lehké kolejové prostředky.



Obrázek 9

d) speciální hnací vozidla



Obrázek 10

e) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



Obrázek 11

- (4) Za hnací vozidlo se považují i vozidla podle odst. 3, písm. a) – d) tohoto článku, která jsou zapojena do vícenásobného řízení a ovládána z jednoho stanoviště.
- (5) **Vozidlo závislé trakce** je pro potřeby tohoto předpisu hnací vozidlo, jehož pohon je závislý na napájení z trakčního vedení, popř. vozidlo, jehož pohon není na napájení z trakčního vedení závislý, ale má během jízdy zdvižený sběrač (např. měřící vůz).
- (6) **Vozidlo nezávislé trakce** je pro potřeby tohoto předpisu hnací vozidlo, jehož pohon není závislý na napájení z trakčního vedení.
- (7) **Motorový nebo elektrický vůz** je vozidlo s vlastním pohonem, zařízené pro přepravu osob nebo nákladu, příp. dopravování jiných vozidel.
- (8) **Motorová nebo elektrická jednotka** je ucelená, v provozu nerozpojitelná souprava, sestavená z hnacích vozidel, příp. vložených nebo řídicích vozů tak, že obě koncová vozidla jsou zpravidla vybavena jednou čelní kabinou strojvedoucího.
- (9) **Řídicí vůz** je vozidlo bez vlastního pohonu, které je vybaveno technickým zařízením k dálkovému ovládání určených typů hnacích vozidel.
- (10) **Přípojný vůz** je vozidlo osobní dopravy, určené pro vozbu zpravidla elektrickým nebo motorovým vozem.



hnací vozidlo

přípojný vůz

Obrázek 12

- (11) **Vložený vůz** je vozidlo osobní dopravy, řazené mezi krajní vozy elektrické nebo motorové jednotky.



hnací vozidlo

vložený vůz

řídicí vůz

Obrázek 13

- (12) **Tažené vozidlo** je vozidlo, které není hnací vozidlo nebo speciální vozidlo, bez ohledu na způsob, kterým je uváděno do pohybu (tažením, sunutím, samotíží apod.). Pro potřeby tohoto předpisu se jedná o společný název pro vozy:

a) osobní dopravy



Obrázek 14

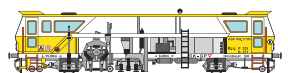
b) nákladní dopravy



Obrázek 15

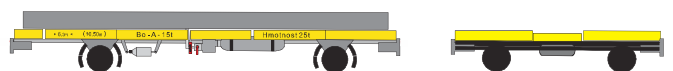
- (13) **Vůz osobní dopravy** je vozidlo zařízené pro přepravu cestujících, zavazadel nebo pro poskytování služeb cestujícím (osobní, zavazadlové, restaurační, lůžkové, lehátkové nebo salonní vozy, popř. kombinované vozy).
- (14) **Vůz nákladní dopravy** je **jakékoliv** vozidlo, určené pro přepravu nákladu (krytý, vysokostěnný, výsypný, hlubinový, kotlový apod.) nebo služební vůz pro obsluhu vlaku nákladní dopravy.
- (15) **Speciální vozidlo** je vozidlo konstruované pro stavbu, údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy, pro kontrolu stavu dráhy nebo pro odstraňování následků mimořádných událostí. Pro potřeby tohoto předpisu se jedná o tato vozidla:

a) speciální hnací vozidla



Obrázek 16

b) speciální tažená vozidla



Obrázek 17

c) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



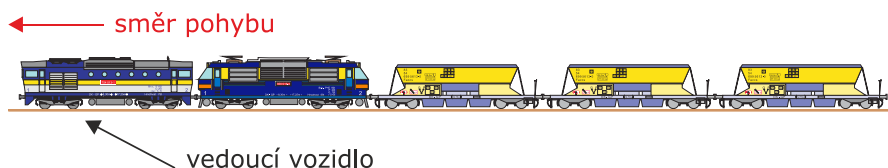
Obrázek 18

- (16) **Speciální hnací vozidlo** je speciální vozidlo vybavené vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím vozidlu rychlost vyšší než 10 km/h bez ohledu na hmotnost vozidla. Pro účely předpisů pro provozování dráhy pro ně platí stejná ustanovení jako pro hnací vozidlo, není-li v konkrétních ustanoveních stanoveno jinak. Za speciální hnací vozidlo označujeme také elektrické nebo motorové jednotky sestavené z více speciálních vozidel.

- (17) **Speciální tažené vozidlo** je speciální vozidlo, které není vybaveno vlastním pohonem pojezdu, bez ohledu na způsob, kterým je uváděno do pohybu (tažením, sunutím, samotíží apod.).
- (18) **Dvoucestné vozidlo** je speciální vozidlo s vlastním pohonem, které je zkonstruováno pro pohyb po koleji i mimo kolej.
- (19) **Doplňěk s technickými údaji o vozidlech** – předpis SŽDC (ČD) D2/1 – Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům (dále jen „předpis D2/1“) je předpis obsahující technické údaje o hnacích vozidlech, řídících vozech a některých dalších vozidlech a tabulky normativů hmotnosti jednotlivých hnacích vozidel. Tyto údaje jsou rovněž obsaženy v informačním systému „Registr vozidel“ (dále jen „IS REVOZ“). Pro předpis D2/1 a IS REVOZ je v tomto předpise používán společný pojem „Doplňěk“.
- (20) Každý dopravce musí Správě železnic poskytnout základní údaje o svých hnacích vozidlech a speciálních hnacích vozidlech, potřebné pro sestavu JŘ.

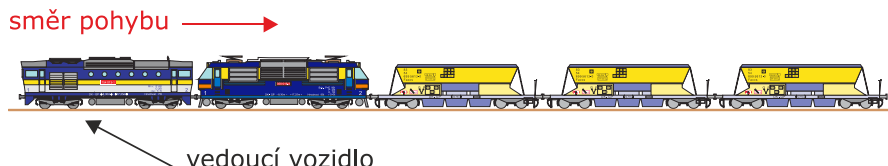
### Čl. 19 Vlak, posunový díl

- (1) **Tažený vlak** je vlak, jehož vedoucí vozidlo je zařazeno na začátku vlaku a jízda vlaku je ovládána pouze z tohoto hnacího vozidla.
- (2) **Sunutý vlak** je vlak, jehož vedoucí vozidlo je zařazeno na konci vlaku a jízda vlaku je ovládána pouze z tohoto hnacího vozidla.
- (3) Je-li jízda vlaku (PMD, posunového dílu) ovládána z řídícího vozu, má jeho strojvedoucí veškeré povinnosti strojvedoucího hnacího vozidla (vozidla závislé nebo nezávislé trakce). Je-li řídící vůz v čele vlaku (PMD, posunového dílu), není takový vlak (PMD, posunový díl) pro účely předpisů pro provozování dráhy sunutým vlakem (PMD, posunovým dílem).
- (4) **Souprava** je sestavená a svěšená skupina vozidel pro uskutečnění určitých dopravních procesů (souprava vlaku, souprava PMD, souprava posunového dílu).
- (5) **Vedoucí vozidlo vlaku (PMD, posunového dílu)** je vozidlo (činné hnací vozidlo, speciální hnací vozidlo nebo řídící vůz), ze kterého se ovládá jízda vlaku (PMD, posunového dílu).
- a) U vlaku (PMD, posunového dílu) s hnacím vozidlem v čele je vedoucím vozidlem vlaku (PMD, posunového dílu) první hnací vozidlo (bez ohledu na počet činných hnacích vozidel v čele).



Obrázek 19

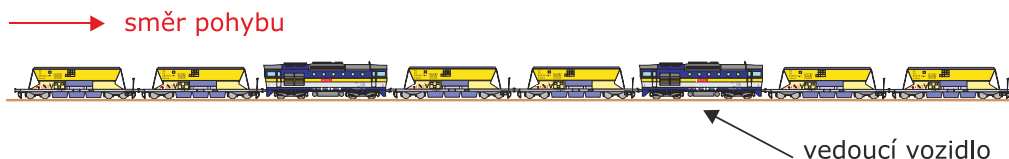
- b) U sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) je vedoucím vozidlem poslední hnací vozidlo (bez ohledu na počet činných hnacích vozidel na konci nebo na případné zařazení vloženého hnacího vozidla).



Obrázek 20



- c) U vlaku (PMD, posunového dílu), který je částečně sunut a částečně tažen (tj. nemá činné hnací vozidlo, ani řídicí vůz, v čele ani na jeho konci), je vedoucím vozidlem první hnací vozidlo od čela vlaku (PMD, posunového dílu).



Obrázek 21

- d) U vlaku (PMD, posunového dílu), který je řízen z řídicího vozu, je vedoucím vozidlem vlaku (PMD, posunového dílu) tento řídicí vůz.
- (6) **Posunový díl** je společný název pro jedno nebo více svěšených vozidel, se kterými je nebo bude:
- a) prováděn posun v dopravně s kolejovým rozvětvením,
  - b) prováděn posun v dopravně D3, v dopravně RB bez kolejového rozvětvení,
  - c) prováděn posun v místě s kolejovým rozvětvením na širé trati (nákladíště, zaústění vlečky do širé tratě),
  - d) prováděn posun v místě, kde se přivěšuje PMD k uvázlému vlaku (PMD) nebo části vlaku (PMD) na širé trati nebo
  - e) prováděn pohyb na pracovním místě na vyloučené koleji. Pro potřeby tohoto předpisu je pohybem na pracovním místě na vyloučené koleji myšlen i pohyb přes vyloučenou výhybku.

## Čl. 20 Jízda drážního vozidla

- (1) **Jízda podle rozhledových poměrů** je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo (dále jen „strojvedoucí“).
- (2) Pokud je strojvedoucímu nařízena **jízda podle rozhledových poměrů**, musí pokračovat opatrně v další jízdě a kontrolovat rychlost s přihlédnutím k délce tratě, na kterou před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), aby byl schopen na volné viditelné části tratě zastavit před jakýmkoliv drážním vozidlem, návěstí **STŮJ** nebo překážkou na trati (vyjma odst. 3 tohoto článku), přičemž však nesmí být překročena rychlost 40 km/h.
- (3) Objeví-li se v délce tratě, na kterou strojvedoucí před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), neočekávaná překážka, musí strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutých vozidel) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.
- (4) **Jízda se zvýšenou opatrností** je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí:
- a) od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem [centrálním přechodem vybaveným výstražným zařízením pro přechod kolejí (dále jen „centrální přechod s VZPK“)] dávat opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku (PMD, posunového dílu) nemine přejezd (centrální přechod s VZPK);
  - b) v úseku alespoň 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) až do okamžiku, kdy čelo vlaku (PMD, posunového dílu) mine přejezd (centrální přechod s VZPK), smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h;
  - c) v případě, že byl zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností ve vzdálenosti kratší než 250 m, popř. 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK), jedná podle písm. a) a b)



tohoto odstavce od místa zpravení. Podle písm. a) a b) tohoto odstavce postupuje strojvedoucí při plnění pokynu pro jízdu se zvýšenou opatrností přes přejezd (centrální přechod s VZPK) daného štítem Op nebo přejezdníkem.

- (5) Při jízdě se zvýšenou opatrností musí strojvedoucí vedoucího vozidla (i zaměstnanec v čele sunutých vozidel) před náhle vzniklou překážkou na přejezdu (centrálním přechodu s VZPK) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.
- (6) Strojvedoucí vlaku, který vjíždí do stanice a kterému byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností, postupuje následovně:
- a) jedná-li se o vlak projíždějící a strojvedoucí obdržel pokyn k průjezdu vlaku stanicí nebo zastavující až za přejezdem a/nebo přechodem s VZPK, musí dodržet podmínky nařízené jízdy se zvýšenou opatrností do doby, než mine přejezd a/nebo přechod s VZPK, pro který mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností;
- b) jedná-li se o vlak zastavující (tzn. jedná se o vlak pravidelně zastavující nebo strojvedoucí vlaku obdržel pokyn k zastavení vlaku ve stanici návěstmi hlavních návěstidel), a vlak zastaví:
- ba) u nástupiště, které je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK nebo
- bb) před hlavním návěstidlem, které zakazuje jízdu a je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK (tzn. kryje tento přejezd anebo přechod s VZPK)
- musí podmínky jízdy se zvýšenou opatrností podle odst. 4 tohoto článku dodržet až po uvedení vozidel do pohybu po zastavení vlaku u nástupiště [viz písm. ba) tohoto odstavce] nebo před hlavním návěstidlem [viz písm. bb) tohoto odstavce].
- (7) **Jízda za zhoršených povětrnostních podmínek** je takový způsob jízdy, kdy strojvedoucí musí přizpůsobit rychlost jízdy vlaku (PMD) tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, na kterou vidí před sebou, podle možnosti s využitím všech dostupných prostředků zastavil před případnou překážkou nebo nesjízdným místem na trati (viz [Čl. 454](#) odst. 6 tohoto předpisu).

## Čl. 22

### Základní dopravní dokumentace

- (1) **Základní dopravní dokumentace** (dále jen „ZDD“) je souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vleček, včetně jejich příloh. Podmínky tvorby ZDD stanovuje předpis SŽ D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (dále jen „předpis D5“).
- (2) **Staniční řád** (dále jen „SŘ“) je souhrn místních opatření pro výkon dopravní služby ve stanici včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. SŘ upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.
- (3) **Obsluhovací řád** je souhrn opatření, obsahující místní ustanovení o technologických postupech činností na odbočce, nákladišti, hradle, hlásce, závorářském stanovišti, v Správě železnic určených **tunelech nebo na splítce včetně** popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. Obsluhovací řád upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.
- (4) **Prováděcí nařízení** je souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať. Prováděcí nařízení je vydáváno pro:
- a) **trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (PNDOZ-CDP, PNDOZ-RDP) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením;
- b) **trať D3** (PND3) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;

- c) **trať RB** (PNRB) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať RB.
- (5) **Přípojový provozní řád** obsahuje údaje potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah, z nichž minimálně jedna je provozovaná Správou železnic.
- (6) **Provozní řád vlečky** obsahuje údaje o vlečce provozované Správou železnic, které jsou potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce a na styku vzájemně zaústěných drah.
- (7) **Pohraniční ujednání (dodatkové ujednání, místní pohraniční ujednání, místní ujednání apod.)** je smlouva se zahraničním provozovatelem dráhy o právech a povinnostech při provozování dráhy na pohraniční trati, přičemž jeho ustanovení mohou být odchýlná od tohoto předpisu, popř. dalších vnitřních předpisů Správy železnic.
- (8) **Použití upamatovávací pomůcky** je ZDD stanovený způsob, jak upozornit obsluhujícího zaměstnance na zavedená opatření (např. umístěním varovného štítku na tlačítko nebo řadič) a případně znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. jak zabránit postavení jízdní cesty automatickou činností zabezpečovacího zařízení (např. při výlukách, poruchách, při zavedení štítku výluky na JOP).
- (9) **Závěrová tabulka** je stanoveným způsobem zpracované vyjádření elektrických a mechanických závislostí příslušných zabezpečovacích zařízení.

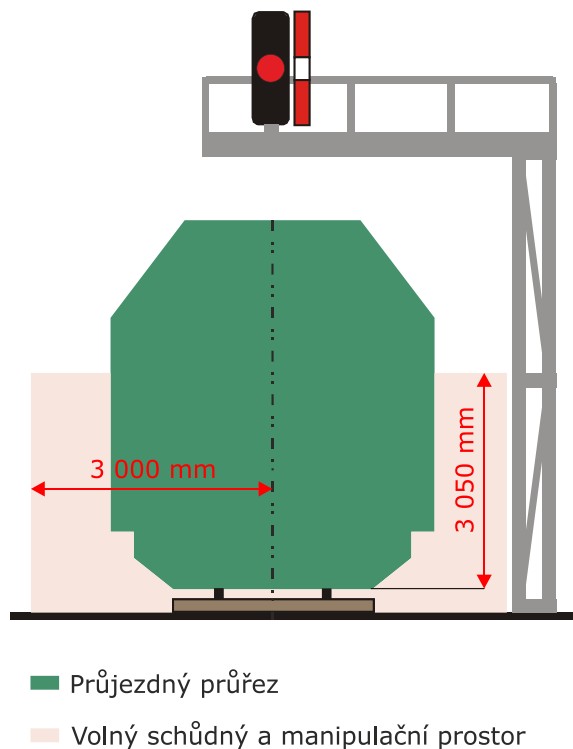
## Čl. 23

### Telekomunikační a záznamové zařízení

- (1) K hovorům při výkonu dopravní služby, popř. k hovorům souvisejících s výkonem práce se používá telekomunikačního zařízení. Staniční rozhlas se kromě toho používá i k informování cestujících.
- (2) **Telekomunikačním zařízením** se rozumí:
- a) technické zařízení, které umožňuje vzájemný telefonní styk zaměstnanců zajišťujících provoz na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic (včetně bezdrátového telefonu veřejného operátora GSM);
  - b) rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu GSM-R);
  - c) výpočetní technika;
  - d) staniční rozhlas v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením. Staniční rozhlas lze použít k udělení pokynů, u kterých je nutná oboustranná komunikace, jen pokud je vybaven zpětným dotazem.
- (3) **Rozhlasem se zpětným dotazem** se rozumí takové telekomunikační zařízení, které dovoluje oboustrannou komunikaci, ale pouze v režimu simplex.
- (4) **Záznamovým zařízením** se rozumí zařízení Správy železnic (nebo zařízení Správy železnic využívané na základě smluvního vztahu s majitelem zařízení), sloužící k pořízení a archivaci záznamu komunikace mezi účastníky spojení.
- (5) Tam, kde je zřízeno záznamové zařízení, musí být pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn.
- (6) Při použití telekomunikačního spojení jsou zúčastnění zaměstnanci povinni dodržovat ustanovení předpisů, směrnic a provozních řádů telekomunikačních sítí, která se vztahují k použití těchto zařízení.
- (7) Na dráhách provozovaných Správou železnic vybavených základním rádiovým spojením musí být organizování a řízení drážní dopravy výhradně prováděno na tomto základním rádiovém spojení (vyjma organizování a řízení posunu). Na tratích D3 a tratích RB může být základní rádiové spojení používáno k organizování a řízení drážní dopravy pouze v případě, že to povoluje PND3 nebo PNRB.

## Čl. 24 Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu

- (1) **Prostorové uspořádání tratě** vymezuje rozměrové parametry pro průchodnost vozidel, tzv. **průjezdny průřez** a dále **volný schůdný a manipulační prostor**.
- (2) **Průjezdným průřezem** se rozumí obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, který vymezuje vzdálenost vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje (viz znázornění na obrázku 22 tohoto článku). Podrobnosti stanoví prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a příslušná norma<sup>7</sup>.

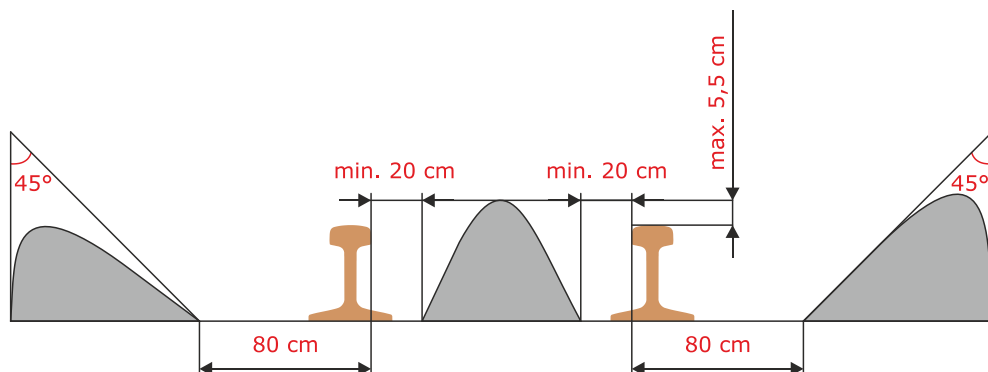


Obrázek 22

- (3) **Volným schůdným a manipulačním prostorem** se rozumí prostor mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej a který musí být zachován pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem (viz znázornění na obrázku 22 tohoto článku).
- (4) Ukládání materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice je povoleno pouze výjimečně a na nezbytně nutnou dobu. Uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice **v dopravně s kolejovým rozvětvením**, musí odsouhlasit přednosta PO nebo jeho zástupce. V případě, že přednosta PO nebo jeho zástupce odsouhlasí uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice, musí zajistit, že zaměstnanec, který se v místě uložení tohoto materiálu bude pohybovat, bude o této skutečnosti zpraven. V místech, kde jsou svěšována a rozvěšována vozidla, nesmí přednosta nebo jeho zástupce ukládání předmětů ani jiných materiálů povolit.
- (5) Při ukládání materiálu v blízkosti kolejí:

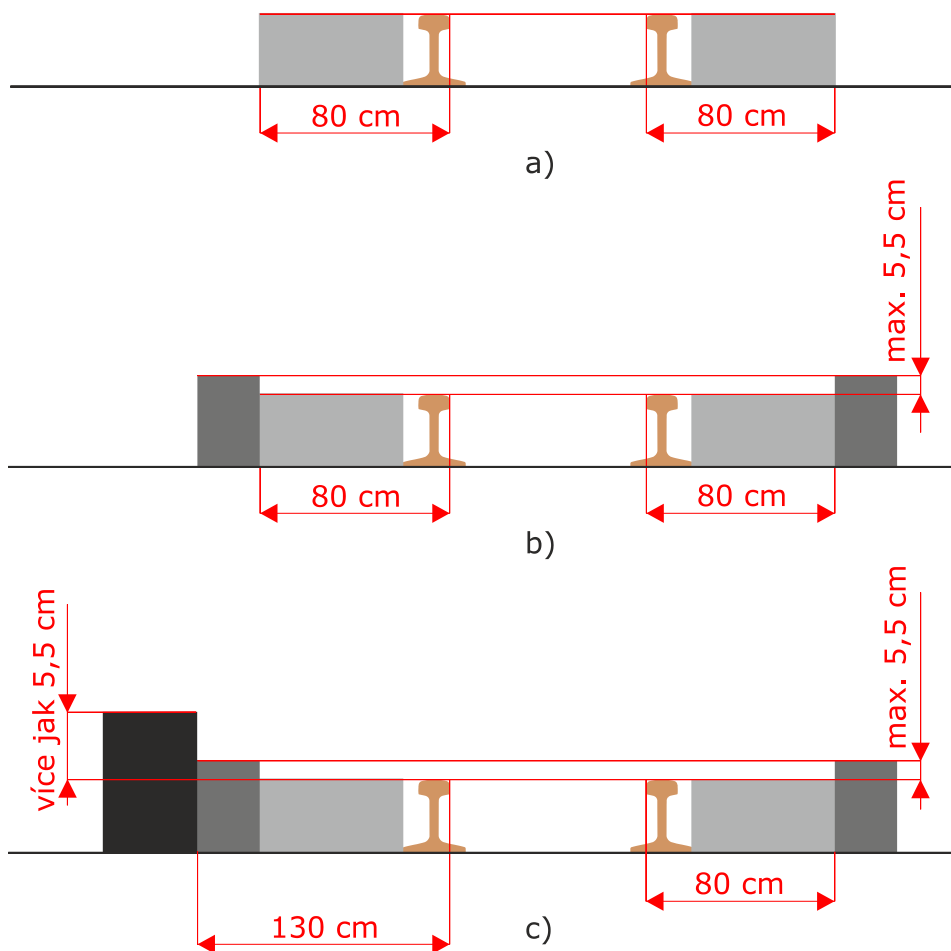
<sup>7</sup> V době schválení tohoto předpisu je to vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a ČSN 73 6320 – Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu.

- a) nesmí tento materiál zasahovat do průjezdného průřezu kolejí vyjma kolejí vyloučených za účelem provedení prací spojených s uložením tohoto materiálu;
- b) nesmí tento materiál znemožnit viditelnost návěstí u těchto a ani jiných provozovaných kolejí;
- c) nesmí tento materiál zasahovat do prostoru volných rozhledových poměrů (např. u železničních přejezdů, u centrálních přechodů);
- d) tento materiál nemá zasahovat do volného schůdného a manipulačního prostoru. Uložit materiál do tohoto prostoru je povoleno zcela výjimečně a za těchto podmínek:
  - da) sypké materiály (hromady štěrku, uhlí apod.) složené vedle kolejí musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 80 cm a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45 stupňů (viz znázornění na obrázku 23 tohoto článku);



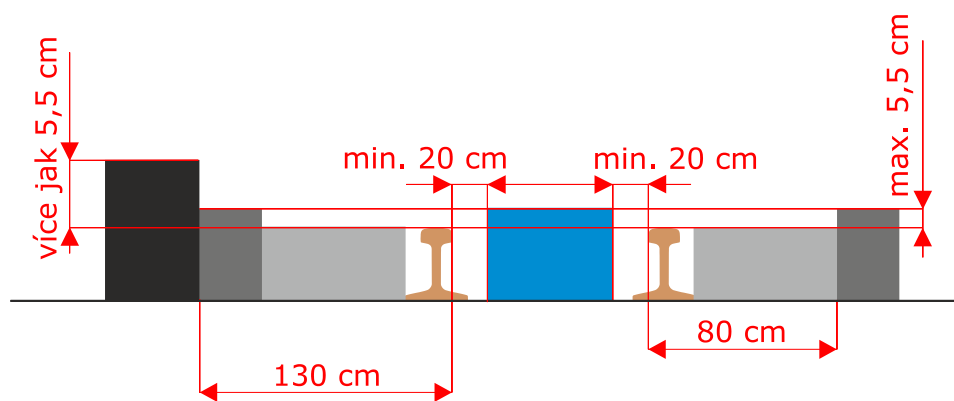
Obrázek 23

- db) sypké materiály složené do koleje mezi kolejnice nesmí přesahovat temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm. Zároveň při vnitřních hranách kolejnic musí být zachován volný prostor o šířce nejméně 20 cm a hloubce min. 5 cm (viz znázornění na obrázku 23 tohoto článku). Na tratích ozubnicových a úzkorozchodných však musí být celý prostor mezi kolejnicemi volný;
- dc) předměty uložené vedle koleje do vzdálenosti 80 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic [viz znázornění na obrázku 24 a)]. Při uložení ve vzdálenosti od 80 cm do 130 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm [viz znázornění na obrázku 24 b)]. Předměty, uložené vedle koleje a svou výškou přesahující úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm, musí být vzdálené od vnitřní hrany nejbližší kolejnice nejméně 130 cm [viz znázornění na obrázku 24 c)];



Obrázek 24

- dd) předměty uložené do koleje mezi kolejnice musí být uloženy a zajištěny tak, aby při vnitřních hranách kolejnic byl volný prostor o šířce nejméně 20 cm, **úroveň temena hlav kolejnic mohou** přesahovat max. o 5,5 cm [viz znázornění na obrázku 25)];



Obrázek 25

- e) materiál je povoleno ukládat ve vzdálenosti minimálně 1 m od balíz (rádiového zařízení krátkého dosahu, namontovaného v koleji, předávající informace mobilní části ETCS na vozidle, jehož anténa pro čtení balíz se nachází nad ním).

- (6) Při uložení materiálu podle odst. 5 písm. d) tohoto článku musí být místo uložení tohoto materiálu označeno podle **vnitřních** předpisů Správy železnic nebo ostatních právních předpisů a ve stanici (dopravně D3, dopravně RB) oznámeno zaměstnanci, který se v místě uložení tohoto materiálu bude pohybovat.
- (7) Za uložení materiálu podle odst. 4 – 6 tohoto článku se nepovažují v koleji upevněná zařízení dráhy.

### Díl 3

#### Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby

### Čl. 25

#### Všeobecná ustanovení

- (1) **Odborně způsobilou osobou (zaměstnancem)** se rozumí osoba určená Správou železnic nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Rozsah odborné způsobilosti je stanoven právním předpisem a vnitřním předpisem Správy železnic nebo dopravce.
- (2) **Zaměstnanec** je společný název pro všechny osoby, pro které je tento předpis závazný. Pokud se ustanovení tohoto předpisu vztahuje pouze na zaměstnance Správy železnic (např. zaměstnanec řízení provozu, zaměstnanec OSPD, zaměstnanec dopravce Správa železnic) nebo pouze na zaměstnance dopravce a z textu ustanovení není zřejmé, koho se uvedená činnost týká, je to v příslušném ustanovení výslovně uvedeno (např. zaměstnanec Správy železnic, zaměstnanec řízení provozu, zaměstnanec OSPD nebo zaměstnanec dopravce).
- (3) **Zaměstnanec řízení provozu** je společný název pro všechny zaměstnance, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování drážní dopravy (výpravčí, výhybkář, strážník oddílu apod.).
- (4) **Zaměstnanec organizační složky provozovatele dráhy** (dále jen „zaměstnanec OSPD“) je společný název pro všechny zaměstnance, kteří se podílejí na zajištění provozuschopnosti dráhy.
- (5) **Elektrodispečer** je zaměstnanec OSPD pro řízení činnosti, dohledu a správy zařízení trakčních napájecích soustav a dalších jím řízených technologií, např. zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel, zařízení elektrického ohřevu výhybek apod.
- (6) Nařizují-li předpisy pro provozování dráhy provádět stanovené úkony zaměstnanci v určitém pracovním zařazení (vykonávajícímu určitou pracovní činnost), rozumí se tím vždy příslušný odborně způsobilý zaměstnanec určený k provádění těchto úkonů během jeho stanovené pracovní doby.
- (7) Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy Správy železnic je nutné jednat podle nejlepšího vědomí a svědomí i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to tak, aby byla vždy zaručena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.
- (8) V případě, že je při mimořádnosti použit postup, který není stanoven předpisy provozovatele dráhy Správy železnic (viz odst. 7 tohoto článku), musí být tento postup pro opakované použití odsouhlasen gestorským útvarem tohoto předpisu.
- (9) Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.
- (10) Všichni zaměstnanci musí trvale ovládat ustanovení předpisů pro provozování dráhy a drážní dopravy podle předepsaného rozsahu znalostí pro jejich pracovní činnost.
- (11) Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má

přednost před všemi ostatními činnostmi. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí (např. zastavení provozu) a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.

- (12) Při výkonu dopravní služby se zaměstnanec smí zabývat jen činnostmi, kterými plní pracovní úkoly nebo které jsou v přímé souvislosti s plněním jeho pracovních povinností.
- (13) Je zakázáno, aby zaměstnanci vykonávající dopravní službu přenechávali jim určené úkony zaměstnancům, kteří k tomu nejsou oprávněni, vyjma zaměstnanců, kteří se připravují k získání příslušné odborné způsobilosti a byli jim k přípravě svěřeni.
- (14) Zvuková, rádiová nebo televizní zařízení, popř. přístroje pro přenos dat (např. notebooky, tablety) může zaměstnanec používat jen tehdy, jestliže je to pro výkon jeho činnosti dovoleno. Pro zaměstnance dopravců je používání těchto zařízení upraveno opatřením dopravce.
- (15) Zjistí-li zaměstnanec Správy železnic (zaměstnanec oprávněný udělovat pokyny zaměstnancům dopravce nebo zaměstnanec pověřený kontrolní činností) u zaměstnance dopravce takové porušení, případně neznalost předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, nebo že stav zaměstnance dopravce vykazuje známky toho, že nejsou zaručeny předpoklady pro bezpečný výkon jeho pracovních činností (zdravotní indispozice apod.):
  - a) musí tuto skutečnost oznámit prokazatelně kontaktní osobě příslušného dopravce prostřednictvím provozního dispečera Správy železnic a
  - b) do doby než dopravce prokazatelně udělí provoznímu dispečerovi Správy železnic proveditelné pokyny k dalšímu postupu, nepovolí zaměstnanci dopravce vykonávat jeho pracovní činnost.

## Čl. 26

### Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic

- (1) **Provozní dispečer, vedoucí dispečer, hlavní dispečer a ústřední dispečer** jsou zaměstnanci dispečerského aparátu Správy železnic pro operativní řízení provozu.
- (2) **Výpravčí** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy:
  - a) ve stanici (odbočce) bez DOZ včetně přilehlých mezistaničních úseků. Sídlem tohoto výpravčího je stanice (výhybna nebo odbočka), ve které organizuje a řídí drážní dopravu;
  - b) v jedné nebo více stanicích (odbočkách) s DOZ včetně přilehlých mezistaničních úseků. Sídlem tohoto výpravčího je místně řízená stanice s DOZ nebo stanice (odbočka), ze které dálkově obsluhuje více dopraven.
- (3) **Traťový dispečer** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy, který na určených traťových úsecích dálkově řídí řízenou oblast nebo její část. Administrativní členění výkonu dopravní služby mezi traťovými dispečery v řízených oblastech je uvedeno v ZDD. Sídlem traťového dispečera je řídicí pracoviště na CDP.
- (4) Ustanovení tohoto předpisu platná pro výpravčího jsou platná i pro traťového dispečera. Jsou-li ustanovení tohoto předpisu platná pouze pro traťového dispečera, je to v příslušném ustanovení tohoto předpisu přímo uvedeno.
- (5) **Výhybkář** je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek a výkolejek (např. výhybkář, dozorce výhybek, signalista).
- (6) **Dozorce výhybek** je zaměstnanec, který staví jízdní cesty na pracovištích s ručně nebo místně ovládanými výhybkami a výkolejkami.
- (7) **Signalista** je zaměstnanec, který staví jízdní cesty na pracovišti s ústředně přestavovanými výhybkami a výkolejkami a obsluhuje staniční zabezpečovací zařízení.



- (8) **Staniční dozorce** je odborně způsobilý zaměstnanec, který může vykonávat více pracovních činností při provozování dráhy v rozsahu vykonaných odborných zkoušek a prováděných činností.
- (9) **Strážník oddílu** je společný název pro hláskáře, hradláře a pro účely předpisů pro provozování dráhy i pro výpravčího nebo zaměstnance s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a hláskáře (hradláře) na odbočce.
- (10) **Závorář** je společný název pro všechny zaměstnance, kterým přísluší obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení (i místní nouzová) nebo kteří vyhodnocují stav přejezdového zabezpečovacího zařízení podle indikačních prvků na svém stanovišti. Závorářem není zaměstnanec určený pouze ke střežení přejezdu.
- (11) **Operátor železniční dopravy** je zaměstnanec, který zajišťuje činnosti ve vztahu k informování cestujících.

## Čl. 27 Zaměstnanci dopravce

- (1) **Strojvedoucí** je společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k řízení drážního vozidla bez zřetele na jeho typ.
- (2) **Doprovod vlaku** je stanovené obsazení vlaku určenými osobami. Jedná se o společný název pro lokomotivní četou a obsluhu vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku jen pro lokomotivní četou. Je-li doprovod vlaku tvořen více osobami, po dopravní stránce řídí ostatní osoby doprovodu vlaku strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (3) **Lokomotivní četou** tvoří zpravidla jen strojvedoucí, popř. ještě další odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem.
- (4) **Obsluha vlaku** je stanovené obsazení vlaku vlakovou četou (u vlaku s přepravou cestujících), posunovou četou (u ostatních vlaků) nebo i jinými odborně způsobilými osobami, vyjma lokomotivní čety.
- (5) **Vlakovou četou** tvoří odborně způsobilí zaměstnanci dopravce; při provádění posunu mají její členové veškeré povinnosti členů posunové čety, pokud jsou k provádění posunu odborně způsobilí.
- (6) **Posunovou četou** tvoří odborně způsobilí zaměstnanci, určení k vykonávání posunu, popř. k obsluze vlaku nákladní dopravy nebo služebního vlaku, vyjma strojvedoucího.
- (7) **Náležitostmi vlaku** se rozumějí ve vlaku zařazená drážní vozidla (hnací, tažená) a členové doprovodu vlaku.
- (8) Každý pracovní kolektiv (četa), který je sestaven minimálně ze dvou zaměstnanců, musí mít svého vedoucího.
- (9) Pokud je vlaková nebo posunová četa, popř. obsluha vlaku sestavena jen z jednoho zaměstnance, přecházejí na něho veškeré povinnosti vedoucího této čety (obsluhy vlaku), stanovené předpisem pro provozování dráhy.
- (10) Pokud to stanovuje ZDD, mohou při posunu ve stanici (odbočce) plnit povinnosti výhybkáře odborně způsobilí zaměstnanci dopravce.
- (11) V nákladisti, dopravnách D3 a v dopravnách RB bez elektrických přestavníků plní povinnosti výhybkáře vždy odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.
- (12) **Plní-li povinnosti výhybkáře zaměstnanec dopravce podle odst. 10 a 11 tohoto článku, platí pro něj ustanovení pro obsluhu výhybek stanovená v Čl. 54, Čl. 55, Čl. 206 odst. 3, 4, 6, 7, 10-13 a Čl. 397 odst. 13 a 14 tohoto předpisu. Dopravny D3 jsou řešeny v předpise D3 a dopravní RB v předpise D4.**



## Čl. 28

### Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby

- (1) Samostatně mohou vykonávat dopravní službu jen odborně způsobilí zaměstnanci, kteří byli k výkonu své činnosti (profese) určení a jsou na příslušném pracovišti ve směně.
- (2) Do dopravní služby mohou být zařazeni také zaměstnanci nesplňující podmínky odborné způsobilosti. Tito zaměstnanci mohou vykonávat dopravní úkony pouze za přítomnosti a pod dohledem zaměstnance, jemuž byli svěřeni.
- (3) Do přípravy jsou zařazeni zaměstnanci, kteří se připravují k získání odborné způsobilosti pro příslušnou pracovní činnost, osvojují si praktické dovednosti a návyky, případně získávají znalost místních nebo traťových poměrů.
- (4) Zaměstnanci v přípravě nosí na levém rukávu stejnokroje nebo pracovního (ochranného) oděvu žlutou pásku, umístěnou mezi loktem a ramenem. Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že zaměstnanec v přípravě vykonává dopravní službu bez stejnokroje nebo pracovního (ochranného) oděvu. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na zaměstnance uvedené v tabulce rozsahu znalosti v řádku č. 12 tohoto předpisu.
- (5) Zaměstnanci v přípravě mohou provádět úkony související s organizováním a řízením drážní dopravy pouze se souhlasem zaměstnance, který je pověřen jejich dohledem.
- (6) Vykonají-li zaměstnanci v přípravě jakýkoliv úkon bez souhlasu zaměstnanců pověřených jejich dohledem, jsou za tento provedený úkon plně odpovědní.
- (7) Zaměstnanci, kteří jsou pověřeni dohledem nad zaměstnanci v přípravě:
  - a) mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby;
  - b) mají odpovědnost za úkon provedený zaměstnanci v přípravě bez jejich souhlasu v případě, že mohli zabránit, aby zaměstnanci v přípravě tento úkon vykonali.
- (8) Zaměstnanci, kteří jsou v přípravě podle odst. 3 tohoto článku, musí v hlášeníh a zápisech používat příjmení zaměstnance, pod jehož dohledem pracují. Úkony, související s provozováním dráhy anebo s organizováním drážní dopravy, smějí vykonávat jen s jeho souhlasem a pod jeho dohledem.
- (9) Zaměstnanci, kteří jsou v přípravě k nástavbové zkoušce, ke zkoušce praktické způsobilosti nebo získávají znalost místních nebo traťových poměrů, musí v hlášeníh a zápisech používat svoje příjmení a mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své odborné způsobilosti.
- (10) Zaměstnanec, který určuje zaměstnance k výkonu dopravní služby, se musí před jejich zařazením vždy přesvědčit, zda splňují podmínky odborné způsobilosti.
- (11) Zaměstnanec, který dostal příkaz k výkonu dopravní služby (pracovní činnosti, funkce) a přitom nesplňuje podmínky odborné způsobilosti, je povinen na tuto skutečnost upozornit ihned toho, kdo mu dává takový rozkaz.

## Čl. 29

### Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic

- (1) Předpis Zam1 stanovuje pro jednotlivé pracovní činnosti (funkce) související s provozováním dráhy pravidla pro získávání a udržování odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy, způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.
- (2) Zjistí-li se u zaměstnance Správy železnic takové porušení, případně neznalost předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, nebo že stav zaměstnance nezaručuje předpoklady pro bezpečný

výkon práce, postupuje se podle příslušných ustanovení pracovního řádu Správy železnic, popř. podle předpisu Zam1.

- (3) Zaměstnanec, který nevykonával dopravní službu déle než 12 měsíců na pracovišti, na němž má dopravní službu vykonávat, se musí znovu prokazatelně seznámit s ustanoveními ZDD, která se týkají jeho pracovní činnosti, jakož i s místními, popř. i traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně s obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby anebo trakčního zařízení (včetně potvrzení znalosti a úspěšného složení zkoušek předepsaných v ZDD). Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na zaměstnance, který je pověřen kontrolou dopravní služby a na pracovišti provádí kontrolní činnost.
- (4) Zaměstnanci v přípravě (při odborné zkoušce D-08 i předseda zkušební komise) se musí v odevzdávce dopravní služby i v záznamech o předání a převzetí dopravní služby ve vedené dopravní dokumentaci na příslušném místě spolupodepsat. Při použití provozních aplikací schválených Správou železnic se postupuje podle [Čl. 41](#) tohoto předpisu (příslušného provozního řádu pro danou provozní aplikaci).
- (5) Zaměstnanci, kteří vykonávají odbornou zkoušku D-08, mohou vykonávat dopravní úkony pouze za přítomnosti a pod dohledem předsedy zkušební komise, který má plnou odpovědnost za výkon dopravní služby výpravčího.
- (6) Zaměstnanci, kteří vykonávají odbornou zkoušku D-08, musí v hlášeních a zápisech používat svoje příjmení a mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své aktuální odborné způsobilosti.
- (7) Zaměstnanec, který je pověřen řízením prací při vykonávání dopravní služby nebo kontrolou dopravní služby, je povinen se před zahájením pracovní činnosti prokazatelně seznámit s ustanoveními ZDD, s místními a traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně s obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby anebo trakčního zařízení v rozsahu potřebném pro výkon své dopravní služby.
- (8) Zaměstnanec, který je pověřen kontrolou dopravní služby, může v mimořádných případech (např. zdravotní indispozice zaměstnance ve službě) na nezbytně nutnou dobu samostatně vykonávat dopravní službu na příslušném pracovišti za těchto podmínek:
  - a) na příslušném pracovišti není ve službě jiný odborně a zdravotně způsobilý zaměstnanec,
  - b) je odborně a zdravotně způsobilý k samostatnému výkonu dopravní služby na tomto pracovišti podle vnitřních předpisů Správy železnic,
  - c) má přiděleno oprávnění k obsluze provozních aplikací a zabezpečovacího zařízení,
  - d) na příslušném pracovišti je oprávněn provádět kontrolní činnost.
- (9) Každý zaměstnanec, podílející se na výkonu dopravní služby, musí mít přiděleny na svém pracovišti návěstidla, předpisy, směrnice a pomůcky JŘ uvedené v „Příloze B“ tohoto předpisu.

### Čl. 30

#### Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně

- (1) **Tabulky traťových poměrů Správy železnic** (dále jen „TTP“) je pomůcka, ve které jsou uvedeny stavebně technické parametry staveb dráhy a staveb na dráze (dále jen „stavebně technické parametry dráhy“) a technickoprovozní údaje, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy.
- (2) Znalost traťových a místních poměrů je součástí odborné způsobilosti k výkonu pracovní činnosti všech zaměstnanců, kteří vykonávají na trati a v dopravních s kolejovým

rozvětvením, v dopravních D3 a dopravních RB bez kolejového rozvětvení, jakékoliv činnosti, související s výkonem dopravní služby nebo kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování drážní dopravy.

- (3) Není-li způsob a rozsah poznání traťových a místních poměrů stanoven předpisy, určí jej vedoucí zaměstnanec příslušné OS.
- (4) Znalostí **traťových poměrů** se rozumí poznání charakteru tratě, znalost TTP, technologie jízdy vozidel a souvisejících dopravních povinností v rozsahu nezbytném pro požadovanou pracovní činnost. Souhrn těchto informací je obsažen v TTP.
- (5) Znalostí **místních poměrů** se rozumí poznání charakteru stanic (včetně v úvahu přicházejících objízdných tras), odboček, dopraven D3, dopraven RB, nákladišť, vleček a jiných obslužných pracovišť, jejich vybavení a zabezpečení v rozsahu nezbytném pro požadovanou pracovní činnost. Souhrn těchto informací je obsažen v ZDD, případně v TTP.
- (6) Musí-li jet strojvedoucí výjimečně na trať, kterou nezná, musí mu být přidělen druhý strojvedoucí znalý traťových poměrů (dále jen pilot), který před jízdou a během jízdy upozorňuje strojvedoucího na skutečnosti, potřebné pro řízení hnacího vozidla na pojížděné trati. U vozidel závislé trakce musí být pilot oprávněn řídit vozidla závislé trakce.
- (7) Mají-li vykonávat členové doprovodu vlaku, kteří nejsou znalí místních poměrů, mimořádný posun v dopravně s kolejovým rozvětvením, musí být řízen odborně způsobilým zaměstnancem znalým místních poměrů. Pokud v dopravně takový zaměstnanec dopravce není k dispozici, seznámí členy doprovodu vlaku s místními poměry výpravčí.
- (8) Výpravčím provedené seznámení dovoluje členům doprovodu vlaku provedení mimořádného posunu a musí obsahovat nejméně:
  - a) způsob udělení pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu,
  - b) rychlost přes výhybky, je-li nižší než 40 km/h a tato rychlost je uvedena pouze v ZDD (není v kolejišti vynávěštěna),
  - c) sklonové poměry koleje (největší sklon ve sjednané posunové cestě) v případě, že bude nutné zajištění odstavovaných vozidel proti ujetí,
  - d) zprůšňující podmínky pro zajištění vozidel proti ujetí, jsou-li stanoveny v ZDD.

### Čl. 31

#### Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic

- (1) Znalost traťových poměrů v přilehlých mezistaničních úsecích musí prokázat i výpravčí v rozsahu nezbytném pro organizování a řízení drážní dopravy a řešení mimořádných provozních situací.
- (2) Znalost traťových a místních poměrů se musí obnovovat u těch zaměstnanců Správy železnic, kteří nevykonávali na příslušné trati (ve stanici) dopravní službu déle než 12 měsíců.

### Čl. 33

#### Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic

- (1) Každý zaměstnanec (kromě zaměstnanců Správy železnic provádějících organizaci a kontrolu dopravní služby) se musí před zařazením k samostatnému výkonu dopravní služby seznámit s ustanoveními ZDD, která se týkají jeho pracovního zařazení, jakož i se znalostí místních, popř. i traťových poměrů, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, trakčního zařízení, případně s obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby zaměstnance řízení provozu Správy železnic.

- (2) S ustanoveními ZDD se musí seznámit i ostatní zaměstnanci určení přednostou PO (vedoucím zaměstnancem OS) vykonávající pracovní činnosti ve stanici (v OS), kde je znalost ZDD podmínkou pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy včetně bezpečnosti osob pohybujících se v kolejišti. Tito zaměstnanci potvrdí znalost ZDD svým podpisem na místě určeném přednostou PO (vedoucím zaměstnancem OS), který stanoví i rozsah znalostí podle charakteru vykonávané činnosti.
- (3) Znalost ZDD v platném znění, znalost místních (případně i traťových) poměrů, obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení anebo trakčního zařízení, případně znalost obsluhy provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby zaměstnanec řízení provozu Správy železnic potvrdí na místě určeném vedoucím zaměstnancem OS.
- (4) Zaměstnanec Správy železnic potvrzuje svým podpisem, že se seznámil s:
- ustanoveními ZDD,
  - místními (případně i traťovými) poměry,
  - obsluhou telekomunikačního a zabezpečovacího zařízení (jen v případě, že sdělovací a zabezpečovací zařízení obsluhuje),
  - obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby (jen v případě, že provozní aplikace obsluhuje),
  - obsluhou trakčního zařízení, elektrického ohřevu výhybek apod. (jen v případě, že zaměstnanec obsluhuje tato zařízení).
- (5) Před zařazením zaměstnance k samostatnému výkonu dopravní služby musí být zaměstnanec přezkoušen z obsluhy telekomunikačního a zabezpečovacího zařízení a z obsluhy provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby zaměstnanec řízení provozu Správy železnic.
- (6) Ustanovení odst. 5 tohoto článku musí být dodrženo i v případě, že dojde ke změně ZDD mající přímý vliv na výkon dopravní služby zaměstnance.

#### Čl. 34

##### Stejnokroj, pracovní a ochranný oděv zaměstnanců Správy železnic

- (1) Zaměstnanci musí při výkonu dopravní služby používat stejnokroj nebo pracovní (ochranný) oděv, pokud je jim přidělen.
- (2) Označením výpravčího, určeného ke sledování jízdy vlaků a výpravčího oprávněného vypravovat vlaky návštěí **Odjezd**, je červená stejnokrojová čepice. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro výpravčího v přípravě.
- (3) Výpravčí, který je pověřen dohledem nad výpravčím v přípravě, je označen modrou stejnokrojovou čepicí.
- (4) Výpravčí musí mít na hlavě stejnokrojovou čepici vždy při opuštění služební místnosti, pokud vykonává činnosti související s výkonem dopravní služby.
- (5) Výpravčí, který sleduje jízdu vlaku ze služební místnosti, musí mít při sledování jízdy vlaku na hlavě červenou stejnokrojovou čepici (např. výpravčí na odbočce).
- (6) Zaměstnanec pověřený sledováním jízdy vlaků podle [Čl. 313](#) tohoto předpisu nebo zaměstnanec dávající ruční přivolávací návště (dále jen „RPN“), ruční návště **Výstraha** nebo **Stůj**, příp. další ruční návště určené k organizování drážní dopravy, musí mít na sobě výstražný oděv (výstražnou vestu), a to i v případě, že návště dává z okna stavědla (stanoviště). Dále tento zaměstnanec musí mít u sebe platný průkaz zaměstnance Správy železnic. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro výpravčího v případě, že **RPN** nebo ruční návště dává v kolejišti (vyjma dávání těchto návště z prostoru nástupiště).
- (7) Zaměstnanci, kteří splňují podmínky odborné způsobilosti, ale mimořádně vykonávají dopravní službu bez stejnokroje nebo bez pracovního (ochranného) oděvu, nosí na levém rukávu červenou pásku, umístěnou mezi loktem a ramenem. Vykonávají-li činnosti podle

odst. 2 – 6 tohoto článku, musí mít na hlavě stejnokrojovou čepici (pokud je jim přidělena). Takto označený zaměstnanec musí při dávání pokynů brát zřetel na rozpoznatelnost svého označení zaměstnancem, kterému jsou pokyny dávány.

#### Díl 4 Pokyny při provozování dráhy

##### Čl. 35 Základní pojmy

- (1) Při provozování dráhy se používají pokyny. Pod pojmem **pokyn** se rozumí **rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně**, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem.
- (2) Je-li předpisy pro provozování dráhy nařízeno dát pokyn **osobně**, musí se tak stát při osobním styku zúčastněných zaměstnanců.
- (3) Je-li nařízeno dát pokyn **přímo**, může se tak stát osobně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením nebo technickým zařízením, ale vždy bez prostředníka.
- (4) **Prokazatelné předání (resp. přijetí) pokynu**, je-li tímto předpisem nařízeno, musí být zajištěno způsobem, který následně umožňuje předání (resp. přijetí) pokynu prokázat (např. podpisem, záznamovým zařízením Správy železnic).
- (5) **Pokyn prostřednictvím zaměstnance** je pokyn (hlášení) zprostředkovaný prostředníkem (např. předání pokynu od výpravčího zaměstnanci řídicímu posun výhybkářem).
- (6) **Dopravním úkonem** se rozumí jednotlivý samostatný úkon nebo postup, zahrnující několik úkonů na sebe přímo navazujících a tvořících jeden celek (např. příprava vlakové cesty).
- (7) **Je-li v tomto předpise uvedeno, že je zaměstnanec zpraven, může být zpraven ústně (osobně nebo telekomunikačním zařízením) nebo písemně (písemný rozkaz, tabelárním jízdním řádem apod.). V případě, že o dané skutečnosti musí být zaměstnanec zpraven písemným rozkazem, je to v příslušném ustanovení uvedeno.**

##### Čl. 36 Všeobecná ustanovení

- (1) Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné a pokud možno bez zkratk (s výjimkou těch zkratk, které mají obecnou platnost, jako např. ŽST, km, hod. apod.), aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který má pokyn vykonat.
- (2) Aby bylo zajištěno, že pokynu dávanému telekomunikačním zařízením mezi zaměstnanci řízení provozu a doprovodem vlaku (mezi doprovodem vlaku a zaměstnanci řízení provozu) bude porozuměno a pokyn **bude** správně vykonán, musí zaměstnanec **navazující spojení uvést**:
  - a) svou funkci a přesnou polohu:
    - aa) strojvedoucí se musí identifikovat číslem vlaku (posunového dílu) a přesnou polohou takto:
      - „Zde je vlak 280 ve stanici Pardubice na třetí koleji.“
      - „Zde je vlak 17 518 mezi stanicemi Nemilkov – Běšiny.“

- „Zde je vlak 551 mezi stanicemi Karlštejn – Zadní Třebaň na první traťové koleji.“
- „Zde je vlak 99 28 na zastávce Všenory mezi stanicemi Praha-Radotín – Dobřichovice na druhé traťové koleji.“
- „Zde je vlak 99 28 u oddílového návěstidla Lo hradla Kazín mezi stanicemi Praha-Radotín – Dobřichovice na druhé traťové koleji.“
- „Zde je vlak 99 20 mezi odbočkou Závodiště a stanicí Praha-Radotín na druhé traťové koleji.“
- „Zde je posun mezi dopravnami 801 201 ve stanici Dobříš na druhé koleji.“
- „Zde je první záloha ve stanici Kolín na 101 koleji.“
- „Zde je strojvedoucí hnacího vozidla od vlaku 58 23 ve stanici Turany na druhé koleji.“

ab) zaměstnanci řízení provozu se musí identifikovat pomocí řízené oblasti nebo umístění pracoviště takto:

- „Vlak 99 29, zde je výpravčí stanice Dobřichovice.“
- „Posun mezi dopravnami 801 201, zde je výpravčí stanice Dobříš.“
- „Vlak 20 840 ve stanici Chrastava, zde je výpravčí pro úsek Liberec – Hrádek nad Nisou.“
- „První záloha ve stanici Rokycany, zde je traťový dispečer pro úsek Zdice – Rokycany.“
- „Strojvedoucí hnacího vozidla od vlaku 58 23, zde je výpravčí stanice Turany.“
- „Posun mezi dopravnami 805 151, zde je signalista stavědla 1 stanice České Budějovice.“
- „Posunový díl od vlaku 85 400, zde je signalista stavědla 2 ve stanici Bor.“

ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou takto:

„Zde je vedoucí posunového dílu od vlaku 85 401 ve stanici Horažďovice předměstí.“

ad) prostředník funkcí a dovětkem „prostředník“ takto:

„Zde je dozorčí prostředník.“

b) vlastní pokyn.

Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i pro případ nového navázání spojení při jeho ukončení nebo přerušení v průběhu udělování pokynů.

(3) Zaměstnanec, který potvrzuje přijetí pokynu telekomunikačním zařízením, musí:

a) uvést svou funkci a přesnou polohu:

- aa) strojvedoucí číslo vlaku (posunového dílu) a polohu [viz odst. 2 písm. aa) tohoto článku];
- ab) zaměstnanci řízení provozu řízenou oblast nebo umístění pracoviště [viz odst. 2 písm. ab) tohoto článku];
- ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou [viz odst. 2 písm. ac) tohoto článku];

b) zopakovat pokyn a potvrdit, že pokynu rozumí.

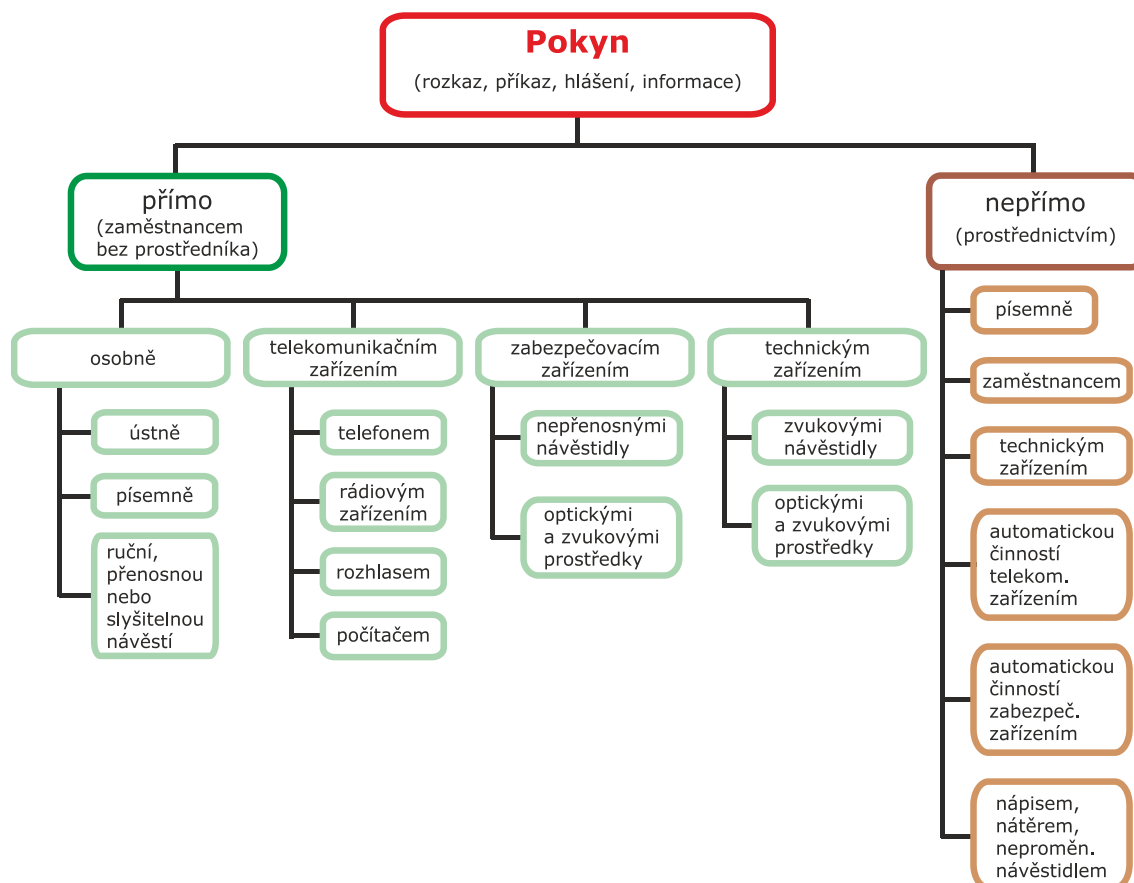
(4) Způsob navázání komunikace mezi zaměstnanci řízení provozu je stanoven v [Čl. 260](#) tohoto předpisu.

(5) Při osobní komunikaci musí zaměstnanci vždy uvést svou funkci a zaměstnanec, který pokyn potvrzuje, musí vždy uvést, že danému pokynu rozumí.

(6) Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními, která s vykonáním daného pokynu nesouvisí.



- (7) Všechny hovory a zápisy, týkající se dopravní služby (včetně sepisování písemných rozkazů), musí být vedeny v českém jazyce.
- (8) Názvy stanic a zastávek, které mají dvojjazyčný název, se vždy uvádějí jen v českém jazyce.
- (9) Pokud předpis stanoví, který zaměstnanec pokyn dává a kterému zaměstnanci je pokyn určený, je tím vždy nařízeno dát pokyn přímo, není-li v konkrétním ustanovení stanoveno jinak.
- (10) Význam a použití pojmů:



**Obrázek 26**

- (11) Za správnost dávaného pokynu odpovídá zaměstnanec, který pokyn dává, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijímá a má vykonat.
- (12) Jsou-li současně dávány pokyny od sebe odchylné, nebo kdyby provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, nesmí zaměstnanec pokyn přijmout a vykonat, ale musí ihned vznést námitky.
- (13) Trvá-li zaměstnanec, který vydal pokyn v rozporu s ustanoveními předpisů Správy železnic na provedení pokynu a pochybnost zaměstnance, který má pokyn vykonat, není vyvrácena, vyžádá si k provedení tohoto pokynu písemný rozkaz. Pokud by pokyn nařízený tímto písemným rozkazem ohrožoval bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo lidské životy, nesmí jej zaměstnanec splnit a případ ohlásí nadřízenému i bez zachování nařízeného služebního postupu.
- (14) Za správný chod veškeré dopravní služby ve stanici a na přidělených traťových stanovištích odpovídá vedoucí zaměstnanec příslušné OS Správy železnic, popř. jeho zástupce. Jeho pokynů musí proto uposlechnout všichni zaměstnanci Správy železnic, zúčastnění na provozování dráhy a drážní dopravy, pracující ve stanici a v přiděleném obvodu.

- (15) Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, musí uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, včetně zaměstnanců dopravce, jakož i ostatní osoby pracující ve stanici a přiděleném obvodu.
- (16) ZDD může nařídít výkon některých činností (organizaci posunu apod.) i jinému odborně způsobilému zaměstnanci Správy železnic. Výkon dopravní služby tohoto zaměstnance řídí a odpovídá za něj výpravčí, na tratích D3 dirigující dispečer a na tratích RB dispečer radiobloku.
- (17) Žádný zahájený dopravní úkon (samostatný úkon nebo postup zahrnující několik úkonů na sebe přímo navazujících a tvořící jeden celek) nesmí být přerušen jinou činností, s výjimkou případů odvrácení hrozícího nebezpečí.
- (18) Je-li zaměstnanci zřejmé, že jízdní cesta není pro jízdu drážního vozidla postavena, nesmí uvést vozidla do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k jejich neprodlenému zastavení a závalu musí vždy ohlásit zaměstnanci, který mu dal pokyn k jízdě drážního vozidla.

## **Díl 5 Pohyb v prostorách Správy železnic**

### **Čl. 37 Vstup do služebních místností Správy železnic**

Vstup do služebních místností je dovolen:

- a) pouze těm zaměstnancům Správy železnic, kteří tam vykonávají dopravní službu,
- b) pouze těm zaměstnancům Správy železnic nebo dopravců, kteří do nich vstupují z pracovních důvodů,
- c) cizím osobám, které do nich vstupují z pracovních důvodů a které se prokážou dokladem opravňujícím ke vstupu do prostor Správy železnic veřejnosti nepřístupných.

### **Čl. 38 Vstup a vjezd do prostor Správy železnic**

- (1) Vstup a vjezd do prostor Správy železnic veřejnosti nepřístupných je zakázán; pohybovat se v provozované dopravní cestě mohou:
- a) zaměstnanci Správy železnic, kteří jsou držiteli Průkazu zaměstnance Správy železnic, který je k tomu opravňuje,
  - b) zaměstnanci dopravce, kteří jsou držiteli průkazu vystaveným dopravcem, který je k tomu opravňuje,
  - c) příslušníci integrovaného záchranného systému při zásahu a
  - d) osoby, které se prokážou příslušným oprávněním.
- (2) Prostory Správy železnic veřejnosti nepřístupné jsou všechny prostory, s výjimkou:
- a) dráhy v místě jejího úrovněvého křížení s pozemní komunikací;
  - b) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou;
  - c) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy;
  - d) volných ploch, vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje.
- (3) V ostatních stanicích, kde je přístup k nástupištím přes koleje, musí být na viditelném místě umístěna tabulka (vývěska) se zákazem vstupu cestujících do kolejiště před zastavením



vlaku (popř. před jeho přistavením). Hlášení staničního rozhlasu pro cestující, uskutečňovaná před příjezdem vlaku nebo před jeho přistavením (pokud musí cestující k tomuto vlaku přecházet koleje), musí obsahovat buď informaci shodnou s textem na tabulce (vývěsce), nebo informaci o nutnosti zvýšené pozornosti při pohybu v kolejišti. Vzory hlášení stanoví směrnice SŽ SM100 – Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy (dále jen „směrnice SM100“).

- (4) Přechody přes kolejiště k nástupištím s podchody nebo lávkami, vyhrazené pouze pro zaměstnance Správy železnic a dopravce, musí být označeny tabulkami se zákazem vstupu. V ZDD musí být uvedena odpovědnost zaměstnanců za zajištění bezpečnosti na těchto přechodech pro cestující, kteří nemohou použít podchody nebo lávky (osoby s omezenou schopností pohybu apod.).

## **Díl 6**

### **Výkon dopravní služby**

#### **Čl. 43**

##### **Čas a hodiny**

- (1) Dopravní služba se řídí středoevropským časem (SEČ) a ve stanoveném období letním časem (LČ) s rozdělením od 00:00 do 24:00 hodin. Datum a způsob přechodu na LČ a zpět na SEČ stanoví příslušné vládní nařízení<sup>8</sup>.
- (2) Všichni zaměstnanci vykonávající dopravní službu, pokud to výkon jejich práce vyžaduje, musí mít správně jdoucí hodinky nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase.
- (3) Ve fyzicky obsazených služebních místnostech dopraven a stanovišť, kde je vykonávána dopravní služba, musí být umístěny správně jdoucí hodiny. Pro stanovení časových údajů při výkonu dopravní služby jsou pak tyto hodiny rozhodující. Dojde-li k poruše těchto hodin, jsou rozhodující hodinky výpravčího (nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase), který si časové údaje porovná s výpravčími sousedních stanic a ostatními zaměstnanci, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy (výhybkář, strážník oddílu, závorář).

## **Kapitola II**

### **Staniční a traťová zařízení**

#### **Díl 1**

##### **Koleje**

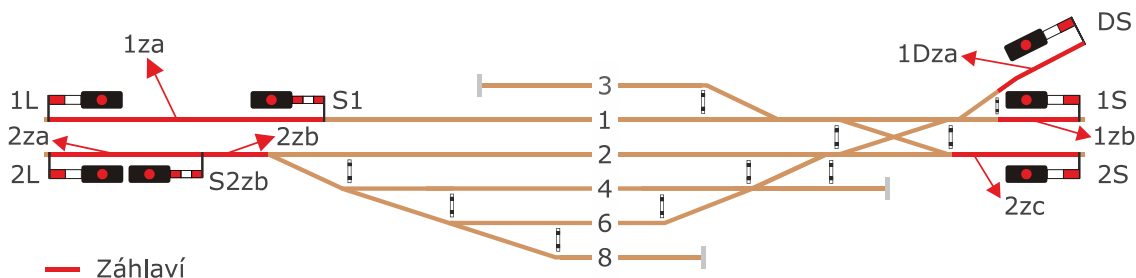
#### **Čl. 44**

##### **Základní pojmy**

- (1) Koleje ve stanici, v dopravně D3 a v dopravně RB se rozdělují na:
  - a) záhlaví,
  - b) zhlaví,
  - c) staniční koleje.
- (2) **Záhlaví** je kolej mezi vjezdovým návěstidlem (jeho úrovní) nebo lichoběžníkovou tabulkou a krajní výhybkou. Jedná se o zaústění traťové koleje do dopravní s kolejovým rozvětvením.

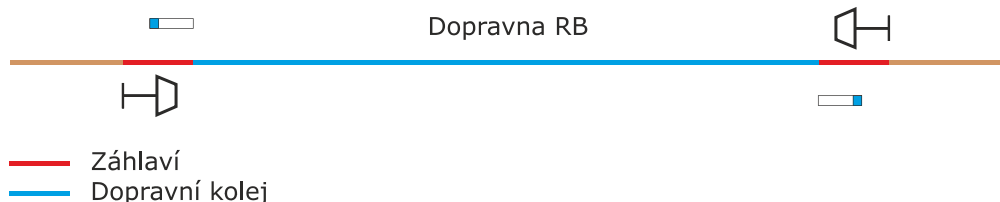
<sup>8</sup> V době schválení tohoto předpisu je to „Nařízení vlády č. 363/2016 Sb. o zavedení letního času v letech 2017 – 2021“

- (3) Nenavazuje-li na záhlaví žádné zhlaví, končí záhlaví v úrovni odjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy nebo koncovníku, platného pro příslušnou kolej (viz znázornění „1za“ na obrázku 27 tohoto článku).



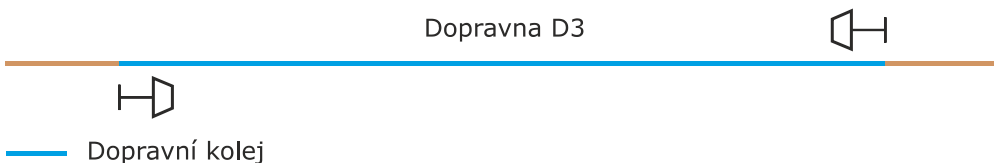
Obrázek 27

- (4) Kolej na záhlaví se označují číslem traťové koleje zaústěné do stanice na příslušném záhlaví a malým písmenem index „z“ a postupně index „a“, „b“ (např. „1za“, „1zb“) od začátku tratě v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením (v dopravně D3 nebo dopravně RB bez kolejového rozvětvení)<sup>9</sup>; viz znázornění na obrázku 27 tohoto článku. V písemných rozkazech (ve VR, v Edps apod.) se pro opatření na záhlaví uvede označení kolejí a označení záhlaví např. „na koleji 1za na záhlaví směr Bor“. V případě, že do stanice je zaústěno více traťových kolejí různých tratí, je před index „z“ doplněno velké písmeno, které je uvedeno na **označovacím** štítku vjezdového návěstidla před písmenem „S“ nebo „L“ (např. „1Dza“, „1Dzb“).
- (5) Dopravná RB bez kolejového rozvětvení má záhlaví od lichoběžníkové tabulky k označníku a mezi označníky dopravní kolej (viz znázornění na obrázku 28 tohoto článku).



Obrázek 28

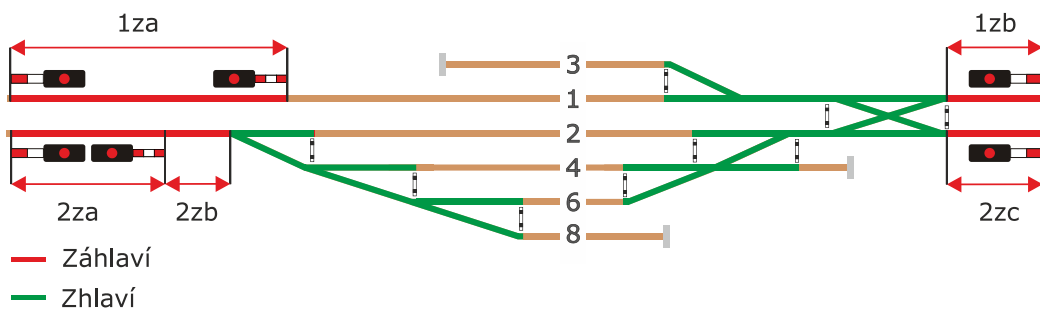
- (6) Dopravná D3 bez kolejového rozvětvení záhlaví nemá, má pouze dopravní kolej (viz znázornění na obrázku 29 tohoto článku).



Obrázek 29

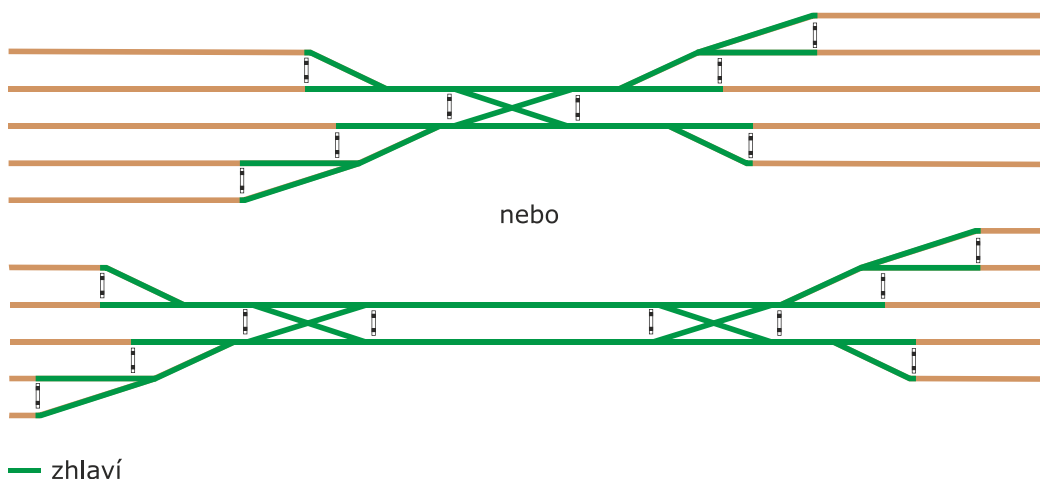
- (7) **Zhlaví** je část kolejiště s výhybkami:
- a) navazující bezprostředně na záhlaví stanice, odbočky, dopravní D3, dopravní RB (viz znázornění na obrázku 30 tohoto článku) nebo

<sup>9</sup> V případě neoznačení kolejí na záhlaví nebo jiného označení kolejí na záhlaví, se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližšího zřízení nového staničního zabezpečovacího zařízení.



**Obrázek 30**

b) rozdělující skupiny kolejí (střední zhlaví, viz znázornění na obrázku 31 tohoto článku)<sup>10</sup>.

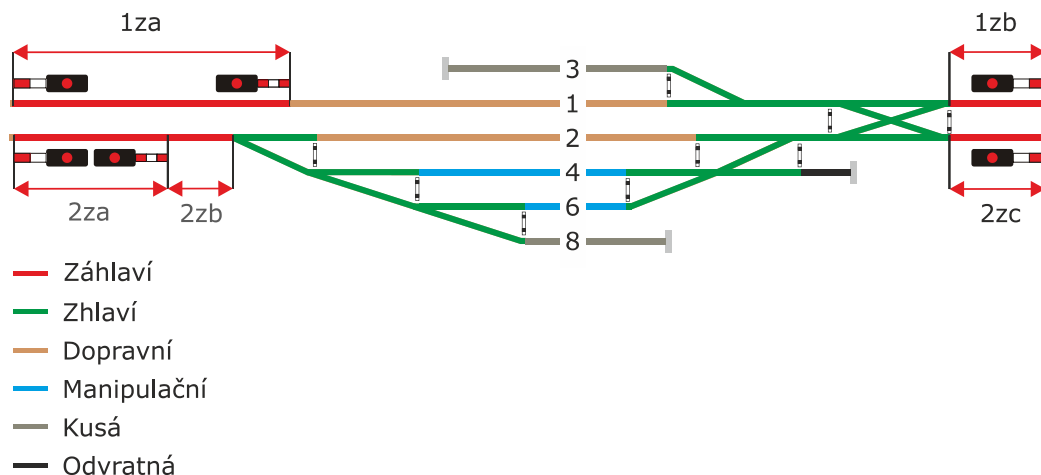


**Obrázek 31**

- (8) Samostatná výhybka nebo kolejová spojka se nepovažuje za zhlaví.
- (9) **Staniční koleje** jsou koleje:
  - a) mezi zhlavími ve stanici (viz znázornění na obrázku 30 tohoto článku),
  - b) v dopravně D3 s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími,
  - c) v dopravně D3 bez kolejového rozvětvení mezi lichoběžníkovými tabulkami (viz znázornění na obrázku 29 tohoto článku),
  - d) v dopravně RB s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími,
  - e) v dopravně RB bez kolejového rozvětvení mezi označnými (viz znázornění na obrázku 28 tohoto článku).
- (10) Staniční koleje mohou být průběžné i kusé.
- (11) **Dopravní koleje** (dále také i „koleje určené pro jízdu vlaků“) jsou staniční koleje primárně určené pro vjezdy, průjezdy nebo odjezdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunu.
- (12) **Manipulační koleje** jsou staniční koleje určené pro manipulaci s vozidly, případně staniční koleje pro jiné účely. Podrobnosti stanoví ZDD.
- (13) **Spojovací kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej spojující jednotlivé obvody stanice nebo na ně navazující kolejiště, popřípadě spojující stanice v železničním uzlu nebo stanice s vlečkou (nejedná-li se o traťovou kolej).

<sup>10</sup> Zhlaví (kromě středních zhlaví) se označuje názvem sousední nebo jiné vhodné stanice, např. „zhlaví směr Liberec“, „liberecké zhlaví“. Střední zhlaví se označuje místním názvem stanoveným ZDD, např. „jižní zhlaví obvodu Přednádraží“.

- (14) **Koleje určené pro jízdu vlaků** je společný název pro dopravní koleje, část zhlaví, po kterém se uskutečňují jízdy vlaků, pro záhlaví a případně i pro spojovací koleje, po kterých se uskutečňují jízdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunu.
- (15) **Hlavní kolej** je dopravní kolej, která je přímým pokračováním průběžné traťové koleje alespoň na jednom zhlaví. Není-li možno určit tímto způsobem hlavní kolej, rozhodne gestorský útvar tohoto předpisu<sup>11</sup>, která dopravní kolej se označí jako hlavní kolej.
- (16) **Předjízdna kolej** je dopravní kolej sousedící s hlavní kolejí a sloužící především pro předjíždění vlaku jiným vlakem jedoucím stejným směrem.
- (17) **Vjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro vjezdy vlaků. Tato kolej není uzpůsobena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá přímo u koleje hlavní návěstidlo nebo návěstidlo s návěstí **Konec vlakové cesty**, u kterého končí vlaková cesta, není kolejí vjezdovou.
- (18) **Odjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá hlavní návěstidlo, které je platné pro tuto kolej, není kolejí odjezdovou pro daný směr jízdy (vyjma stanice bez odjezdových návěstidel).
- (19) **Odvrtná kolej** je manipulační kolej zřízená za účelem zabránění nežádoucímu vjetí vozidel do vlakové, popřípadě posunové cesty.
- (20) **Kusá kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej zakončená zpravidla zarážedlem.
- (21) **Nakládková a vykládková kolej** je manipulační kolej určená pro nakládku nebo vykládku zboží z železničních vozů.
- (22) **Odstavná kolej** je manipulační kolej určená k odstavování vozidel.
- (23) **Směrová kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej ve směrové skupině seřadovací stanice, určená pro shromažďování vozů podle jejich určení.
- (24) **Přisunová kolej** je manipulační kolej, která slouží k přisunu vozů na svážný pahrbek.
- (25) **Výtažná kolej** je manipulační kolej, která je určena k vytahování souprav vozidel za účelem jejich rozřazení.
- (26) Příklady kolejí ve stanici (viz znázornění na obrázku 32 tohoto článku).

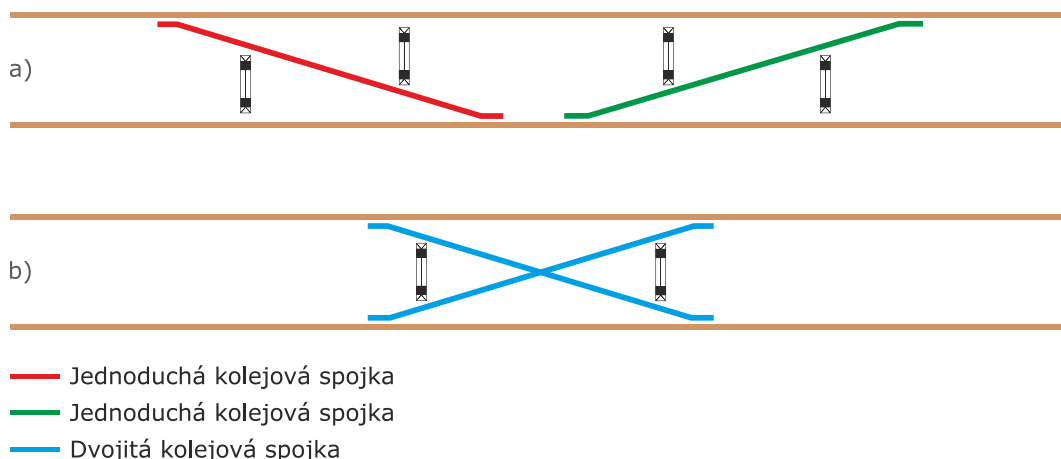


**Obrázek 32**

- (27) **Kolejová spojka** je spojení dvou sousedních kolejí pomocí výhybek (viz znázornění na obrázku 33 tohoto článku)<sup>12</sup>. Kolej mezi výhybkami v kolejové spojce se nečísluje.

<sup>11</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

<sup>12</sup> Kolejová spojka může být konstruována jako jednoduchá [znázornění na obrázku 33 a) tohoto předpisu]. Dvojitou kolejovou spojkou se označuje kolejová konstrukce, kdy se dvě jednoduché kolejové spojky vzájemně kříží [znázornění na obrázku 32 b) tohoto předpisu].



Obrázek 33

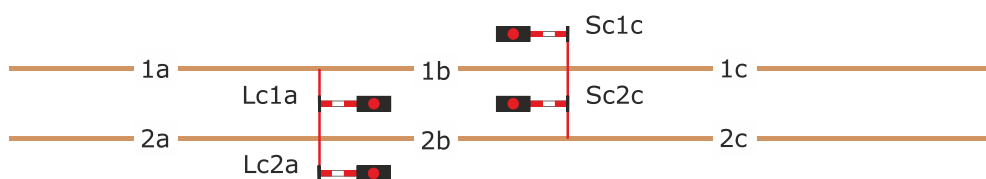
- (28) **Kolejový úsek** je pro potřeby tohoto předpisu společný pojem pro část koleje určené pro vyhodnocení nepřítomnosti kolejového vozidla (kolejové obvody a úseky vymezené počítači náprav). Za kolejový obvod jsou považovány i izolované kolejnice a izolované koleje. Tam, kde je tímto předpisem stanovena povinnost jednat určitým způsobem při jízdě vozidel neovlivňujících kolejové úseky, se tato povinnost vztahuje ke konkrétnímu zařízení (ke kolejovým obvodům nebo k počítačům náprav), které vozidlo neovlivňuje.
- (29) **Traťová kolej** je kolej na širé trati. Traťová kolej, která zpravidla spojuje dvě sousední dopravní s kolejovým rozvětvením (dvě sousední dopravní D3, dvě sousední dopravní RB), se nazývá **průběžná traťová kolej**. Traťovou kolejí je i průběžná, odvrtná a manipulační kolej v nákladisti.
- (30) **Dvoukolejná trať** nebo **vícekolejná trať** (dále jen „dvou a vícekolejná trať“) je trať, kde jsou dopravní s kolejovým rozvětvením spojeny dvěma nebo více průběžnými traťovými kolejemi téže trati.
- (31) **Souběh kolejí** je případ, kde osová vzdálenost sousedících kolejí různých tratí nebo kolejí na širé trati a/nebo na záhlaví není větší než 10 metrů.

#### Čl. 45 Číslování staničních kolejí

- (1) Staniční koleje (včetně kusých, výtažných a odvrtných kolejí) musí být označeny arabskými čísly, popřípadě se čísla doplní i písmenem podle zásad stanovených v tomto článku. V jedné dopravně se stejné označení kolejí nesmí opakovat. Označovat koleje slovními názvy je zakázáno.
- (2) Hlavní kolej ve stanici na jednokolejně trati se označí arabským číslem 1. Ve stanicích na dvoukolejně nebo vícekolejně trati se hlavní koleje číslují jako koleje traťové.
- (3) Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi se číslují padesátkovými sériemi. Příklady číslování těchto kolejí jsou uvedeny v „Příloze A.2“ tohoto předpisu.
- (4) Označení nulté staniční koleje se může v dopravně použít pouze v případě, že je v pokračování nulté traťové koleje<sup>13</sup>.
- (5) Nultá staniční kolej není sudou ani lichou kolejí. Zavádí-li se dopravní opatření (např. výluka trakčního vedení) pro nultou staniční kolej, musí to být v pokynu, resp. v dokumentu (písémném rozkazu, VR) výslovně uvedeno.

<sup>13</sup> Ustanovení tohoto odstavce musí být uplatňováno u staveb, které budou projektovány po dni účinnosti tohoto předpisu.

- (6) Pro číslování kolejí je pro označení polohy **vpravo** nebo **vlevo** rozhodující směr od začátku ke konci trati. Směr od začátku ke konci trati je uveden v TTP a musí být v souladu s označením začátku a konce tratě uvedeném v Prohlášení o dráze.
- (7) Ostatní staniční koleje se očíslovují zpravidla postupně od hlavních kolejí, a to vlevo čísla lichými a vpravo čísla sudými. Výjimečně mohou být číslovány postupně od krajní (určené) koleje arabskými čísly 1, 2, 3 atd.
- (8) Čísla kolejí v jednotlivých staničních obvodech se navzájem odlišují stovkovými sériemi. V jednom obvodu se použije pouze jedna stovková série. V obvodu jedné stanice se může každá stovková série vyskytovat pouze jednou. Číslování kolejí určí ZDD.
- (9) V odbočných stanicích se koleje číslovují zpravidla podle nejdůležitější trati.
- (10) V případě, že je kolej dělena hlavními návěstidly a mezi těmito návěstidly je kolej bez výhybek, musí být tato kolej bez výhybek očíslována a rozlišena písmenným indexem (postupně malé písmeno abecedy, počínaje písmenem „a“, např. „1a“, „1b“, „1c“). Takto označená část koleje se považuje za samostatnou staniční kolej (viz znázornění na obrázku 34 tohoto článku).



Obrázek 34

- (11) Části staničních kolejí:
- a) mezi hlavním návěstidlem a seřaďovacím návěstidlem,
  - b) mezi seřaďovacími návěstidly,
- pokud mezi nimi nejsou výhybky, se rozlišují písmenným indexem (viz odst. 10 tohoto článku). Takto označená část koleje se považuje za samostatnou staniční kolej.
- (12) Koleje různého rozchodu v jedné stanici se číslovají pro každý rozchod samostatně, přičemž za číslo úzkorozchodných kolejí se doplní malé písmeno „u“ (např. „1u“, „5au“).
- (13) Spojovací koleje se ve stanici označují čísla 90 – 99. Podle potřeby lze číslo doplnit velkým písmenem, které vyjadřuje začáteční písmeno názvu spojovací koleje (např. spojovací dílenskou kolej lze označit „90D“).
- (14) Čísla 90 – 99 nesmí být použita pro číslování jiných než spojovacích kolejí.
- (15) Po dobu přestavby dopravní s kolejovým rozvětvením může být povoleno odchýlné číslování kolejí podle schválené projektové dokumentace.
- (16) V případě odlišného označení kolejí od zásad uvedených v tomto článku se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

#### Čl. 46 Číslování traťových kolejí

- (1) Koleje na širé trati se číslovají takto:
- a) na jednokolejně trati se kolej číslem neoznačuje. Pro potřeby provozních aplikací nebo při sepisování písemného rozkazu se kolej označí arabským číslem 1;
  - b) na dvoukolejně a tříkolejně trati se označí:

- ba) levá traťová kolej arabským číslem 1;
- bb) pravá traťová kolej arabským číslem 2;
- bc) střední traťová kolej arabským číslem 0.
- c) na čtyřkolejné (šestikolejné) trati se označí:
  - ca) levá střední traťová kolej arabským číslem 1;
  - cb) pravá střední traťová kolej arabským číslem 2;
  - cc) ostatní traťové koleje se očíslovují postupně od středních traťových kolejí, a to vlevo číslly lichými a vpravo číslly sudými.
- d) na pětikolejné (sedmikolejné) trati se označí:
  - da) střední traťová kolej arabským číslem 0;
  - db) ostatní traťové koleje se očíslovují postupně od střední traťové koleje, a to vlevo číslly lichými a vpravo číslly sudými.
- (2) Pro číslování traťových kolejí je pro označení polohy **vpravo** nebo **vlevo** rozhodující směr od začátku ke konci trati. Směr od začátku ke konci trati je uveden v TTP.
- (3) Označení traťových kolejí se uvede v TTP, kde se uvede i číslování traťových kolejí vícekolejných tratí.
- (4) V odůvodněných případech mohou být čísla traťových kolejí různých tratí rozlišena stovkovými sériemi.
- (5) Traťové koleje v obvodu nákladišť a odboček se označují a číslují stejným způsobem jako koleje ve stanici.

## Díl 2 Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky

### Čl. 47 Základní pojmy

- (1) **Výhybkou** se rozumí kolejové zařízení umožňující přechod drážních vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy.
- (2) **Obvod výhybky**<sup>14</sup> je pro účely předpisů pro provozování dráhy vymezen úsekem koleje:
  - a) u jednoduché výhybky od hrotů jazyků po námezník,
  - b) u křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky od námezníku po námezník.
- (3) **Obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu** je úsek koleje v obvodu stanice nebo odbočky, který
  - a) začíná:
    - aa) od hlavního návěstidla, umístěného přímo u koleje nebo
    - ab) od návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo
    - ac) od úrovně vjezdového návěstidla správné koleje, nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo;
  - b) v případě obvodu výhybek přilehlých k vjezdovému nebo cestovému (vloženému) návěstidlu končí poslední pojížděnou výhybkou:

<sup>14</sup> Pro potřeby vymezení vyloučené výhybky se za začátek jednoduché výhybky považuje stavební začátek výhybky (výměnový styk); u křižovatkové výhybky stavební začátek/konec výhybky (počáteční/koncový styk).



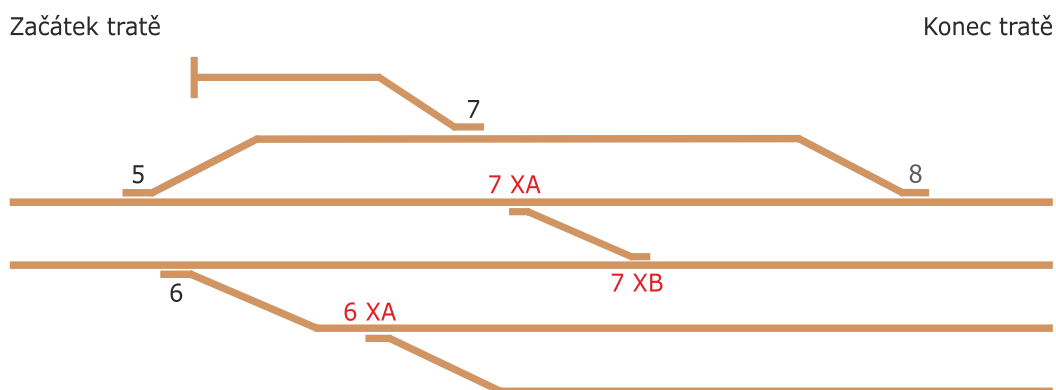
- ba) před následujícím hlavním návěstidlem v obvodu dopravní, platným pro příslušný směr jízdy a umístěným přímo u koleje, nebo
- bb) před následujícím návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro příslušný směr jízdy;
- c) v případě obvodu výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu končí poslední poježděnou výhybkou v obvodu dopravní.
- (4) Část výhybky s pohyblivými jazyky se nazývá **výměna**.
- (5) Část výhybky nebo kolejové křižovatky s pohyblivými částmi srdcovky se nazývá **pohyblivý hrot srdcovky**, případně **pohyblivé hroty srdcovky** (PHS).
- (6) **Jednoduchá výhybka** umožňuje jízdu drážních vozidel z jedné koleje do dvou zaústěných směrů, a naopak z těchto zaústěných směrů jízdu do jedné koleje. Za jednoduchou výhybku se považují také výhybky z jednoduché výhybky odvozené, tj. obloukové, oboustranné, dvojité (dvojitá výhybka umožňuje jízdu z jedné koleje do tří zaústěných směrů a naopak).
- (7) **Křižovatková výhybka** je výhybka se čtyřmi zaústěnými směry. Umožňuje jízdu drážního vozidla do protilehlého směru výhybky přímým nebo vedlejším směrem.
- (8) **Poloviční křižovatková výhybka** je křižovatková výhybka se čtyřmi zaústěnými směry. Umožňuje jízdu drážního vozidla do jednoho protilehlého směru výhybky přímým nebo odbočným směrem, do druhého protilehlého směru výhybky pouze přímým směrem.
- (9) **Kolejová křižovatka** je úrovněvé křížení dvou kolejí. Umožňuje jízdu drážního vozidla do protilehlého směru kolejové křižovatky pouze přímým směrem.
- (10) **Odvrtná výhybka** pro účely tohoto předpisu je výhybka, která tvoří přímou boční ochranu jízdní cesty tím, že je přestavena na jinou kolej, než po které je postavena jízdní cesta.
- (11) **Ručně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná přímo zaměstnancem (rukojetí závaží výměníku).
- (12) **Místně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná technickým zařízením, které musí být umístěno v blízkosti této výhybky (např. radičem z pomocného stavědla).
- (13) **Ústředně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná technickým zařízením, které je umístěno na určeném obslužném pracovišti.
- (14) **Výhybka přestavovaná nouzově ručním způsobem** je výhybka přestavovaná např. klikou nebo jiným ručním způsobem.
- (15) **Výhybkové návěstidlo** je vstřícné neprenosné návěstidlo, které návěstí směr pro jízdu vozidla přes výhybku a informuje o poloze, do které je výhybka přestavena. Návěst výhybkového návěstidla neinformuje o přestavení výhybky do koncové polohy.
- (16) **Přenosný výměnový zámek** je přenosné zařízení, které zajišťuje **polohu přilehlého jazyka** výhybky k opornici a brání přestavení výměny.
- (17) **Přenosný odtlačný zámek** je přenosný výměnový zámek, zajišťuje polohu **odlehleho jazyka výhybky** nebo PHS křižovatkové výhybky (popř. kolejové křižovatky s PHS) a brání přestavení výměny.
- (18) **Přenosný zámek čelistového závěru** je druh přenosného zámku určeného pro výhybky s čelistovým závěrem, který zajišťuje čelistový závěr v koncové poloze (podepírá čelistový závěr) a zabráňuje přestavení výměny.
- (19) Pro potřeby tohoto předpisu je pro přenosné výměnové zámky, přenosné odtlačné zámky a přenosné zámky čelistového závěru používán společný pojem přenosný zámek.
- (20) Přenosné zámky vybavené ústrojím pro uzamykání musí mít hlavní a náhradní klíč. Klíč musí být označen obdélníkovým štítkem, na kterém je:
- a) uvedena zkratka dopravní;
- b) uvedeno pořadové číslo přenosného zámku;
- c) písmeno „V“ u přenosného výměnového zámku (u náhradního klíče „NV“);



- d) písmeno „VO“ u přenosného odtlačného zámku (u náhradního klíče „NVO“);  
e) písmeno „VČ“ u přenosného zámku čelistového závěru (u náhradního klíče „NVČ“).  
Uložení hlavních a náhradních klíčů stanoví ZDD.

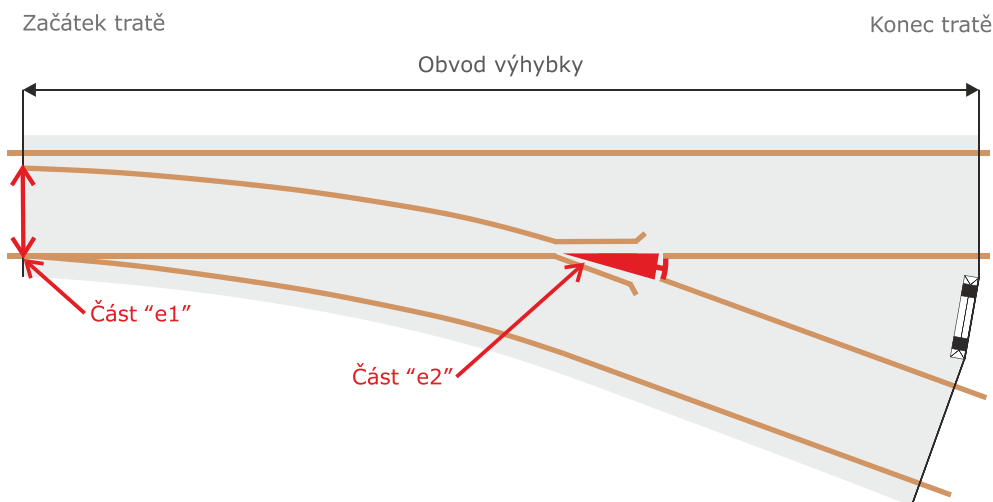
#### Čl. 48 Číslování výhybek a kolejových křižovatek

- (1) Opatření uváděná v tomto předpise pro výhybky se vztahují i na kolejové křižovatky s PHS.
- (2) Každá výhybka a kolejová křižovatka (kromě střední části dvojité kolejové spojky) má své číslo.
- (3) Výhybky a kolejové křižovatky se číslují arabskými čísly postupně od začátku trati, a to zvláště v každé stanici, dopravně D3, dopravně RB, nákladíšti a na odbočce, počínaje arabským číslem 1.
- (4) U výhybek a kolejových křižovatek ve stejné úrovni se označí nižším číslem výhybka nebo kolejová křižovatka v koleji s nižším číslem.
- (5) U jednoduchých a dvojitých výhybek je pro určení polohy rozhodující začátek výhybky.
- (6) U křižovatkových výhybek a kolejových křižovatek je pro určení polohy rozhodující jejich střed.
- (7) Zvětší-li se dodatečně počet výhybek a kolejových křižovatek, mohou se tyto označit číslem sousední výhybky, k němuž se připojí velkým písmenem index „X“ a postupně velké písmeno abecedy, počínaje písmenem „A“, např. „4XA“, „4XB“, atd. (viz znázornění na obrázku 35 tohoto článku).



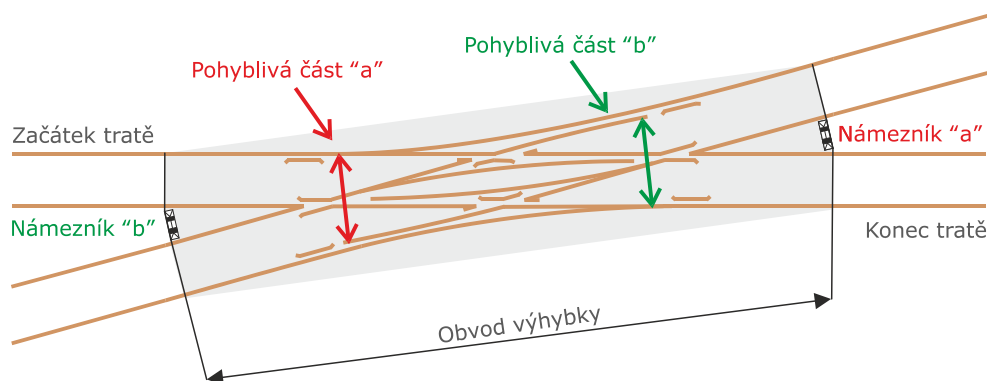
Obrázek 35

- (8) Po odstranění výhybek mohou zůstat jejich čísla neobsazená.
- (9) Číslování výhybek v rámci přestavby stanice je uvedeno v [Čl. 49](#) tohoto předpisu.
- (10) V případě, že je jednoduchá výhybka vybavena PHS, označují se výměna a PHS indexem „e“, za který je ještě přiřazeno číslo „1, 2“, přičemž index „1“ se použije pro označení výměn a index „2“ pro označení PHS, např. „44e1“ (viz znázornění na obrázku 36 tohoto článku).



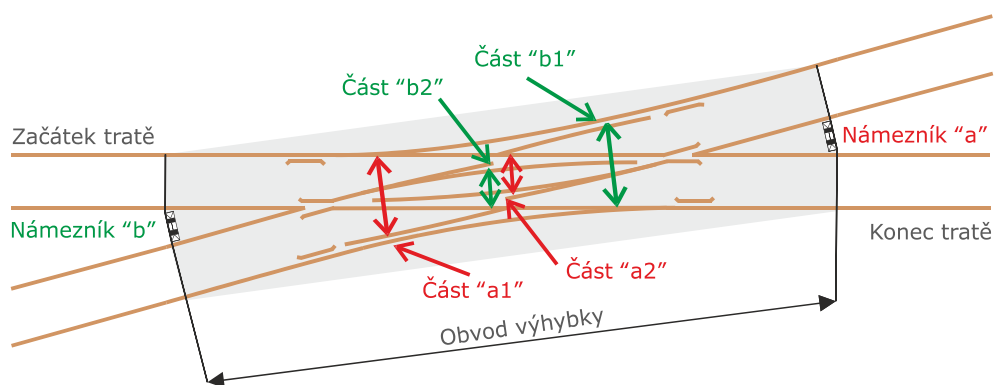
**Obrázek 36**

- (11) U jednoduchých výhybek s PHS, kde je použito více přestavníků se k příslušnému indexu a číslu přiřadí i pořadí přestavníku od začátku trati (např. „5e1a“, „5e1b“, „5e1c“, atd.).
- (12) Na křižovatkové výhybce bez PHS, se označuje výměna blíže k začátku trati indexem „a“, výměna blíže ke konci trati indexem „b“ (viz znázornění na obrázku 37 tohoto článku). Výměna se označuje pouze „12a“ a „12b“; příklad označení celé konstrukce křižovatkové výhybky „12ab“).



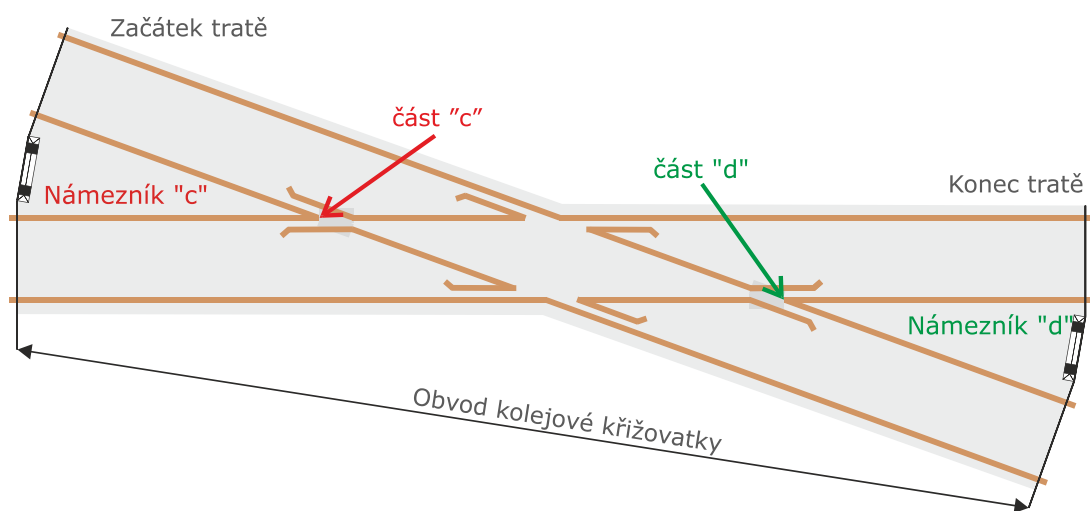
**Obrázek 37**

- (13) V případě, že je křižovatková výhybka vybavena PHS, označují se výměna a PHS pojížděné proti hrotu ve směru od začátku tratě indexem „a“ a výměna a PHS pojížděné proti hrotu ve směru od konce tratě indexem „b“. Za indexy „a, b“ je ještě přiřazován číselný index „1, 2“, přičemž index „1“ se použije pro označení výměn a index „2“ pro označení PHS (viz znázornění na obrázku 38 tohoto článku). Výměna se označuje pouze „4a1“ a „4b1“; PHS se označuje pouze „4a2“ a „4b2“; příklad označení celé konstrukce křižovatkové výhybky: „4ab“.



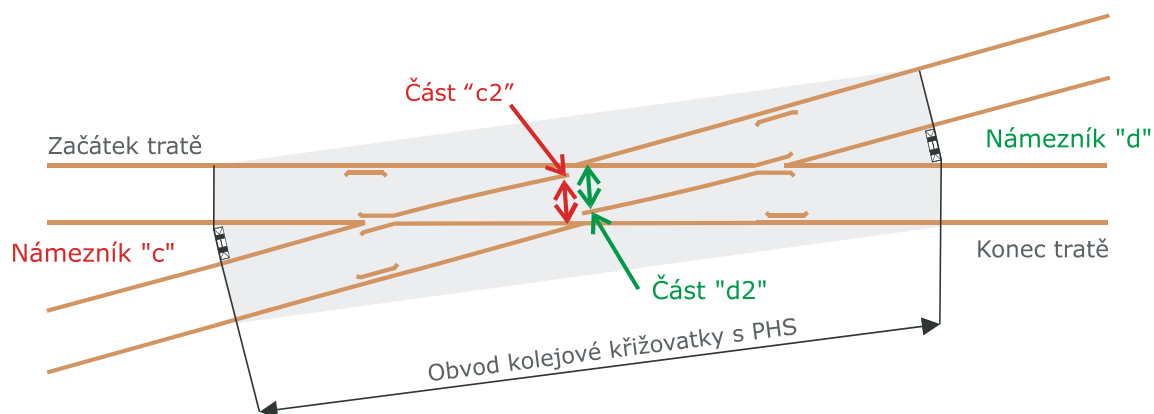
**Obrázek 38**

- (14) Část kolejové křižovatky směřující k začátku trati se označí indexem „c“ a část směřující ke konci trati indexem „d“, např. „25d“ (viz znázornění na obrázku 39 tohoto článku).



**Obrázek 39**

- (15) Je-li kolejová křižovatka vybavena PHS, je k indexům „c, d“ přiřazován index „2“, např. „17c2“ (viz znázornění na obrázku 40 tohoto článku).



**Obrázek 40**

- (16) Výhybka se samovratným přestavníkem se označí číslem a zkratkou „sv“, např. „1sv“.

- (17) Před čísla odbočných výhybek vleček odbočujících na širé trati nebo v dopravně s kolejovým rozvětvením se přidá velké písmeno (zpravidla začáteční písmeno názvu vlečky – např. „T1“). V případě označení výhybek odlišných od zásad uvedených v tomto odstavci se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.
- (18) Výhybky různého rozchodu v jedné stanici se číslují pro každý rozchod samostatně, přičemž za číslo úzkorozchodných výhybek se doplní malé písmeno „u“, např. „4u“.
- (19) V samostatných obvodech stanice se výhybky mohou číslovat stejnou stovkovou sérií, jako jsou číslovány koleje, pokud bude dodržena podmínka, že v obvodu jedné stanice nebude více výhybek stejného čísla.
- (20) Výhybky v obvodech jiných OS Správy železnic se číslují postupně, počínaje první výhybkou, která následuje za spojovací kolejí, a to podle stejných zásad jako výhybky ve stanici. Čísla výhybek a kolejových křižovatek se v obvodech jiných OS Správy železnic a v jednotlivých staničních obvodech mohou odlišovat stovkovými sériemi, musí však být zajištěno, že číslo výhybky bude ve stanici jedinečné. Pokud obvody jiných OS Správy železnic vzniknou až po uvedení zabezpečovacího zařízení do provozu, mohou zůstat původní čísla výhybek až do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.
- (21) Výhybky se označují číslem (příp. v kombinaci s písmeny) buď v černém poli výhybkového návěstidla, na stožárku výhybkového návěstidla nebo na výměníkovém závaží. Výhybky bez výhybkového návěstidla a bez výměníku se označují na bočních stranách přestavníku nebo na nízkém sloupku v blízkosti přestavníku.
- (22) Na vlečkách vlastněných státem nebo Správou železnic a provozovaných Správou železnic se výhybky číslují podle zásad stanovených pro číslování výhybek v tomto článku.

### **Díl 3 Výkolejky a návěstidla výkolejek**

#### **Čl. 64 Základní pojmy**

- (1) Výkolejka je zařízení přímé boční ochrany jízdních cest, které při nežádoucím pohybu vozidel způsobí jejich vykolejení.
- (2) Návěstidla výkolejek je dovoleno umístit i na opačné straně a nemusí být umístěny přímo u koleje.

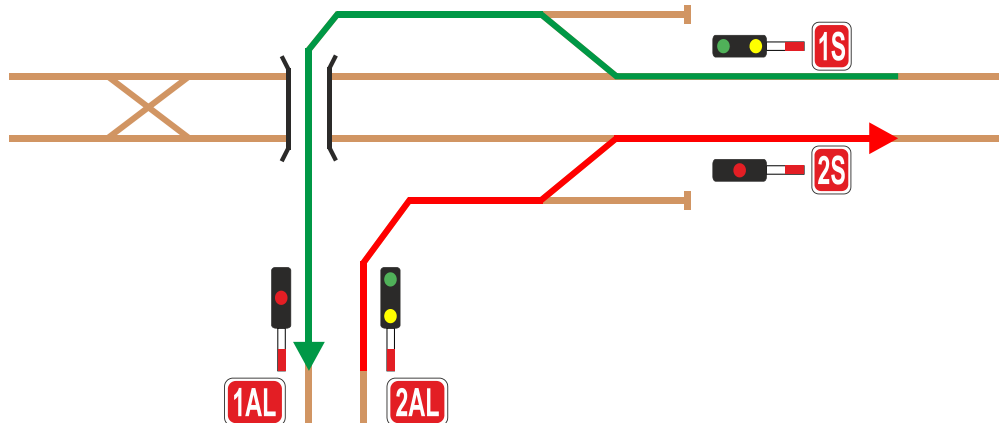
### **Kapitola III Návěstidla a návěsti**

#### **Díl 1 Základní pojmy – všeobecně**

#### **Čl. 70 Základní pojmy – hlavní návěstidla**

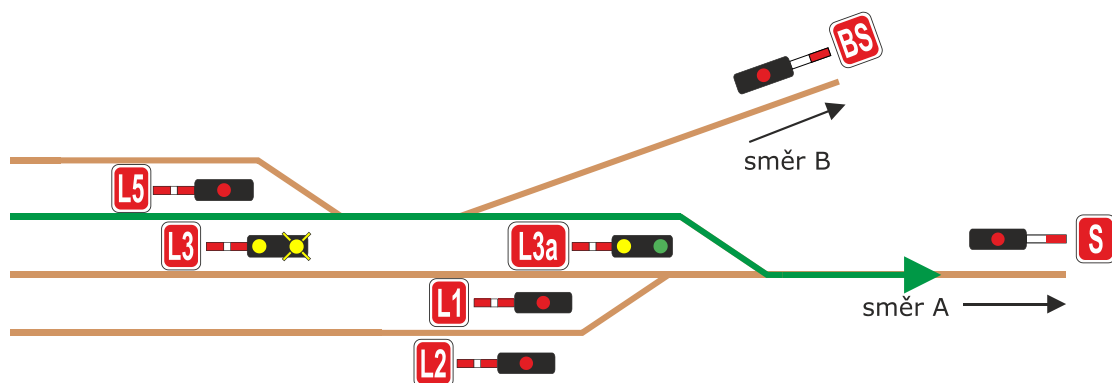
- (1) **Hlavní návěstidla** jsou:
- a) vjezdová návěstidla;
  - b) odjezdová návěstidla;
  - c) cestová návěstidla;

- d) oddílová návěstidla;
  - e) krycí návěstidla;
  - f) návěstidla dopravní Portál;
  - g) vložená návěstidla (návěstidla dočasně ponechaná v provozu).
- (2) **Vjezdová návěstidla** jsou hlavní návěstidla, která vymezují obvod stanice a dovolují nebo zakazují vjezd vlaku (PMD) do stanice. Vjezdová návěstidla stanic mohou pro některé vlakové cesty plnit i funkci odjezdových návěstidel (viz znázornění na obrázku 60 tohoto článku). Tato skutečnost musí být uvedena v ZDD a TTP.



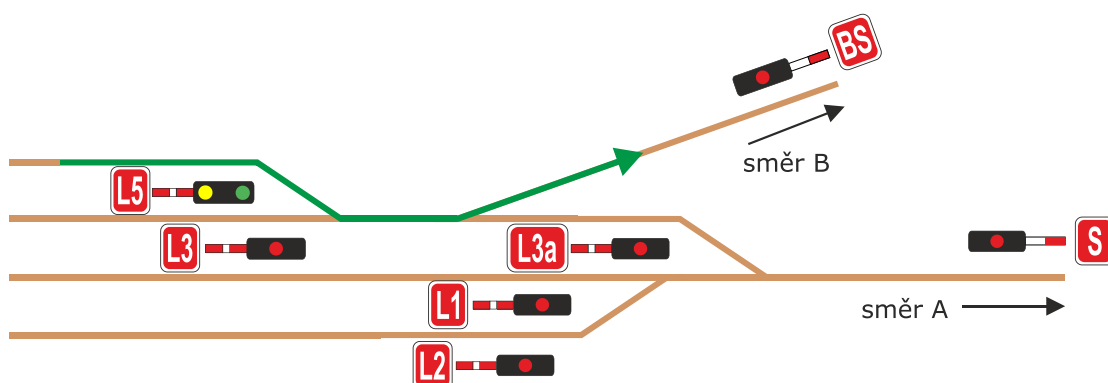
Obrázek 41

- (3) Vjezdová návěstidla odboček plní funkci odjezdových návěstidel vždy, pokud nejsou odjezdová návěstidla umístěna. Při vlakových cestách, při kterých plní vjezdová návěstidla i funkci odjezdových návěstidel, platí pro taková návěstidla veškerá vztažná ustanovení předpisů pro provozování dráhy jak pro vjezdová, tak pro odjezdová návěstidla.
- (4) **Odjezdová návěstidla** jsou hlavní návěstidla, která dovolují nebo zakazují odjezd ze stanice (odbočky) nebo další jízdu v dopravně. Odjezdová návěstidla mohou pro některé vlakové cesty plnit i funkci cestových návěstidel. Tato skutečnost musí být uvedena v ZDD.
- (5) Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro odjezdová návěstidla, platí i pro ta cestová návěstidla, která v konkrétní vlakové cestě plní funkci odjezdového návěstidla (viz znázornění na obrázku 62 tohoto článku).
- (6) **Cestové návěstidlo** je hlavní návěstidlo, které svou návěstí:
- a) buď povoluje jízdu vozidel:
    - aa) z jedné koleje na jinou navazující kolej v obvodu stanice (odbočky),
    - ab) z jednoho obvodu stanice (odbočky) do jiného obvodu stanice,
    - ac) do sousední dopravní (viz znázornění na obrázku F.1 v „Příloze F“, odst. **F.1.24.1** tohoto předpisu) nebo
  - b) zakazuje jízdu vozidel ve stanici (odbočce).
- (7) Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro cestová návěstidla, platí i pro ta odjezdová návěstidla, která v konkrétní vlakové cestě plní funkci cestového návěstidla (viz znázornění na obrázku 61 tohoto článku).



Odjezdová návěstidla "L3" a "L5" plní při jízdě směrem do "A" (popř. k návěstidlu "L3a") funkci cestových návěstidel. Pro jízdu směrem do "B" plní funkci odjezdových návěstidel.

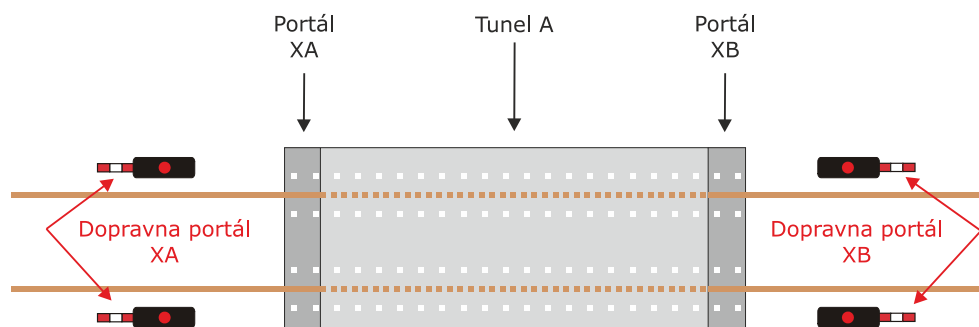
Obrázek 42



V některých stanicích mohou být odjezdová návěstidla "L3" a "L5" označena jako cestová ("Lc3" a "Lc5"; viz "Příloha F" odst. F.1.24.1 tohoto předpisu); v tomto případě při jízdě směrem do "B" plní funkci odjezdových návěstidel.

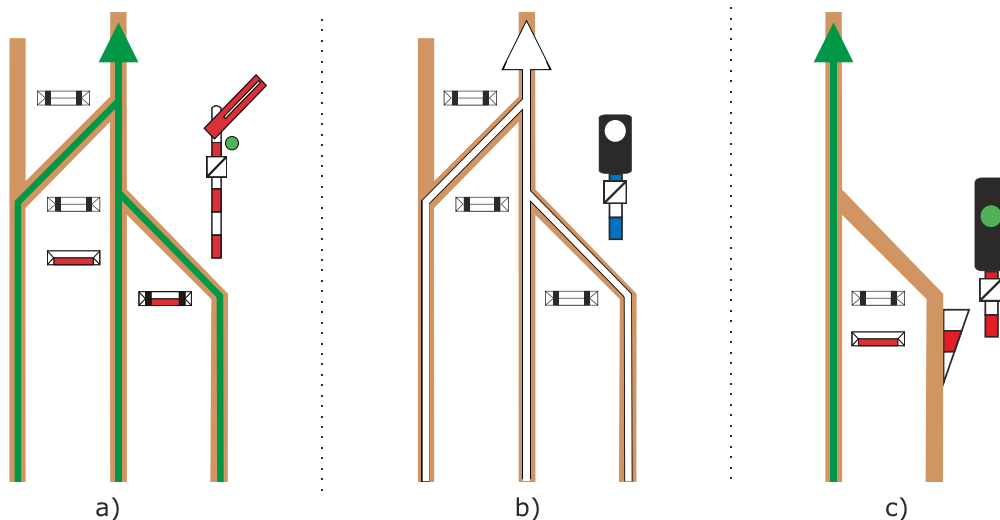
Obrázek 43

- (8) **Oddílové návěstidlo** je hlavní návěstidlo na širé trati, které dovoluje nebo zakazuje vjezd vlaku do následujícího traťového oddílu. Oddílové návěstidlo AB může být v odůvodněných případech umístěno i v obvodu stanice (zpravidla na záhlaví, v blízkosti vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy), a platí pro něj stejné podmínky jako u oddílového návěstidla AB na širé trati.
- (9) **Krycí návěstidlo** je hlavní návěstidlo pro krytí:
  - a) nákladišť,
  - b) odbočných výhybek vleček na širé trati,
  - c) přejezdů s PZZ,
  - d) centrálních přechodů s VZPK v dopravnách D3,
  - e) výhybek se samovratným přestavníkem v dopravnách D3,
  - f) prostorového oddílu tratě D3 apod.
- (10) **Návěstidlo dopravní Portál** je hlavní návěstidlo, které je umístěno před portálem tunelu a dovoluje nebo zakazuje jízdu do následujícího traťového oddílu. Název dopravní Portál vyplývá z názvu příslušného portálu tunelu (např. dopravní Portál Chlum) a musí být stanoven ZDD (viz znázornění na obrázku 63 tohoto článku).



Obrázek 44

- (11) **Vložené návěstidlo** je hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun, které buď informuje, ze které koleje je postavena jízdní cesta, nebo určuje konec jízdní cesty. Vložené návěstidlo se nově nezřizuje.
- (12) **Společné návěstidlo** je skupinové návěstidlo, jehož návěsti platí pro všechny koleje stanice (odbočky) a je umístěno na záhlaví. Společné návěstidlo může být umístěno i v dopravně D3.
- (13) **Skupinové návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěsti platí pro určitou skupinu kolejí [viz znázornění na obrázku 64 a) a b) tohoto článku]. Jako skupinové návěstidlo musí být označeno i seřaďovací, cestové nebo odjezdové návěstidlo platné jen pro jednu kolej, pokud není umístěno přímo vedle koleje (nad kolejí), pro kterou platí, a jeho návěsti by mohly ovlivňovat pohyb vozidel na jiné koleji [viz znázornění na obrázku 64 c) tohoto článku].



Obrázek 45

- (14) **Přivolávací návěstidlo** je návěstidlo pro dávání návěsti **Přivolávací návěst** (dále jen „PN“), dočasně ponechané v provozu, které je umístěno na stožáru mechanického hlavního návěstidla. Pro návěst tohoto návěstidla platí veškerá ustanovení předpisů pro provozování dráhy jako pro PN, dávanou návěstí hlavního návěstidla.
- (15) **Hlavní návěstidlo platné jen pro jízdu vlaku** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěstmi je řízena jízda vlaku (popř. PMD).
- (16) **Hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěstmi je řízena nejen jízda vlaku, ale i PMD nebo posun.

## Čl. 71

### Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla

- (1) **Samostatná předvěst** je nepřenositelné návěstidlo, které jen předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla, a to nejméně na zábrzdnu vzdálenost.
- (2) **Samostatná opakovací předvěst** je nepřenositelné návěstidlo, které jen předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla, a to na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.
- (3) **Přidružená návěstidla** je společný název pro předvěstní upozorňovací, návěstní upozorňovací a indikátory.

## Díl 2

### Zřizování a umístování návěstidel

## Díl 3

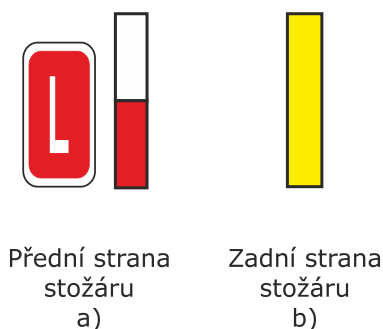
### Používání a viditelnost návěstidel



## Díl 4 Značení hlavních návěstidel

### Čl. 80 Značení hlavních návěstidel – všeobecně

- (1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení světelných hlavních návěstidel. Příklady označovacích štítků světelných hlavních návěstidel jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných hlavních návěstidel.
- (2) Světelná hlavní návěstidla umístěná na tratích vybavených ETCS se označují podle stejných zásad uvedených v tomto předpise. Podrobnosti jsou stanoveny v předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ<sup>15</sup>.
- (3) Značení hlavních mechanických návěstidel a vložených návěstidel je uvedeno v Kapitole XIX tohoto předpisu („Přechodná ustanovení“).
- (4) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:
  - a) označovacím štítkem;
  - b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);
  - c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;
  - d) jen označovacím pásem.
- (5) Stožárová světelná hlavní návěstidla musí mít označovací pás.
- (6) Bílý označovací pás a označovací pás s červenými a bílými pruhy může být nahrazen nátěrem stožáru.
- (7) Označovací pás vjezdového návěstidla musí být umístěn i na zadní straně stožáru.
- (8) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.
- (9) **Světelná hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** mají značení:
  - a) vjezdová návěstidla červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a na přední straně stožáru nátěry nebo označovací pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky [viz znázornění na obrázku 75 a) tohoto článku], na zadní straně stožáru označovacím pásem žluté barvy [viz znázornění na obrázku 75 b) tohoto článku];



Obrázek 46

- b) odjezdová, cestová, krycí, oddílová návěstidla (hlásky, hradla, AH, AB s funkcí krycího návěstidla) a návěstidla dopravní Portál červenými označovacími štítky (případně

<sup>15</sup> Ode dne schválení předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ.

s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky;



Obrázek 47

- c) trpasličí hlavní návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 48

- (10) **Světelná hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun** (s výjimkou trpasličích návěstidel) mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy, kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené.



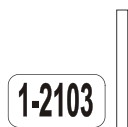
Obrázek 49

- (11) **Trpasličí hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun** mají značení jen červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



Obrázek 50

- (12) **Oddílová návěstidla AB** mají značení bílými označovacími štítky s černými nápisy a bílými nátěry stožárů nebo bílými označovacími pásy.



Obrázek 51

- (13) **Oddílová návěstidla AB, která plní funkci krycího návěstidla**, mají značení bílými označovacími štítky s černými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 52

- (14) Označení návěstidla, skládající se z více písmen nebo číslic, může být provedeno na jednom nebo na více označovacích štítcích, umístěných vedle sebe nebo pod sebou.



Obrázek 53

- (15) Návěstidla umístěná na stavebních objektech (krakorce, lávky, střechy nástupišť apod.) jsou značena podle zásad platných pro stožárová návěstidla, není-li tímto předpisem pro některá návěstidla stanoveno jinak (viz [Čl. 81](#) tohoto předpisu).
- (16) Žlutými označovacími pásy musí být vjezdová návěstidla označena nejpozději do 1. prosince 2023.

## Díl 5 Návěsti hlavních návěstidel

## Díl 6 Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům

## Díl 7 Návěsti světelných předvěstí

## Díl 8 Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem

## Díl 9 Rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel

## Díl 10 Poruchy návěstidel

## Díl 11 Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

## Díl 12 Návěsti speciálního určení

## Čl. 124 Základní pojmy

- (1) **Lokomotivní houkačka** je společný název pro zvukové návěstidlo (lokomotivní houkačka, lokomotivní píšťala) hnacích vozidel pro dávání slyšitelných návěstí.
- (2) Úplnou poruchu lokomotivní houkačky (tzn. nefunguje žádný tón lokomotivní houkačky) musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu, včetně případných omezení v rychlosti jízdy, která plynou z této poruchy stanovené vnitřním předpisem dopravce.
- (3) **Drhlík** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranic pro používání zařízení, které slouží k odstraňování nečistot z jízdní plochy dvojkolí vozidel.
- (4) **Návěstní upozorňovadlo** je přidružené neproměnné nepřenosné návěstidlo, které označuje skupinové návěstidlo nebo upozorňuje na mimořádné umístění některých návěstidel.
- (5) **Předvěstní upozorňovadlo** je přidružené nepřenosné neproměnné návěstidlo, upozorňující na umístění samostatné předvěsti nebo na oddílové návěstidlo AB, které

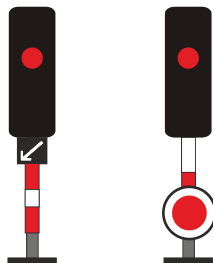
předvěstí návěsti vjezdového návěstidla. Mezi předvěstní upozorňovadla patří i návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**.

- (6) **Vzdálenostní upozorňovadlo** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které upozorňuje na vzdálenost k následujícímu návěstidlu.
- (7) **Námezník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranice mezi dvěma kolejemi, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.
- (8) **Zadní námezník** je ten námezník, který je umístěn na vjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.
- (9) **Přední námezník** je ten námezník, který je umístěn na odjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.
- (10) **Koncovník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení konce vlakové cesty anebo začátku obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.
- (11) **Hraničník** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy.
- (12) **Lichoběžníková tabulka** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje na trati D3 nebo na trati RB hranici dopravní.
- (13) **Tabulka s křížem** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které plní funkci samostatné předvěsti; na tratích D3 nebo na tratích RB, kde je nejvyšší traťová rychlost vyšší než 60 km/h předvěstí lichoběžníkovou tabulku.
- (14) **Tabule před zastávkou** je nepřenosné návěstidlo, které upozorňuje na umístění zastávky.
- (15) **Staničník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí kilometrickou polohu místa na trati.
- (16) **Staničení** je způsob určování kilometrické polohy místa na trati.
- (17) **Sklonovník** je nepřenosné návěstidlo pro návěstění sklonových poměrů tratě.
- (18) **Předvěst rádiovníku** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí zahájení přípravy na registraci rádiového zařízení do sítě GSM-R.
- (19) **Rádiovník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí změnu kanálové skupiny pro vlakové rádiové spojení nebo povinnost komunikace v systému GSM-R.

## Čl. 125 Všeobecná ustanovení

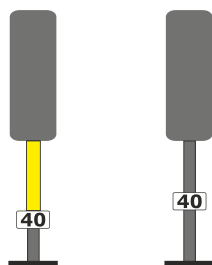
Umísťování nepřenosných (přenosných) návěstidel na stožáry návěstidel je umožněno za těchto podmínek:

- a) je-li umístění nepřenosného (přenosného) návěstidla na stožár návěstidla ze směru, pro který jsou dávány tímto návěstidlem návěsti, **povolené** tímto předpisem (např. přidružená návěstidla, krytí hlavních návěstidel), a nedojde-li k překrytí označovacího pásu návěstidla (vyjma umístění přenosné návěsti **Stůj**);



Obrázek 54

- b) je-li umístění nepřenosného (přenosného) návěstidla na stožár návěstidla ze směru, pro který nejsou dávány tímto návěstidlem návěsti, a nedojde-li k překrytí žlutého označovacího pásu vjezdového návěstidla.



Obrázek 55

### Čl. 126

#### Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky

- (1) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** musí znát každý zaměstnanec. Tuto návěst je povinen dát vždy, když je ohrožena bezpečnost provozování drážní dopravy nebo lidské **životy všemi** dostupnými prostředky [telekomunikačním zařízením, rukou, praporkem, svítilnou, píšťalkou, houkačkou, lokomotivní houkačkou a světly hnacího vozidla (včetně řídicího vozu)]. Návěst nemusí dávat, pokud již dal strojvedoucímu pokyn k zastavení telekomunikačním zařízením a strojvedoucí přijetí pokynu potvrdil. Zaměstnanec obsluhující návěstidla musí v těchto případech navíc i neprodleně přestavit příslušná návěstidla na návěst zakazující jízdu.
- (2) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** (*kroužení praporkem, jakýmkoli předmětem nebo jen rukou [denní návěst]; kroužení svítilnou se světlem jakékoli barvy mimo zelené [noční návěst]*) je viditelnou návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.



Obrázek 56

- (3) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** (*tři krátké zvuky několikrát opakované, dávané píšťalkou, houkačkou nebo lokomotivní houkačkou*) je slyšitelnou návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.

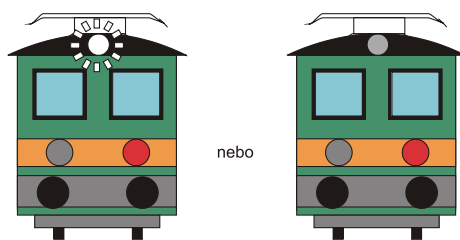
*několikrát opakované:*



píšťalkou, houkačkou,  
lokomotivní houkačkou

Obrázek 57

- (4) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** (*jedno červené světlo svítilny na hnacím vozidle, podle možnosti doplňované o přerušované rozsvěcování reflektorové svítilny nebo horního návěstního světla hnacího vozidla*) je viditelnou návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky.

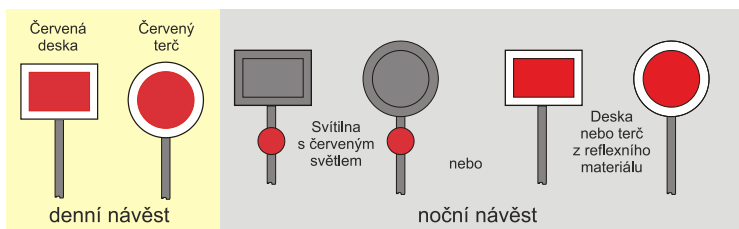


Obrázek 58

- (5) Zaměstnanec, dávající návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, běží (jde) podle možnosti co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěsti. Strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu), který zjistil nesjízdné místo na sousední koleji (kolejích) nebo mu bylo oznámeno, a není rozhodující, zda se jedná o jedoucí nebo stojící vlak (PMD, posunový díl), musí na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (6) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se podle možnosti a potřeby dává současně jako viditelná a slyšitelná, avšak i každá z nich sama o sobě je platná.

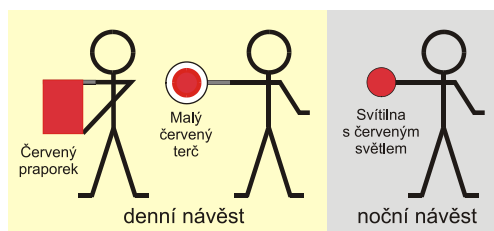
### Čl. 127 Návěsti zakazující jízdu

- (1) Návěst **Stůj** (červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem [denní návěst; noční návěst je-li deska vyrobena z reflexního materiálu]; červené světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst]) je dávána přenosným návěstidlem a přikazuje zastavit pohyb vozidel před označeným místem.



Obrázek 59

- (2) Návěst **Stůj** (červený praporek, držení oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze, přímo u koleje a kolmo k této koleji, popř. malý červený terč s bílým okrajem držení přímo u koleje a kolmo k této koleji [denní návěst] nebo červené světlo držení přímo u koleje ve výši ramen [noční návěst]) je ruční návěstí a přikazuje zastavit pohyb vozidel co nejbližší před touto návěstí.



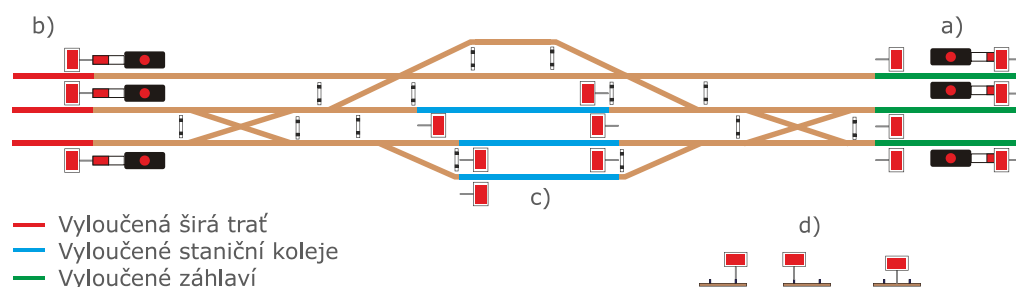
Obrázek 60

- (3) Malý červený terč z reflexního materiálu může být použit také jako přenosné návěstidlo ke krytí vozidel, a to i za snížené viditelnosti.
- (4) Předvěstění ruční návěsti **Stůj**, přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** nebo přenosného návěstidla s návěstí **Místo zastavení** v obvodu stanice (odbočky) pro strojvedoucího vlaku k bezpečnému zastavení na označeném místě splňuje:

- a) dávání ruční návěsti **Výstraha** nejméně na zábrzdnou vzdálenost;
- b) zpravení strojvedoucího o místě zastavení;
- c) mimořádné zastavení vlaku na žádost strojvedoucího;
- d) plánované zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících, je-li místo zastavení označeno v prostoru nástupiště;
- e) zastavení vlaku u vjezdového návěstidla a zpravení strojvedoucího o místě zastavení;
- f) zastavení vlaku u cestového návěstidla a jízdy za toto návěstidlo návěstí, po níž musí strojvedoucí očekávat zastavení v případě, že není možné spojení výpravčího se strojvedoucím telekomunikačním zařízením;
- g) **PN.**

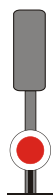
Strojvedoucí je povinen před označeným místem zastavit při splnění alespoň jedné z podmínek uvedených v tomto odstavci.

- (5) Příklady umístění přenosné návěsti **Stůj** při krytí vyloučené koleje.



Obrázek 61

- a) Krytí vyloučeného záhlaví na vícekolejně trati nebo při souběhu dvou a více kolejí různých tratí;
  - b) Krytí vyloučených kolejí na vícekolejně širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopravně;
  - c) Krytí vyloučených kolejí v dopravně s kolejovým rozvětvením (vyjma záhlaví);
  - d) Příklady správného umístění přenosné návěsti **Stůj** podle odst. 6 tohoto článku.
- (6) Při krytí koleje je dovoleno umístit přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** uprostřed koleje (odhadem) nebo připevnit na pravý nebo levý kolejnicový pás.
- (7) Při krytí koleje je povoleno umístit přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** na stožár návěstidla pouze ze směru, kterým nejsou dávány tímto návěstidlem návěsti.



Obrázek 62

- (8) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** nebo malý červený terč z reflexního materiálu, kryjící odstavená vozidla, zakazuje najetí na tato vozidla, uvést je do pohybu či na ně odrážet a spouštět jiná vozidla. Toto návěstidlo musí být umístěno před vozidla, uprostřed nebo přímo vpravo koleje, na které stojí, nebo na vozidla mimo jejich obrys z obou stran.
- (9) V dopravně s kolejovým rozvětvením smí jet strojvedoucí:
- a) při jízdě za úroveň přenosného návěstidla s návěstí **Stůj**, označujícího místo zastavení vlaku ve stanici v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, pokud bude toto návěstidlo odstraněno nebo návěstidlo umístěné vedle koleje (umístěné mimo průjezdný



- průřez) a otočeno tak, aby plocha tvořící návěstní znak byla rovnoběžně s kolejí, u které je návěstidlo umístěno.
- b) při jízdě za úroveň přenosného návěstidla s návěstí **Stůj**, označující vyloučenou kolej na pokyn zaměstnance pro řízení sledu.
- (10) Zastavil-li vlak na širé trati před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávana, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě pouze na pokyn výpravčího přední stanice, který může zprostředkovat výpravčí zadní stanice.
- (11) Návěst přenosného nebo ručního návěstidla, označující místo zastavení vlaku, musí být dávana tak, aby ji strojvedoucí mohl co nejdříve zpozorovat a řídit se jí, a to až do zastavení vozidel.

### Čl. 129 Slyšitelné návěsti

- (1) Návěst **Pozor** (*jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou nebo píšťalkou*) upozorňuje osoby na pohyb vozidel.



píšťalka,  
lokomotivní houkačka

**Obrázek 63**

- (2) Tato návěst může být dávana opakovaně.
- (3) K varování osob musí strojvedoucí dát návěst **Pozor**:
- a) před rozjezdem vlaku (popř. PMD) s přepravou cestujících po jeho mimořádném zastavení mimo prostor pro výstup a nástup cestujících, kromě případu, kdy během pobytu strojvedoucí neotevřel (neodjistil) centrálně uzavřené dveře, o jejichž uzavření má kontrolu;
  - b) zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojede, se nacházejí osoby;
  - c) za odjezdu vlaku kolem nástupiště, na kterém se nacházejí osoby (tato povinnost se týká nástupišť s úroňovým přístupem přes kolej, ze které vlak odjíždí);
  - d) při odjezdu vlaku (popř. při jízdě PMD nebo posunového dílu) přes centrální přechod ve všech případech, kdy nevidí, zda se na centrálním přechodu nebo v jeho blízkosti pohybují osoby;
  - e) před přejezdy a to:
    - ea) před přejezdy s výstražnými kolíky nebo před přejezdy s výstražnými kolíky s dočasnou platností pro přejezdy (při zpravení o platnosti těchto výstražných kolíků) – jednou v úrovni výstražného kolíku a poté opakovaně nejméně dvakrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst **Pozor** nemusí strojvedoucí opakovat, jestliže zjistil, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace;
    - eb) zpozoruje-li poruchu PZZ, o které nebyl zpraven – okamžitě opakovaně, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd;
    - ec) při zpravení písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd;
    - ed) před přejezdem s přejezdníkem s návěstí **Otevřený přejezd**, popř. zjistí-li, že je přejezdník poškozen – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd;

- ee) prikazuje-li štít Op jízdu se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd;
- f) před centrálním přechodem vybaveným VZPK a to:
- fa) zpozoruje-li poruchu VZPK, o které nebyl zpraven – okamžitě opakovaně, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod;
  - fb) při zpravení písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před centrálním přechodem vybaveným VZPK, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod;
  - fc) před centrálním přechodem vybaveným VZPK s přejezdníkem s návěstí **Otevřený přejezd**, popř. zjistí-li, že je přejezdník poškozen – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před centrálním přechodem vybaveným VZPK, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod;
- g) před pracovními místy – **opakovaně** a to s krátkými přestávkami:
- ga) od místa, odkud zpozoruje návěst **Práce na trati** světelného výstražného terče, nejpozději od úrovně světelného terče, buď do úrovně výstražného terče pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší stanice, pokud výstražný terč pro opačný směr jízdy nezpozoroval;
  - gb) v úseku tratě, který stanoví písemný rozkaz, není-li pracovní místo kryto přenosnými varovnými návěstidly;
  - gc) od místa, odkud zpozoruje výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místo (při zpravení o pracovním místě), nejpozději od úrovně tohoto kolíku, do úrovně nepřenosného varovného návěstidla s návěstí **Konec pracovního místa**.
- h) při jízdě vlaku proti správnému směru nebo po nesprávné koleji, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovnovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo vlaku mine přejezd (přechod);
- i) při jízdě PMD po traťové koleji, určené TTP pro jízdu vlaků v opačném směru, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovnovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo PMD mine přejezd (přechod);
- j) při zpravení o bezpečnostní pomalé jízdě od začátku do konce vymezení bezpečnostní pomalé jízdy.
- (4) U sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu dává ve všech případech uvedených v odst. 3 tohoto článku návěst **Pozor** kromě strojvedoucího navíc i zaměstnanec v čele sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu.
- (5) Návěst **Pozor** může být dávana i dalšími zaměstnanci dopravce v případech stanovených předpisy dopravce.
- (6) Návěst **Zabrzďte mírně** (*jeden krátký zvuk lokomotivní houkačkou*) dává strojvedoucí vedoucího vozidla a prikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy snížit tažnou sílu hnacího vozidla.



lokomotivní houkačka

**Obrázek 64**

- (7) Návěst **Zabrzďte úplně** (*tři krátké zvuky lokomotivní houkačkou*) dává strojvedoucí vedoucího vozidla a prikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy zastavit činnost hnacího vozidla. Zaměstnancům obsluhujícím ruční brzdy prikazuje tato návěst utažení ručních brzd k zastavení vlaku nebo zajištění stojící soupravy vozidel proti ujetí.



lokomotivní houkačka

**Obrázek 65**

- (8) Návěst **Povolte brzdy úplně** (*jeden dlouhý a dva krátké zvuky lokomotivní houkačkou*) dává strojvedoucí vedoucího vozidla a přikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy zvýšit tažnou sílu hnacího vozidla. Zaměstnancům obsluhujícím ruční brzdy přikazuje tato návěst úplné povolení ručních brzd. Touto návěstí musí strojvedoucí vedoucího vozidla jedoucího vlaku ve stanici potvrdit převzetí pokynu návěstí **Odjezd**.



lokomotivní houkačka

**Obrázek 66**

- (9) Návěst **Požární poplach** (*skupina dlouhého a dvou krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty lokomotivní houkačkou*) upozorňuje zaměstnance na požár.

*opakovaně po dobu jedné minuty*



lokomotivní houkačka

**Obrázek 67**

- (10) Návěst **Svolávání všech zaměstnanců** (*skupina dlouhého a tří krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty píšťalkou, houkačkou, lokomotivní houkačkou*) přikazuje zaměstnancům dostavit se k zaměstnanci, který tuto návěst dává.

*opakovaně po dobu jedné minuty*

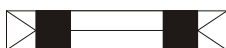


píšťalka, houkačka,  
lokomotivní houkačka

**Obrázek 68**

### Čl. 131 Námezník a koncovník

- (1) Návěst **Hranice koleje** (*bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením*) upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.



Námezník

**Obrázek 69**

- (2) Pokud v odvratném směru za odvratnou výhybkou nenásleduje kolej nebo jiná výhybka, námezník se neumísťuje.
- (3) Návěst **Konec vlakové cesty** a návěst **Hranice koleje** (*bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením, v jehož střední části je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená*):
- upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji;
  - stanovuje:
    - konec vlakové cesty anebo
    - začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.



Námezník

Obrázek 70

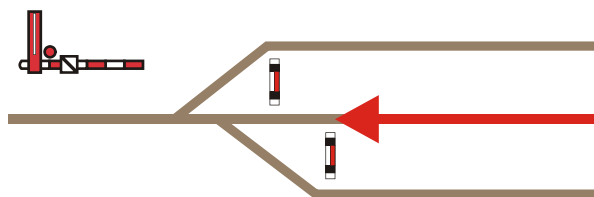
- (4) Návěst **Konec vlakové cesty** (bílý vodorovný trámec, na němž je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená) stanovuje:
- a) konec vlakové cesty anebo
  - b) začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.



Koncovník

Obrázek 71

- (5) Pokud před zaráždlem kusé koleje nelze koncovník umístit přímo vpravo nebo přímo vlevo od koleje, pro kterou platí, umístí se uprostřed koleje (mezi kolejnice).
- (6) Následují-li v příslušném směru jízdy další návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, ovlivňuje jízdu vozidel pouze návěstidlo na **prvním** námezníku (příp. koncovníku) ve směru jízdy (viz znázornění na obrázku 267 tohoto článku).



Obrázek 72

### Čl. 133 Lichoběžníková tabulka

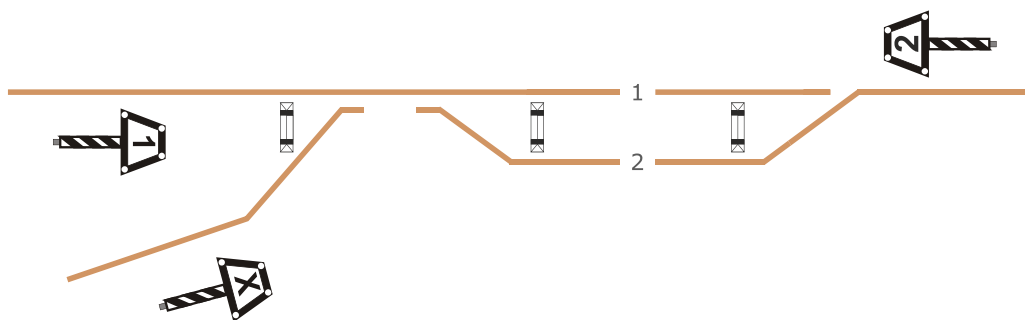
- (1) Lichoběžníkové tabulky mají značení označovacími pásy se šikmými černými a bílými pruhy (viz znázornění na obrázku 269 tohoto článku).
- (2) Návěst **Hranice dopravny** (bílá lichoběžníková deska s černým okrajem, postavená na nejdelší straně, uprostřed desky je černé číslo; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou v rozích bílé odrazky) upozorňuje na hranici dopravny D3 nebo dopravny RB a černým číslem na číslo koleje, na kterou jsou v základní poloze přestaveny výhybky.



Lichoběžníková tabulka

Obrázek 73

- (3) Nejsou-li v základní poloze výhybky pro jízdu z této traťové koleje přestaveny, je uprostřed desky písmeno „X“.

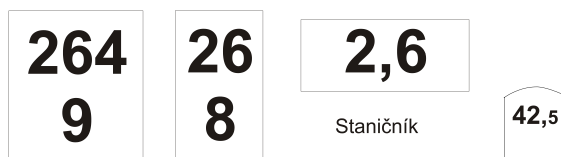


Obrázek 74

### Čl. 137 Staničník

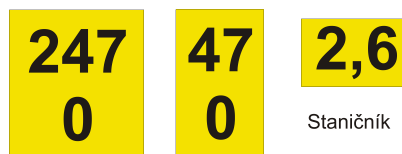
- (1) Návěst **Kilometrická poloha:**

- a) (bílá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km nízká bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu nebo nízký bílý železobetonový, popř. kamenný hranol s černým číslem, uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu) informuje o poloze místa na trati;



Obrázek 75

- b) (žlutá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km žlutá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu) informuje o poloze místa na trati a o tom, že nejméně na zábrzdnu vzdálenost je přejezd s PZZ;



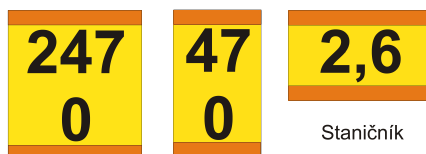
Obrázek 76

- c) (bílá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem) informuje o poloze místa na trati a označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena;



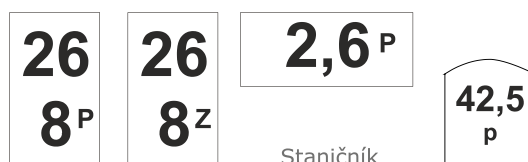
Obrázek 77

- d) (žlutá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km žlutá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem) informuje o poloze místa na trati, o tom, že nejméně na zábrzdnu vzdálenost je přejezd s PZZ a označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena;



Obrázek 78

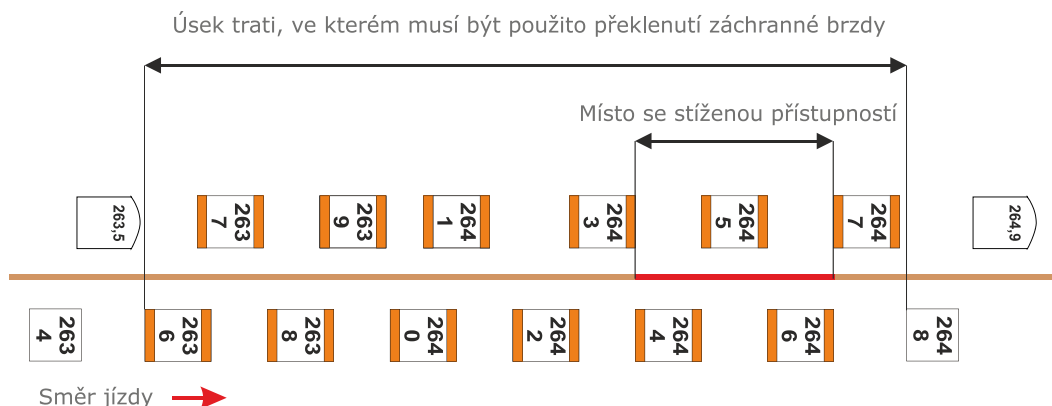
- e) (bílá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km nízká bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím její kilometrickou a hektometrickou polohu nebo nízký bílý železobetonový, popř. kamenný hranol s černým číslem, uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu) informuje o poloze místa na trati v okolí skoku ve staničení zpět. Slouží k rozlišení opakujících se hodnot kilometrické polohy před a za bodem skoku. Písmeno „P“ na návěsti značí opakující se kilometrickou polohu před bodem skoku a písmeno „Z“ značí stejnou kilometrickou polohu za bodem skoku.



Obrázek 79

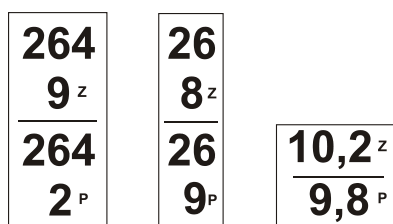
- (2) Pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ anebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy lze použít pouze tabulový staničník.
- (3) Staničník se žlutou deskou se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ bez přejezdníku nejméně na vzdálenost:
  - a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
  - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
  - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;
  - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (4) Pokud je mezi přejezdy s PZZ vzdálenost kratší, než stanovená vzdálenost pro umístění staničníku žluté desky, umístí se pouze jeden staničník se žlutou deskou před prvním přejezdem s PZZ.

- (5) V úseku trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, musí být všechny staničníky v provedení **obdélníková** deska s oranžovými pruhy. Tento úsek ukončuje první staničník bez oranžových pruhů.



Obrázek 80

- (6) Úsek trati, ve kterém musí být použito překlenutí záchranné brzdy, musí být stanoven tak, aby první staničník s vodorovnými oranžovými pruhy byl umístěn před místem se zvýšeným požárním nebezpečím nebo před místem se ztíženým přístupem (např. tunely, železniční mosty apod.) na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
  - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
  - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;
  - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (7) První staničník bez vodorovných oranžových pruhů může být umístěn minimálně 100 m za koncem místa se zvýšeným požárním nebezpečím nebo se ztíženým přístupem (viz znázornění na obrázku 283 tohoto článku).
- (8) Návěst **Skok staničení** informující o poloze skoku ve staničení:
- a) [bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“];



Skokový staničník

Obrázek 81

- b) [bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem];



264	26	
9 <sup>z</sup>	8 <sup>z</sup>	
264	26	10,2 <sup>z</sup>
2 <sup>p</sup>	2 <sup>p</sup>	9,8 <sup>p</sup>

Skokový staničník

**Obrázek 82**

- c) [žlutá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“;

264	26	
9 <sup>z</sup>	8 <sup>z</sup>	
264	26	10,2 <sup>z</sup>
2 <sup>p</sup>	2 <sup>p</sup>	9,8 <sup>p</sup>

Skokový staničník

**Obrázek 83**

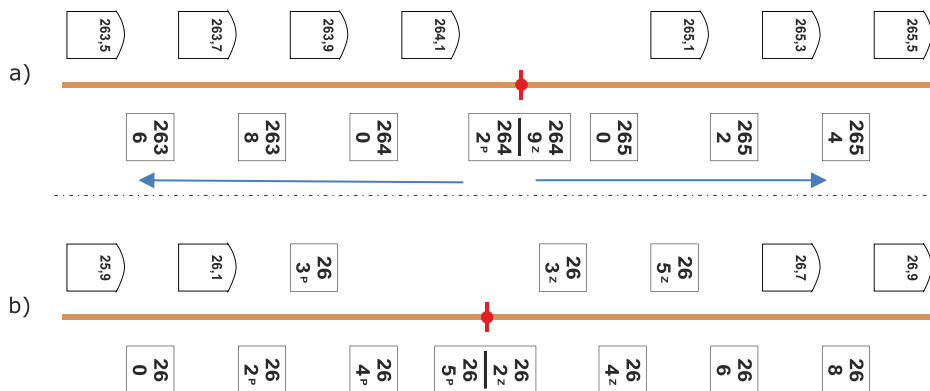
- d) [bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem].

264	26	
9 <sup>z</sup>	8 <sup>z</sup>	
264	26	10,2 <sup>z</sup>
2 <sup>p</sup>	2 <sup>p</sup>	9,8 <sup>p</sup>

Skokový staničník

**Obrázek 84**

- (9) Příklady skokového staničení.



Obrázek 85

- a) Skok ve staničení „vpřed“.  
b) Skok ve staničení „vzad“.

### Čl. 141 Číslo dopravní

- (1) Návěst **Číslo dopravní** (bílá obdélníková deska, postavená na delší straně, uprostřed černé čtyřciferné číslo) informuje na tratích RB o čísle dopravní, které strojvedoucí zadává do radioblokového terminálu na vedoucím vozidle pro účely určení polohy.



Obrázek 86

- (2) Konkrétní umístění návěstidel s návěstí **Číslo dopravní**, včetně čísel pro jednotlivé směry jízdy, je pro každou dopravu uvedeno v PNRB.

### Čl. 147 Ostatní návěsti

- (1) Návěst **Převzetí pokynu** (zvednutí předloktí a dlaně ruky [denní návěst] nebo s ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou [slyšitelná návěst]) informuje o převzetí pokynu při provozování dráhy.



Obrázek 87

- (2) Slyšitelnou návěstí **Převzetí pokynu** strojvedoucí potvrdí:
- a) u jedoucích vlaků – převzetí návěstí **Posun za námezník**;
  - b) u vlaků, PMD a posunových dílů – převzetí návěstí **Souhlas k posunu**;
  - c) u jedoucího i stojícího hnacího vozidla – převzetí pokynu.

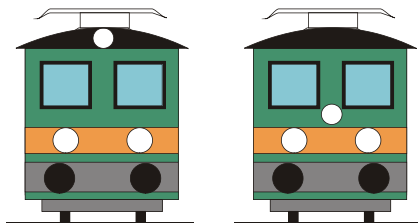
### Díl 13 Návěsti na vozidlech

### Čl. 148 Základní pojmy

- (1) **Koncová návěst** je pojem pro návěst **Konec vlaku**.
- (2) **Koncová svítilna** je světelné návěstidlo pro dávání návěstí **Konec vlaku**, trvale vestavěné ve vozidle.
- (3) **Koncovka** je přenosné návěstidlo určené k umístění na vozidle pro dávání návěstí **Konec vlaku**.
- (4) **Návěstidlo ke krytí vozidel** je přenosné návěstidlo nebo návěstidlo na vozidlech, které zajišťuje ochranu odstavených vozidel nebo i osob uvnitř vozidel.

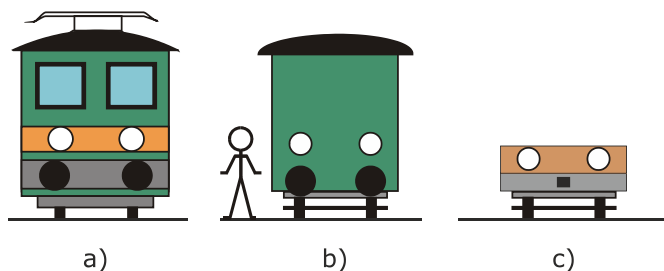
**Čl. 149**  
**Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravními**  
**a na hnacím vozidle posunového dílu**

- (1) Návěst **Začátek vlaku** (na přední straně hnacího vozidla v čele vlaku nebo PMD tři rozsvícená bílá světla ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku) upozorňuje zaměstnance na začátek vlaku nebo PMD (viz znázornění na obrázku 313 tohoto článku).



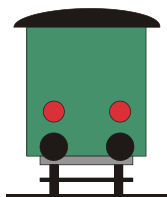
Obrázek 88

- (2) První vozidlo ve směru jízdy vlaku (PMD) musí být označeno návěstí **Začátek vlaku**.
- (3) Musí být zajištěno, že návěsti **Začátek vlaku** nebudou oslňování strojvedoucí proti jedoucím vlakům (PMD, posunových dílů) anebo cestující v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících nebo uživatelé sousední pozemní komunikace nebo vodní cesty.
- (4) Za návěst **Začátek vlaku** se považuje i rozsvícení dvou bílých světel ve stejné výši v těchto případech:
- a) u taženého vlaku (popř. PMD) v případě, že:
    - aa) hnací vozidlo (SHV) není vybaveno horním světlem nebo
    - ab) svícením horního světla by docházelo k oslňování strojvedoucí protijedoucích vlaků (PMD, posunových dílů), cestujících v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících anebo uživatelů souběžné pozemní komunikace nebo vodní cesty [viz znázornění na obrázku 314 a)];
  - b) u prvního vozidla sunutého vlaku (popř. PMD), znázornění na obrázku 314 písm. b) tohoto článku, nebo
  - c) u prvního vozidla vlaku (popř. PMD), který se nepovažuje podle ustanovení tohoto předpisu za sunutý vlak (popř. za sunutý PMD, viz [Čl. 221](#) a [Čl. 441](#) tohoto předpisu), znázornění na obrázku 314 písm. c) tohoto článku.



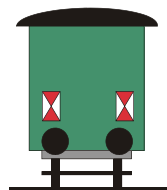
Obrázek 89

- (5) Návěst **Konec vlaku** (dvě červená světla, umístěná ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku nebo PMD) upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku nebo poslední vozidlo PMD při návratu vlaku z trati.



Obrázek 90

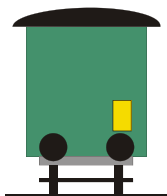
- (6) Návěst **Konec vlaku** (dvě obdélníkové, na kratší straně postavené nebo čtvercové desky, které jsou tvořeny dvěma vstřícnými červenými a bílými trojúhelníky, umístěné ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku nebo PMD) upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku nebo poslední vozidlo PMD při návratu vlaku z trati.



Koncovky

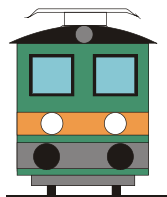
Obrázek 91

- (7) Je zakázáno kombinovat návěst **Konec vlaku** jedním světlem a jednou koncovkou.
- (8) Vzhled a rozměry koncovky musí odpovídat přímo účinnému právnímu předpisu Evropské unie.
- (9) Návěstí **Konec vlaku** musí být označeno vždy poslední vozidlo vlaku (PMD), vyjma vlaku s nezavěšeným postrkem.
- (10) Umístění návěstí **Konec vlaku** na jiném vozidle, než je uvedeno v odst. 9 tohoto článku a v [Čl. 303](#) tohoto předpisu je zakázáno.
- (11) Návěst **Konec části vlaku** (obdélníková, na kratší straně postavená deska z reflexního materiálu žluté barvy, umístěná vpravo na zadní straně posledního vozidla části vlaku nebo PMD) upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo části vlaku nebo PMD, který je odvážen z trati po částech.



Obrázek 92

- (12) Návěstí **Konec části vlaku** musí být označeno poslední vozidlo všech částí vlaku (PMD) odvážených po částech, včetně poslední části odvážené z tratě.
- (13) Je zakázáno poslední vozidlo části vlaku (PMD) označovat návěstí **Konec vlaku**.
- (14) Návěst **Hnací vozidlo při posunu** (dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši na přední i zadní straně hnacího vozidla) upozorňuje zaměstnance na hnací vozidlo posunového dílu.

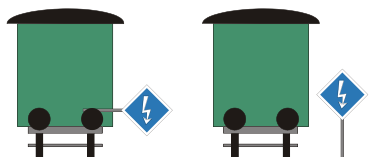


Obrázek 93

- (15) Návěstí **Hnací vozidlo při posunu** musí být označeno hnací vozidlo i na vyloučené koleji (vyjma PMD jedoucího na/z vyloučené tražové koleje, které musí být označeno návěstí **Začátek vlaku**).
- (16) Za správnost návěstí na vlcích (PMD) a posunových dílech a za jejich umístění na správných vozidlech odpovídá dopravcem určený zaměstnanec. Při zjištěných závadách v označení vlaku (PMD) nebo posunového dílu zajistí odstranění závady strojvedoucí.
- (17) Ustanovení odst. 16 tohoto článku se vztahuje i na změnu návěstí na vozidlech:
- a) u vlaku, který se z km na širé trati vrací zpět podle JŘ;
  - b) vlaku při návratu vlaku z tratě jako PMD.

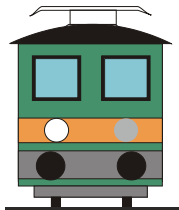
### Čl. 155 Návěsti ke krytí vozidel

- (1) Návěst **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** (čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uprostřed bílý blesk směřující dolů) upozorňuje na napojení vozidel na stabilní zdroj elektrické energie. Návěstidlo musí být umístěno:
- a) na obou čelech vozidla nebo skupiny vozidel tak, aby přesahovalo obrys vozidla nebo
  - b) vedle obou čel vozidla nebo skupiny vozidel, mimo jejich obrys.



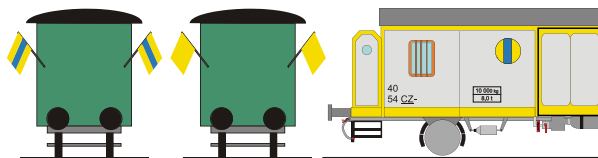
Obrázek 94

- (2) Stojí-li vozidla na kusé koleji, nemusí být návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** a **Obsazeno osobami** na straně zarážedla umístěna.
- (3) Dříve zřízená návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mohou mít modrou plochu černě orámovanou s bílým okrajem. Tato návěstidla je možné používat do doby, než dojde k jejich výměně nebo úpravě.
- (4) Návěst **Obsazené hnací vozidlo** (jedno bílé světlo na přední i zadní straně hnacího vozidla) upozorňuje na odstavené hnací vozidlo, obsazené strojvedoucím nebo na aktivní odstavení hnacího vozidla (viz [Čl. 378](#) odst. 14 tohoto předpisu).



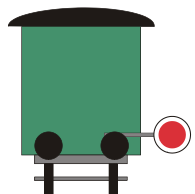
Obrázek 95

- (5) Návěst **Obsazeno osobami** (žlutý praporek s modrým pruhem uprostřed nebo žlutý praporek na obou podélných stranách vozidla [denní návěst] nebo žluté světlo uprostřed s modrým svislým pruhem [denní i noční návěst]) upozorňuje na odstavená vozidla obsazená osobami nebo vozidla se speciálním vybavením.



Obrázek 96

- (6) Místo návěsti **Obsazeno osobami** je dovoleno krýt odstavená vozidla přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**.



Obrázek 97

- (7) Odpovědnost za krytí vozidel na všech kolejích má:
- a) určený zaměstnanec dopravce;
  - b) na pracovním místě zaměstnanec, odpovědný za bezpečnost na pracovním místě;
  - c) zaměstnanec, pro jehož pracovní činnost je krytí vozidel potřebné.
- (8) Je zakázáno uvést do pohybu vozidla, která jsou kryta návěstmi ke krytí vozidel, a je zakázáno na ně odrážet nebo spouštět jiná vozidla.

#### Díl 14

#### Návěsti pro traťovou rychlost

#### Díl 15

#### Návěsti pro pomalou jízdu

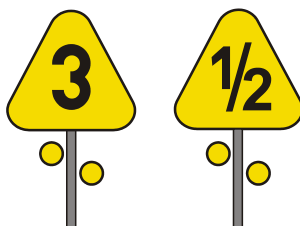
#### Čl. 159

#### Základní pojmy

- (1) **Pomalá jízda** je přechodné omezení traťové rychlosti.
- (2) **Dočasná pomalá jízda** je přechodné omezení traťové rychlosti s časově vymezenou platností.
- (3) **Předvěstní štít** je přenosné návěstidlo, které předvěstí rychlost pomalé jízdy od nejbližšího následujícího návěstidla s návěstí **Začátek pomalé jízdy** nebo s návěstí **Začátek dočasné pomalé jízdy**.
- (4) **Návěstidlo pro pomalou jízdu** je přenosné návěstidlo, které stanoví začátek nebo konec pomalé jízdy, popř. které předvěstí rychlost pomalé jízdy.
- (5) **Tabule Z** je přenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Začátek pomalé jízdy**, **Začátek dočasné pomalé jízdy**, **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** nebo **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.
- (6) **Tabule K** je přenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Konec pomalé jízdy**, **Konec dočasné pomalé jízdy**, **Konec nepředvěstěné pomalé jízdy** nebo **Konec nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.

## Čl. 160 Návěsti pro pomalou jízdu

- (1) Návěst **Očekávejte pomalou jízdu** (žlutý trojúhelníkový štít postaven na základně, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující pomalé jízdy, na stožáru návěstidla dvě žluté odrazky kruhového tvaru šikmo pod sebou, levá výše, při nedostatku místa na zvláštním stožáru vpravo vedle návěstidla; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu, odrazky mohou být nahrazeny terčíky z reflexního materiálu) předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek pomalé jízdy** a rychlost pomalé jízdy. Pomalá jízda nejvýše 5 km/h se vyjadřuje zlomkem  $\frac{1}{2}$ .



Předvěstní štít

Obrázek 98

- (2) Dříve zřízené předvěstní štíty mohou mít štít s bílým okrajem. Tato návěstidla je možno používat do doby, dokud jsou čitelná anebo schopná odrážet světlo.
- (3) Návěst **Začátek pomalé jízdy** (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem a s černým písmenem „Z“; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy. Tato tabule Z s černým písmenem „Z“ je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se používat do **31. prosince 2022**.



Tabule Z

Obrázek 99

- (4) Návěst **Začátek pomalé jízdy** (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem a s černým číslem mající hodnotu desetiny čísla rychlosti pomalé jízdy; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy.



Tabule Z

Obrázek 100

- (5) Návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s oranžovým okrajem a s černým číslem mající hodnotu desetiny čísla rychlosti pomalé jízdy; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy.





Tabule Z

Obrázek 101

- (6) Návěst **Konec pomalé jízdy** (bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska s černým písmenem „K“; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí pomalá jízda nebo nepředvěstěná pomalá jízda.



Tabule K

Obrázek 102

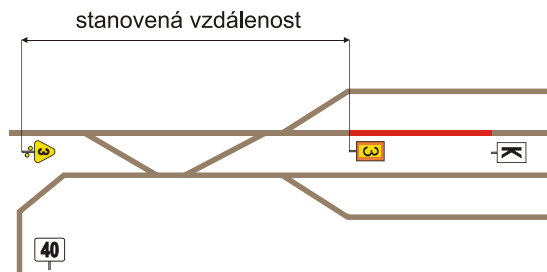
- (7) Tabuli K je na **jednokolejných tratích** nebo **jednokolejných záhlavích** dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s tabulí Z.
- (8) Strojvedoucímu je dovoleno zvyšovat rychlost teprve tehdy, až poslední vozidlo mine tabuli K. V případě, kdy následují za sebou dvě pomalé jízdy (nebo následuje-li nepředvěstěná pomalá jízda), a u druhé pomalé jízdy (u nepředvěstěné pomalé jízdy) dochází ke zvýšení traťové rychlosti, postupuje strojvedoucí stejně u tabule Z druhé pomalé jízdy (nepředvěstěné pomalé jízdy).
- (9) Je-li však na tabuli K tabulka s černým obrazem lokomotivy v bílém poli, dovoluje toto návěstidlo strojvedoucímu zvyšovat rychlost, jakmile jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu.



Obrázek 103

- (10) Každé přechodné snížení traťové rychlosti musí být kromě nepředpokládaných případů vždy návěstěno. Za označení pomalé jízdy návěstmi pro pomalou jízdu a za dodání podkladů pro zpravování strojvedoucího odpovídá pověřený a oprávněný zaměstnanec OSPD.
- (11) Vznikla-li pomalá jízda tak náhle, že ji nelze označit návěstmi pro pomalou jízdu, uvede se tato okolnost před jízdou vlaku nebo PMD v písemném rozkaze. Strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého PMD nebo posunového dílu), který již odjel ze sousední stanice a kterého nelze zpravit telekomunikačním zařízením, musí být zpraven ústně prostřednictvím strážníka oddílu nebo závoráře. Nelze-li zastavit vlak nebo PMD hlavním návěstidlem, zastaví se návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (12) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně,
  - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně,
  - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h; pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti maximálně o 50 km/h,

- d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.
- (13) Pokud za sebou následují dvě pomalé jízdy různých rychlostí a rychlost druhé pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou pomalou jízdu:
- a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěsti **Zkrácená vzdálenost**), nebo
  - b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.
- Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v tomto odstavci, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.
- (14) Tabule K pro první pomalou jízdu se neumísťuje, jestliže bezprostředně navazuje druhá pomalá jízda.
- (15) V obvodu stanice, odbočky, dopravní D3 nebo dopravní RB nemusí být předvěstní štít umístěn, pokud:
- a) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovoluje rychlost vyšší než 50 km/h, nebo
  - b) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li pomalá jízda snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h, nebo
  - c) je délka úseku trati před začátkem pomalé jízdy kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvratě dopravní), nebo
  - d) je traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost pomalé jízdy, nebo nižší.
- V případech uvedených v tomto odstavci musí být na začátku pomalé jízdy umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.
- (16) Jsou-li v odbočných stanicích splněny podmínky pro nepředvěstění pomalé jízdy jen z některého směru, umístí se na začátku pomalé jízdy návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**, a ze směru, pro který nejsou podmínky splněny, se před návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** umístí na stanovenou vzdálenost i návěstidla s návěstí **Očekávejte pomalou jízdu**.



Obrázek 104

## Čl. 161 Dočasná pomalá jízda

- (1) Návěst **Očekávejte dočasnou pomalou jízdu** (návěst **Očekávejte pomalou jízdu, doplněná o žlutou** obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“ umístěnou nad ní; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** a rychlost dočasné pomalé jízdy.



Předvěstní štít

Obrázek 105

- (2) Návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** (návěst **Začátek pomalé jízdy, doplněná o žlutou** obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“ umístěnou nad ní; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy.



Tabule Z

Obrázek 106

- (3) Návěst **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy** (návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy, doplněná o žlutou** obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“ umístěnou nad ní; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy.



Tabule Z

Obrázek 107

- (4) Návěst **Konec dočasné pomalé jízdy** (návěst **Konec pomalé jízdy, doplněná o žlutou** obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T“ umístěnou nad ní; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) má časově vymezenou platnost písemným rozkazem a upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí dočasná pomalá jízda nebo nepředvěstěná dočasná pomalá jízda.



Tabule K

Obrázek 108

- (5) Strojvedoucí vlaku nebo PMD (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) **jedoucí v den platnosti** dočasné pomalé jízdy, musí být o této pomalé jízdě vždy zpraveni písemným rozkazem včetně časového vymezení její platnosti (od – do hodin).
- (6) V kalendářní den platnosti dočasné pomalé jízdy, v době **mimo časové vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy**:
- a) návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu, pro strojvedoucího vlaku nebo PMD (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu), **neplatí**;
  - b) se návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu **nezakrývají ani neodstraňují**.
- (7) Návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu musí být v kolejišti umístěna pouze ve dnech, ve kterých je uvedeno časové vymezení jejich platnosti (v ostatních dnech musí být odstraněna, nebo spolehlivě zakryta).
- (8) V případě, že je nutno umístit v kolejišti návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu ještě před dnem platnosti časového vymezení (z důvodu, že první den začátku platnosti dočasné pomalé jízdy bude v čase od 0:00 hod. do 6:00 **hod.**), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího ještě před umístěním příslušných návěstidel. Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění nezakrytých (nezneplatněných) návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti.
- (9) Poslední den platnosti dočasné pomalé jízdy, po ukončení časového vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy, musí být návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu odstraněna nejpozději do 23:59 hod. dne, kdy byla ukončena platnost dočasné pomalé jízdy. Nebudou-li příslušná návěstidla odstraněna (z důvodu, že konec platnosti dočasné pomalé jízdy bude v době snížené viditelnosti), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího. Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění nezakrytých (nezneplatněných) návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti. OSPD odpovídá za odstranění příslušných návěstidel co nejdříve po obnovení viditelnosti.
- (10) Zjistí-li strojvedoucí, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a nebyl o této skutečnosti zpraven, strojvedoucí zastaví vlak (PMD) a ohlásí tuto skutečnost výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.
- (11) Je-li výpravčímu oznámeno, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a strojvedoucí nejsou o jejich umístění zpravováni, postupuje následovně:
- a) pokud je mu známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích;
  - b) pokud mu není známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích o platnosti návěstidel do doby prověření jejich platnosti u zaměstnance OSPD. Zaměstnanec OSPD musí výpravčímu oznámit, zda návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu platí nebo neplatí. V případě jejich neplatnosti musí zajistit jejich zneplatnění.
- (12) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek dočasné pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně,

- b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně,
- c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti maximálně o 50 km/h,
- d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.
- (13) Pokud za sebou následují dvě dočasné pomalé jízdy různých rychlostí a rychlost druhé dočasné pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou dočasnou pomalou jízdu:
- a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěsti **Zkrácená vzdálenost**), nebo
- b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li dočasné pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé dočasné pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.
- (14) Pro dvě dočasné pomalé jízdy platí ustanovení odst. 13 tohoto článku jen tehdy, mají-li obě dočasné pomalé jízdy shodné časové vymezení platnosti.
- (15) Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v odst. 13 tohoto článku, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.
- (16) Při současném umístění návěstidel pro pomalou jízdu a návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu není dovoleno umístit návěstidla tak, aby návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu zvyšovala rychlost pomalé jízdy.
- (17) Zásady pro umísťování návěstidel pro pomalé jízdy platí i pro dočasné pomalé jízdy.

## Čl. 162 Bezpečnostní pomalá jízda

- (1) **Bezpečnostní pomalá jízda** je pomalá jízda, kterou zavádí/ukončuje výpravčí, a to pouze z důvodu zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích v případech stanovených tímto článkem.
- (2) Zavedení bezpečnostní pomalé jízdy je možné v těchto případech:
- a) k zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích při šetření a odstraňování následků MU a/nebo pracovního úrazu,
- b) k zajištění bezpečnosti zaměstnanců při provádění mimořádné prohlídky vlaku (PMD) na traťové koleji, kdy na sousední traťové koleji je dovolena jízda vozidel rychlostí vyšší než 40 km/h,
- c) k zjištění příčiny nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky zaměstnancem dopravce (viz [Čl. 54](#) odst. 11).
- (3) Bezpečnostní pomalá jízda je výpravčím zavedena a ukončena na základě požadavku velitele zásahu HZS Správy železnic, zaměstnance provádějícího šetření MU a/nebo pracovního úrazu nebo zaměstnance provádějícího technickou prohlídku vlaku (PMD).
- (4) Požadavek na zavedení bezpečnostní pomalé jízdy musí obsahovat:
- a) km polohu začátku a konce bezpečnostní pomalé jízdy;

- b) povolenou rychlost. U bezpečnostní pomalé jízdy, zavedené z důvodu prohlídky vlaku (PMD) doprovodem vlaku (PMD) na sousední traťové koleji, je povolena rychlost maximálně 40 km/h;
- c) jméno, příjmení a funkci zaměstnance, který požadavek dává.
- (5) Bezpečnostní pomalá jízda je vždy evidována v telefonním zápisníku, a to i když je telefonický hovor zaznamenán záznamovým zařízením. V případě, že zaměstnanec, který dává požadavek na zavedení nebo ukončení bezpečnostní pomalé jízdy osobně, zapíše požadavek do telefonního zápisníku sám a výpravčí zápis spolupodepíše.
- (6) Bezpečnostní pomalá jízda se neoznačuje návěstidly pro pomalou jízdu (pro dočasnou pomalou jízdu) ani přenosnými varovnými návěstidly.
- (7) O bezpečnostní pomalé jízdě musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.

## **Díl 16** **Varovná návěstidla**

### **Čl. 163** **Základní pojmy**

- (1) **Varovné návěstidlo** je návěstidlo, které svými návěstmi přikazuje dávat návěsti **Pozor** k varování osob anebo upozorňuje zaměstnance na pracovním místě na jízdu vozidel.
- (2) **Světelný výstražný terč** je přenosné varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem. Toto návěstidlo se umísťuje před pracovním místem.
- (3) **Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem** je přenosné varovné návěstidlo systému zařízení automatického varování (dále jen „ZAV“), které se umísťuje u pracovního místa, které může být jak na širé trati, tak i v dopravnách.
- (4) **Zařízení automatického varování (ZAV)** je zařízení pro zajištění bezpečnosti práce na pracovním místě, které se do činnosti uvádí jízdou vozidel samočinně. Zábleskovými světly a houkačkou informuje osoby o jízdě vozidel.
- (5) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno na širé trati tam, kde není zajištěn volný schůdný a manipulační prostor, a má platnost jen při zpravení písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením.

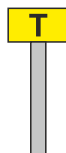
### **Čl. 164** **Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa**

- (1) Návěst **Začátek pracovního místa** (kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy; nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky, na vrcholu žlutá deska s černým písmenem „T“ uprostřed; žlutá deska může být z odrazového materiálu) je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa a přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**, je-li zpraven písemným rozkazem o pracovním místě. Návěstidlo s černým písmenem „D“ musí být nahrazeno návěstidlem s černým písmenem „T“ nejpozději do **31. prosince 2022**.



Obrázek 109

- (2) Návěst **Konec pracovního místa** (kolík nebo obdélníková deska šedé barvy, postavená na kratší straně, na vrcholu žlutá deska s černým písmenem „T“ uprostřed; žlutá deska může být z odrazového materiálu) je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa, která informuje o konci pracovního místa. Návěstidlo s černým písmenem „D“ musí být nahrazeno návěstidlem s černým písmenem „T“ nejpozději do 31. prosince 2022.



Obrázek 110

- (3) V případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem/pracovní skupinou podle předpisu Bp1 v místech, kde je umístěn výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa, je osamělý zaměstnanec/vedoucí prací vždy povinen při sjednávání podmínek práce na zařízení požádat příslušného výpravčího o zpravování strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutých vozidel) o platnosti (aktivaci) uvedeného návěstidla. Odhlášením práce na zařízení je ukončena povinnost tohoto zpravování.
- (4) Návěst **Konec pracovního místa** je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s návěstí **Začátek pracovního místa**.
- (5) Dávání návěstí **Pozor** při zpravení strojvedoucího o platnosti výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo:



Obrázek 111

## Čl. 165 Světelné výstražné terče

- (1) Světelné výstražné terče mají značení jen označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky, které musí být z reflexního materiálu.



Obrázek 112



- (2) Návěst **Práce na trati** (žluté zábleskové světlo nad označovacím pásem) upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu (příp. i zaměstnanci v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.

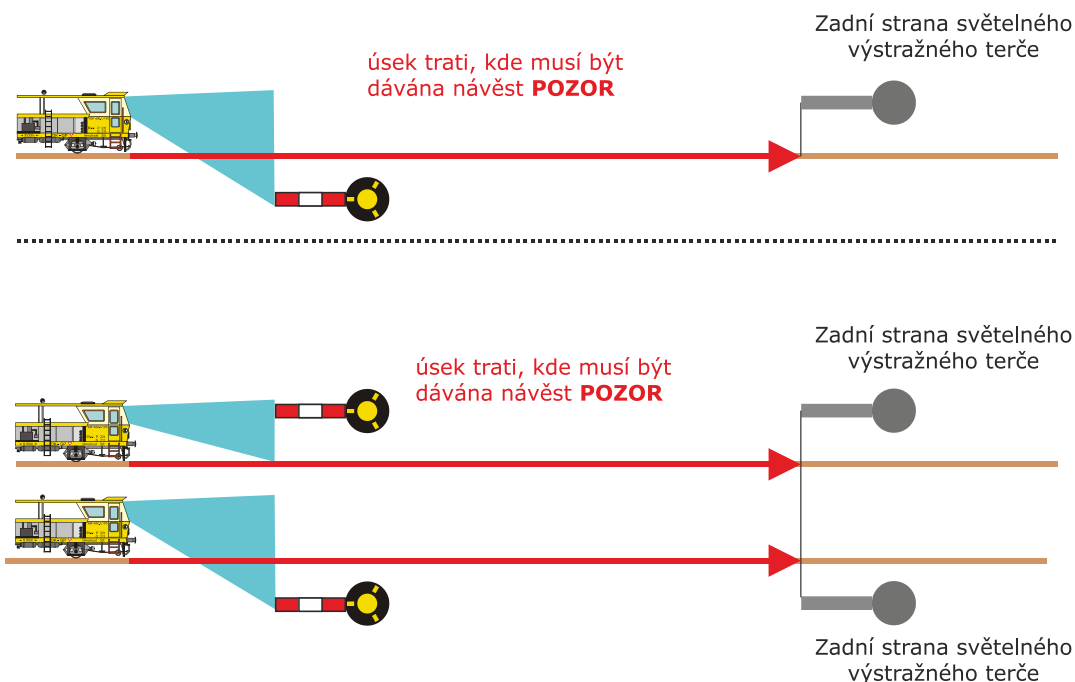


Světelný  
výstražný terč

**Obrázek 113**

- (3) Nenávěstí-li světelný výstražný terč návěst **Práce na trati**, jedná strojvedoucí (příp. i zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) jako v případě, kdy uvedená návěstidla nejsou umístěna.
- (4) Světelný výstražný terč se umísťuje:
- a) na jednokolejných tratích vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;
  - b) na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven se umísťuje pro krajní koleje na jejich vnější straně přímo u koleje, pro kterou platí; pro ostatní koleje se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;
  - c) v dopravnách s kolejovým rozvětvením (v dopravnách D3 nebo dopravnách RB bez kolejového rozvětvení) vpravo přímo u koleje, pro kterou platí.
- O umístění výstražného terče musí být zpraven výpravčí, který v dotčeném úseku tratě organizuje a řídí drážní dopravu.
- (5) Světelný výstražný terč je dovoleno použít bez omezení počtu případů.
- (6) O umístění světelného výstražného terče se strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) vždy zpravuje písemným rozkazem takto:
- „Mezi stanicemi Hýskov – Nižbor je jedno pracovní místo“ **nebo**
  - „Mezi stanicemi Beroun – Karlštejn jsou v první traťové koleji tři pracovní místa“.
- (7) Dávání návěsti **Pozor** při umístění přenosných světelných výstražných terčů:





Obrázek 114

### Čl. 166 Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech

- (1) Návěst **Vlak se blíží** (žluté zábleskové světlo varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem) je viditelnou návěstí a:
  - a) informuje zaměstnance pohybující se na pracovním místě o blížícím se vozidle;
  - b) přikazuje zaměstnancům pohybujícím se na pracovním místě jednat podle pokynu zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě.



zábleskové světlo ZAV

Obrázek 115

- (2) Návěst **Vlak se blíží** (jeden dlouhý zvuk houkačky s jedním nebo se dvěma tóny nebo jeden kolísavý zvuk houkačky ZAV) je slyšitelnou návěstí a informuje o jízdě vozidel a přikazuje osobám jednat podle pokynu zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě.



Obrázek 116

- (3) Návěst **Vykliďte pracovní místo** (dva dlouhé zvuky houkačky s jedním nebo se dvěma tóny nebo dva kolísavé zvuky houkačky ZAV) je slyšitelnou návěstí a přikazuje zaměstnancům podle pokynů zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě odstranit nářadí nebo jiné předměty a zaujmout bezpečné místo určené zaměstnancem odpovědným za bezpečnost na pracovním místě.



Obrázek 117

- (4) Návěst **Urychleně vykliďte pracovní místo** (opakované dávání dlouhého zvuku houkačky s jedním nebo se dvěma tóny nebo opakované dávání kolísavého zvuku houkačkou ZAV) je slyšitelnou návěstí a přikazuje zaměstnancům podle pokynů zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě urychleně odstranit nářadí nebo jiné předměty a zaujmout bezpečné místo určené zaměstnancem odpovědným za bezpečnost na pracovním místě.



Obrázek 118

## **Kapitola IV** **Změna stavebně technických parametrů dráhy**

### **Díl 1** **Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy**

### **Díl 2** **Změny stavebně technických parametrů dráhy**

## Kapitola V Zajištění vozidel proti ujetí

## Kapitola VI Posun

### Díl 1 Značení návěstidel

#### Čl. 182 Základní pojmy

- (1) **Nepřenosná návěstidla platná pro posun** je společný název pro:
  - a) hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun;
  - b) seřadovací návěstidla;
  - c) spádovištní návěstidla;
  - d) návěstidla na kolejové váze.
- (2) **Seřadovací návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo platné jen pro posun.
- (3) **Kmenové seřadovací návěstidlo** je nepřenosné seřadovací návěstidlo, jehož návěst **Posun dovolen** opakuje opakovací seřadovací návěstidlo.
- (4) **Opakovací seřadovací návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo, které je v případě nevyhovující dohlednosti kmenového seřadovacího návěstidla zřizováno pro potřebu opakování návěsti **Posun dovolen** kmenového světelného seřadovacího návěstidla.
- (5) **Spádovištní návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo platné pro posun na spádovišti. Návěstmi spádovištních návěstidel se řídí v seřadovacím obvodu posun vozidel přes svážný pahrbek.
- (6) **Kmenové spádovištní návěstidlo** je nepřenosné spádovištní návěstidlo, umístěné přímo na svážném pahrbku.
- (7) **Samostatné opakovací spádovištní návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo před kmenovým spádovištním návěstidlem, které opakuje nebo předvěstí návěsti kmenového spádovištního návěstidla.
- (8) **Vyčkávací návěstidlo** je proměnné nebo neproměnné seřadovací návěstidlo.
- (9) **Označník** je neproměnné nepřenosné návěstidlo, které stanovuje hranici, za kterou je při posunu směrem ze stanice zakázáno posunovat; posun za označník je dovolen jen po splnění stanovených podmínek.
- (10) **Deska se dvěma černými kruhy** je ruční návěstidlo pro dávání návěsti **Posun za námezník**.
- (11) **Návěstidlo na kolejové váze** je nepřenosné návěstidlo pro dovolení či zakázání jízdy vozidel na kolejové váze.

#### Čl. 183 Značení nepřenosných návěstidel platných pouze pro posun

- (1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení seřadovacích, spádovištních a vyčkávacích návěstidel. Příklady označovacích štítků těchto návěstidel jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných návěstidel.
- (2) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:
  - a) označovacím štítkem, (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);
  - b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);
  - c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;

- d) jen označovací pásem.
- (3) Stožárová světelná návěstidla musí mít označovací pás.
- (4) Označovací pás může být nahrazen nátěrem stožáru.
- (5) Označovacím štítkem se seřadovací návěstidla označují i ze zadní strany stožáru (u trpasličího návěstidla ze zadní strany trpasličího návěstidla). Nelze-li u trpasličích seřadovacích návěstidel z prostorových důvodů umístit označovací štítek návěstidla na zadní stranu návěstidla, musí být na horní návěstní **svítilně** bílými nebo černými arabskými číslicemi napsáno číslo uvedené za zkratkou „Se“ (např. „Se1“ uvede se „1“). Seřadovací návěstidla musí být označena podle tohoto odstavce nejpozději do 31. prosince 2023.
- (6) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.
- (7) **Světelná seřadovací návěstidla** mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky. Označovací pás se na seřadovací návěstidla umísťuje pouze z přední strany návěstidla.



Obrázek 119

- (8) **Mechanická seřadovací návěstidla** mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů s modrými a bílými pruhy stejné délky.
- (9) **Trpasličí seřadovací návěstidla** a **Opakovací seřadovací návěstidla** mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy; označovací pásy ani nátěry stožárů s modrými a bílými pruhy stejné délky se neoznačují.



Obrázek 120

- (10) **Kmenová spádovištní návěstidla** mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 121

- (11) **Samostatná opakovací spádovištní návěstidla** mají značení jen modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



Obrázek 122

- (12) **Vyčkávací návěstidla** mají značení modrými nebo šedými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 123

**Díl 2**  
**Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel**

**Díl 3**  
**Posun**

**Kapitola VII**  
**Posun mezi dopravami**

**Kapitola VIII**  
**Jízdní řád**

**Díl 1**  
**Základní ustanovení**

**Díl 2**  
**Jízdní řád**

**Díl 3**  
**Platnost a změny jízdního řádu**

**Čl. 244**  
**Přechod na středoevropský a letní čas**

- (1) Při přechodu na středoevropský čas (dále jen „SEČ“) se posune čas ze 3:00 hod. letního času (dále jen „LČ“) na 2:00 hod. SEČ.
- (2) Vlaky s přepravou cestujících, které odjíždějí z výchozích či nácestných stanic nebo zastávek podle JŘ ve 2:00 hod. a později, musí odjíždět v přechodové noci až podle SEČ. Vlaky, které by měly z tohoto důvodu vyčkat na čas odjezdu podle SEČ na zastávce, proto výpravčí vypraví z poslední stanice před touto zastávkou až v takovou dobu, aby pobytem na zastávce nebyla narušena jízda jiných, i méně důležitých vlaků.
- (3) **Vlaky bez přepravy cestujících mohou** v období přechodu LČ/SEČ pokračovat v jízdě s náskokem, pokud tomu nebrání dopravní nebo jiné důvody. V případě zpoždění vlaku je možno využít časový rozdíl k jeho zkrácení.
- (4) Při přechodu na LČ se posune čas ze 2:00 hod. SEČ na 3:00 hod. LČ. Všechny vlaky budou tímto přechodem až o 60 minut opožděny.
- (5) Vlaky, které mají podle JŘ stanovený odjezd mezi 2:00 – 2:59 hod. výpravčí vypravují podle pořadí důležitosti vlaků počínaje 3:00 hod. LČ.
- (6) Dopravci mohou pro svoje vlaky vydat opatření, ve kterých mohou být ustanovení tohoto článku upravena.

**Díl 4  
Rychlosti vlaků**

**Díl 5  
Druhy vlaků a jejich druhové zkratky**

**Kapitola IX  
Sestava a brzdění vlaku  
a posunu mezi dopravami**

**Kapitola X  
Organizování drážní dopravy**

**Díl 1  
Všeobecná ustanovení**

**Díl 2  
Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu**

**Čl. 263  
Předvídaný odjezd**

- (1) Předvídaný odjezd se ohlašuje:
  - a) telekomunikačním zařízením nebo
  - b) obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo
  - c) ústně.
- (2) Telekomunikačním zařízením nebo ústně se předvídaný odjezd ohlašuje buď:
  - a) nabídkou a přijetím nebo
  - b) samostatným hlášením.
- (3) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu se může ohlásit bez zřetele na to:
  - a) došla-li odhláška,
  - b) dojel-li křižující vlak nebo
  - c) byla-li dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje.
- (4) Hlášením předvídaného odjezdu se nařizuje:
  - a) závorářům včasná obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení,
  - b) těm závorářům, kteří mají na stanovišti kontrolní zařízení PZS, aby se přesvědčili, zda PZS není v poruše.
- (5) Hlášením předvídaného odjezdu se zaměstnanci dále zpravují o:
  - a) náskoku a zpoždění,
  - b) nezavěšeném postrku nebo
  - c) vlaku, u kterého se po zastavení na širé trati oddělí část, vracející se zpět do stanice jako vlak.
- (6) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu může kromě výpravčího dávat a přijímat i jiný zaměstnanec, určený ZDD. Tento zaměstnanec hlásí předvídaný odjezd jen na příkaz výpravčího, daný zvlášť pro každý jednotlivý případ, a je vždy povinen ihned ohlásit výpravčímu, kdo nepotvrdil příjem hlášení předvídaného odjezdu.
- (7) Potvrzuje-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec určený ZDD, je povinen ihned po potvrzení oznámit výpravčímu čas předvídaného odjezdu.
- (8) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu nesmí výpravčí:



- a) dát, ani potvrdit, dokud není ukončena výluka příslušné traťové koleje;
- b) dát v případě, že má od výpravčího sousední stanice zákazovou dispozici z důvodu výluky kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), viz však odst. 9 tohoto článku;
- c) potvrdit v případě, že se koná výluka vjezdového záhlaví, zhlaví nebo všech kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), kde organizuje a řídí drážní dopravu (viz však odst. 9 tohoto článku).
- (9) Pokud je uvedeno v opatření k výluce (způsob zpracování opatření ve VR je stanoven v předpise D7/2), že lze vypravit vlak ze sousední stanice, tzn. potvrdit předvídaný odjezd před ukončením výluky [odchylně od odst. 8 odrážky b) a c) tohoto článku], musí být splněny následující podmínky:
- a) předvídaný odjezd může být dán a potvrzen pouze pro jízdu jednoho vlaku osobní dopravy,
- b) vlak musí být zpraven písemným rozkazem o konání výluky s uvedením předpokládaného konce výluky,
- c) předpokládaný konec výluky musí být naplánován o 5 minut dříve, než je předpokládaný příjezd vlaku do stanice dotčené výlukou,
- d) výpravčí se před potvrzením předvídaného odjezdu musí dotázat OZOV, zda nepředpokládá překročení času předpokládaného ukončení výluky.
- Dopravce odsouhlasením opatření k výluce bere na vědomí, že v případě neukončení výluky je nutné provedení návratu vlaku z trati a přijetí opatření v rámci operativního řízení provozu.

### Díl 3

#### Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravního Portálu

### Díl 4

#### Zabezpečení jízd vlaků

### Díl 5

#### Jízda bez zabezpečovacího zařízení

### Díl 6

#### Telefonické dorozumívání

### Díl 7

#### Poloautomatický blok

### Díl 8

#### Automatické hradlo

### Díl 9

#### Automatický blok

### Díl 10

#### Nezavěšený postrk

### Díl 11

#### Zabezpečení jízd vlaků na dvou a více kolejných tratích

### Díl 12

#### Sledování jízdy drážních vozidel

### Díl 13

#### Vlakové cesty

**Díl 14**  
**Vjezdy vlaků na obsazenou kolej**  
**a kusou kolej**

**Díl 15**  
**Výprava a odjezd vlaku**

**Díl 16**  
**Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit**

**Díl 17**  
**Výluka dopravní služby**

**Díl 18**  
**Dopravní dokumentace**

**Čl. 352**  
**Telefonní zápisník**

- (1) Telefonní zápisník je tiskopis, do kterého zaměstnanci zapisují údaje o hovorech uskutečněných při telefonním nebo rádiovém zařízení včetně jeho obsahu (při zápisu pokynu, ohlášeného závazným slovním zněním, musí být tento zápis doslovný), popř. i jiné zápisy, nařízené tímto nebo jiným předpisem Správy železnic. Hlášení telefonním nebo rádiovým zařízením nemusí zaměstnanec dokumentovat v telefonním zápisníku v případě, že hlášení je dokumentováno v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci).
- (2) Zápisy v telefonním zápisníku mohou být nahrazeny záznamem hovorů, pořízeným záznamovým zařízením na jiných médiích, pouze v případě, že výpravčí má možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout. Na záznamu hovoru musí být registrován datum a čas zaznamenávaných informací. Činnost záznamového zařízení musí být trvale kontrolována.
- (3) Zápis v telefonním zápisníku musí být proveden:
  - a) nařizují-li to výslovně příslušná ustanovení tohoto předpisu nebo jiný vnitřní předpis Správy železnic (např. předpis Bp1);
  - b) v případě poruchy záznamového zařízení;
  - c) v případě, že výpravčí nemá možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout (např. záznamové zařízení je umístěno v místnosti, do které nemá výpravčí přístup nebo je záznamové zařízení umístěno v jiné stanici).
- (4) V případě, že tento předpis nařizuje provedení zápisu červeně do telefonního zápisníku, použije se červená barva u všech údajů zapsaných v příslušném zápise (tzn. čas, číslo zprávy, stanice, obsah zprávy).
- (5) Ve všech případech, kdy je v tomto předpisu uvedeno, že jiný zaměstnanec provádí zápis do telefonního zápisníku výpravčího (výhybkáře, strážníka oddílu apod.), je tímto myšleno i hlášení provedené prostřednictvím telefonního nebo rádiového zařízení, které musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku a to i v případě, že je hovor **zaznamenáván** záznamovým zařízením. Je-li hlášení prováděno telefonním zařízením, musí hlášení obsahovat i telefonní číslo, ze kterého je hlášení prováděno.
- (6) **Dokumentuje-li** výpravčí hlášení podle odst. 5 tohoto článku, musí po provedení zápisu do telefonního zápisníku zápis přečíst zaměstnanci, který hlášení prováděl a ten musí výpravčímu potvrdit, že provedený zápis odpovídá skutečností, které mu ohlásil. Nesouhlasí-li zápis, musí být výpravčím opraven podle pokynů zaměstnance, který hlášení prováděl.
- (7) Vzor telefonního zápisníku a další podrobnosti o jeho vedení jsou uvedeny v předpise T1.

## Díl 19 Písemné rozkazy

### Čl. 358 Druhy písemných rozkazů

- (1) Jako písemných rozkazů se používá následujících tiskopisů:
  - a) **všeobecný rozkaz** bílé barvy (zkráceně „rozkaz V“);
  - b) **rozkaz k opatrné jízdě** žluté barvy (zkráceně „rozkaz Op“);
  - c) **rozkaz pro tratě s automatickým blokem** zelené barvy (zkráceně „rozkaz Z“);
  - d) **příkaz vlaku** bílé barvy (zkráceně „rozkaz Pv“);
  - e) **všeobecný rozkaz pro PMD** bílé barvy s předtištěným zněním (zkráceně „rozkaz V PMD“);
  - f) **všeobecný rozkaz pro PMD – Výluky** bílé barvy s předtištěným zněním (zkráceně „rozkaz V PMD – Výluky“);
  - g) **příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy** (zkráceně „rozkaz PvD3“). Používá se na tratích D3. Vzor rozkazu a podrobnosti jsou uvedeny v předpise D3;
  - h) **příkaz vlaku pro tratě vybavené radioblokem** (zkráceně „rozkaz PvRB“). Používá se na tratích RB. Vzor rozkazu a podrobnosti jsou uvedeny v předpise D4;
  - i) písemné rozkazy ETCS. Vzory rozkazů ETCS a další podrobnosti jsou uvedeny v předpise **SŽDC Z8 díl IV (prozatímní) - Evropský vlakový zabezpečovač ETCS (dále „jen předpis Z8“)**.
- (2) Vzory a pokyny k způsobu vyplnění tiskopisu písemného rozkazu [vyjma rozkazu uvedených v odst. 1 písm. g) – i)] jsou uvedeny v „Příloze C“ tohoto předpisu.

### Čl. 359 Písemné rozkazy ve svazku

- (1) Písemné rozkazy, sepisované na předepsaném tiskopise, jsou ve svazku a sepisují se průpisem na dvou stejně číslovaných listech.
- (2) V písemných rozkazech sepisovaných na předepsaném tiskopise může být název dopravní, ve které je písemný rozkaz sepisován, napsán ručně nebo otištěn razítkem.
- (3) Je-li na jednom pracovišti vedeno současně více svazků písemných rozkazů téhož druhu (vyjma rozkazu Pv), musí být vzájemně rozlišeny jednotlivé rozkazy indexem u názvu dopravní, ve které je písemný rozkaz sepisován. Rozlišovací index, včetně druhu svazku písemného rozkazu, musí být uveden v ZDD.
- (4) Je-li na jednom pracovišti vedeno současně více svazků písemných rozkazů téhož druhu, které jsou určeny pouze pro diktování, musí být vzájemně rozlišeny tyto svazky rozkazů indexem na místě stanoveném ZDD. Rozlišovací index musí být uveden v ZDD.
- (5) Je zakázáno používat současně více svazků písemného rozkazu stejného druhu (indexu) na jednom pracovišti.
- (6) U písemných rozkazů zůstává ve svazku prvopis rozkazu potvrzený strojvedoucím, průpis dostává strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (7) V případě, že je nařízena jízda vozidla závislé trakce se staženými sběrači, je nutno zpravit strojvedoucí všech činných a k službě pohotových vozidel závislé trakce jednoho vlaku (PMD, posunového dílu).

### Čl. 364 Rozkaz V

- (1) Rozkazem V jsou strojvedoucí zpravováni o skutečnostech, které ovlivňují organizování a provozování drážní dopravy, není-li tímto předpisem stanoveno použití jiného písemného rozkazu.
- (2) Rozkazem V může být strojvedoucí zpraven ve všech stanicích (odbočkách) fyzicky obsazených výpravčím nebo zaměstnancem určeným ZDD.
- (3) Pro zpravovací stanice jsou podmínky stanoveny v PND7.
- (4) Vzor rozkazu V je uveden v „Příloze C.1.7“ tohoto předpisu.
- (5) Jeden rozkaz V téhož obsahu může být sepsán pro několik vlaků stejného směru jízdy, doprovází-li je stejný strojvedoucí a začíná-li jízda vlaku v kalendářní den, kdy byl rozkaz sepsán. Toto ustanovení nelze využít, pokud je na rozkaze V uveden text:
  - a) zpravení o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej,
  - b) o jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla nebo
  - c) rozkaz k odjezdu.
- (6) Jeden rozkaz V může být sepsán i v případě, že je zpravován strojvedoucí posunové zálohy ve stanici (viz [Čl. 200](#) tohoto předpisu).

### Čl. 365 Důvody zpravování rozkazem V

- (1) Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí rozkazem V také v těchto případech:
  - a) o dočasných změnách stavebně technických parametrů dráhy, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy;
  - b) o přechodné neplatnosti hlavních návěstidel, předvěstí, přejezdníků, tabulek s křížem a lichoběžníkových tabulek. Při zneplatnění (zrušení) oddílových nebo krycích návěstidel, která nejsou označena návěstí **Neplatné návěstidlo**, ani nejsou zakryta nebo odstraněna, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem v poslední stanici obsazené výpravčím;
  - c) o poruše (výluce) zabezpečovacího zařízení nebo traťové části vlakového rádiového zařízení;
  - d) o poruše (výluce) zařízení elektrické trakce (včetně přechodné náhrady indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** neproměnným návěstidlem pro elektrický provoz), která má vliv na práci strojvedoucího;
  - e) o poruše (výluce) traťové části zařízení vlakového **zabezpečovače**;
  - f) o poškození (zhasnutí) hlavního návěstidla nebo předvěsti;
  - g) o poškození hlavního návěstidla, které návěstí návěst dovolující jízdu, a o krytí tohoto návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**;
  - h) o poškození hlavního návěstidla, které návěstí návěst dovolující jízdu a není kryto přenosnou návěstí **Stůj**; o tom, že hlavní návěstidlo je poškozeno a není kryto přenosnou návěstí **Stůj**, musí být strojvedoucí zpraven v poslední stanici, obsazené výpravčím;
  - i) o poškození předvěsti, která předvěstí návěst dovolující jízdu, a o krytí samostatné předvěsti přenosnou návěstí **Výstraha**, resp. a o neplatnosti samostatné opakovací předvěsti;

- j) o poškození samostatné předvěsti, která předvěstí návěst dovolující jízdu a není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**; o tom, že předvěst je poškozena a není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**, musí být strojvedoucí zpraven v poslední stanici, obsazené výpravčím;
- k) o zavedení pomalé jízdy, dočasné pomalé jízdy;
- l) o zavedení bezpečnostní pomalé jízdy;
- m) je-li třeba upozornit strojvedoucího na jiné mimořádnosti, které se týkají jeho jízdy (např. jízda po nesprávné koleji, jízda v mezistaničním oddílu);
- n) o změnách ve výluce dopravní služby výpravčího ve stanici (na odbočce);
- o) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici nebo na širé trati pro výstup, nástup a přestup cestujících (např. při nástupu nebo výstupu zaměstnanců Správy železnic, popř. jiných oprávněných osob);
- p) o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce v obvodu stanice z důvodu jízdy po objízdě trase ve stanici;
- q) o mimořádné jízdě provozním odklonem;
- r) o mimořádném sunutí vlaku z důvodu na straně Správy železnic;
- s) o mimořádném přečíslování vlaku z důvodu na straně Správy železnic.
- (2) Pojmem „mimořádné“ podle odst. 1, písm. p) – r) se rozumí případy, kdy k těmto skutečnostem dojde až po aktivaci trasy dopravcem.
- (3) Rozkazem V může být strojvedoucí zpraven ve zpravovací stanici (výchozí je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje, při předpokládaných výlukách AH s oddílovým návěstidlem v případě, že při výluce AH bude oddílové návěstidlo označeno jako neplatné, bude zakryto nebo odstraněno.
- (4) Při předpokládaných výlukách AH a jízdě v mezistaničním oddílu musí písemný rozkaz V obsahovat nejméně:
- a) časový údaj (datum a čas) zahájení a ukončení výluky;
  - b) informaci o jízdě v mezistaničním oddílu (v mezistaničních úsecích s odbočkou o jízdě v prostorovém oddílu mezi ..... a .....);
  - c) informaci o čísle traťové koleje v mezistaničních úsecích, kde je dovolena jízda proti správnému směru;
  - d) pokyn k nepřekročení rychlosti 100 km/h u vlaků, jejichž stanovená rychlost je vyšší;
  - e) informaci o zneplatnění oddílového návěstidla.
- (5) V rozkazu V tištěném prostřednictvím provozní aplikace může být uveden i pokyn z rozkazu Op. Podmínky jsou stanoveny v [Čl. 366](#) tohoto předpisu.
- (6) V rozkazu V tištěném prostřednictvím provozní aplikace může být uveden i pokyn z rozkazu Z. Podmínky jsou stanoveny v [Čl. 368](#) tohoto předpisu.

### Čl. 371 Diktování rozkazu Pv

- (1) Rozkaz Pv musí být výpravčím sepsán vždy, pokud není hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, a to dříve, než výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv.
- (2) Rozkaz Pv nemusí být výpravčím sepsán, pokud je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením a výpravčí má možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout.
- (3) Není-li dodržena podmínka o možnosti poslechnutí si zaznamenaného hovoru se strojvedoucí na záznamovém zařízení na pracovišti výpravčího, musí výpravčí postupovat podle odst. 1 tohoto článku.
- (4) Výpravčí vyzve strojvedoucího telekomunikačním zařízením k sepsání rozkazu Pv takto:

„Sepište příkaz vlaku pro vlak číslo 600“.

- (5) Výpravčí strojvedoucímu nadiktuje obsah rozkazu Pv. Dále strojvedoucímu oznámí:
  - a) pracoviště, ze kterého je rozkaz Pv diktován;
  - b) zda je hovor zaznamenáván **záznamovým zařízením**; není-li hovor zaznamenáván, oznámí mu číslo svého rozkazu Pv;
  - c) své příjmení.
- (6) Strojvedoucí zapíše do rozkazu Pv nadiktované údaje (pokyny) na určená místa, obsah rozkazu Pv výpravčímu přečte a oznámí mu své příjmení. Informaci, že je hovor zaznamenáván **záznamovým zařízením**, strojvedoucí dokumentuje na místo určené v rozkazu Pv.
- (7) Výpravčí strojvedoucímu buď potvrdí správnost textu písemného rozkazu, nebo nařídí opravu chybného textu.
- (8) Pokud výpravčí rozkaz Pv sepisuje, zapíše v rozkaze Pv příjmení strojvedoucího na určené místo.

## Kapitola XI Ustanovení pro elektrizované tratě a vlaky s průběžným napájecím vedením centrálního zdroje energie

### Čl. 374 Základní pojmy

- (1) **Děličník** je nepřenosné neproměnné návěstidlo pro elektrický provoz umístěné v trolejovém vedení, které upozorňuje na místo úsekového děliče.
- (2) **Návěstidlo pro elektrický provoz** je návěstidlo, které uděluje pokyny pro elektrický provoz, popř. pro napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie.
- (3) **Výlukové návěstidlo pro elektrický provoz** je přenosné návěstidlo pro elektrický provoz bez trvalého umístění nebo návěstidlo s trvalým umístěním, které se v době, kdy neplatí, zakrývá, otáčí, sklápí, zhasíná apod.

### Čl. 380 Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

- (1) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu (závadu) na trakčním vedení, na vozidlech závislé trakce (poruchu sběrače), dalších vozidlech nebo na napájecích zařízeních, která mají vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, musí zajistit všemi dostupnými prostředky zastavení vlaku (PMD, posunového dílu), jehož jízda je ohrožena zjištěnou poruchou (závadou) a oznámit poruchu (závadu) na trakčním vedení výpravčímu (není-li jím výpravčí sám). V hlášení musí uvést druh a místo poruchy.
- (2) Poruchu trakčního vedení na širé trati a ve stanici oznámí výpravčí ihned elektrodispečerovi a provoznímu dispečerovi.
- (3) Závady a poruchy na trakčním vedení (napájecích zařízeních), které mají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být odstraněny za výluky dotčeného zařízení (viz ustanovení [Čl. 399](#) tohoto předpisu). Elektrodispečer musí do doby zahájení výluky stanovit podmínky pro jízdy vozidel v úseku dotčeném poruchou (závadou).
- (4) Závady a poruchy na zařízeních elektrické trakce, které nemají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být co nejdříve odstraněny.
- (5) Při poruše napájecí stanice nebo při omezeném napájení trakčního vedení může elektrodispečer nařídít výpravčím:

- a) aby zpravovali strojvedoucí o regulaci trakčního výkonu. Stojí-li vlak ve stanici, zpraví výpravčí strojvedoucího ústně nebo telekomunikačním zařízením, při průjezdu vlaku telekomunikačním zařízením;
  - b) za jak dlouho po odjezdu vlaku s vozidlem závislé trakce smí vypravit následný vlak s vozidlem závislé trakce (určí elektrické mezidobí).
- (6) Skutečnost, že byla výpravčímu nařízena povinnost zpravovat vlaky o regulaci trakčního výkonu, musí elektrodispečer ohlásit i provoznímu dispečerovi.

## Kapitola XII Přejezdy

### Díl 1 Základní ustanovení

#### Čl. 383 Základní pojmy

- (1) **Přejezdem** se rozumí křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, a které je označeno<sup>16</sup>.
- (2) Za přejezd se pro účely tohoto předpisu považuje i centrální přechod s VZPK.
- (3) Za přejezd se nepovažuje přechod bez VZPK v železničních stanicích, určený pro pohyb cestujících nebo zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce<sup>17</sup>.
- (4) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích<sup>18</sup>.
- (5) **Přejezdník** je stožárové nepřenosné návěstidlo, které informuje strojvedoucího o tom, zda musí jet k přejezdům s PZZ nebo k centrálnímu přechodu vybavenému VZPK se zvýšenou opatrností, či nikoliv.
- (6) Přejezdníky jsou:
  - a) kmenové, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny nejméně na zábrzdnu vzdálenost;
  - b) opakovací, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny na vzdálenost, která je kratší než zábrzdna vzdálenost.
- (7) Pro kmenové přejezdníky a opakovací přejezdníky je v předpisech pro provozování dráhy používán společný pojem „přejezdník“.
- (8) **Přenosný přejezdník** je neproměnné přenosné návěstidlo s návěstí **Otevřený přejezd**, které se umísťuje při poruše nebo výluce PZZ anebo při poruše nebo výluce VZPK nejméně na zábrzdnu vzdálenost. Pro toto návěstidlo platí veškerá ustanovení předpisů pro provozování dráhy jako pro kmenový přejezdník.
- (9) **Štít Op** je nepřenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Očekávejte otevřený přejezd**.
- (10) **Výstražný kolík** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno před přejezdem, který nemá PZZ. Přenosné návěstidlo výstražný kolík se za podmínek, stanovených tímto předpisem, umísťuje před přejezd nebo centrální přechod s VZPK, jehož zabezpečovací zařízení je v poruše (popř. je vyloučeno), není-li porucha (výluka) zabezpečovacího zařízení návěstěna přenosným přejezdníkem.

<sup>16</sup> V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

<sup>17</sup> V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

<sup>18</sup> V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.



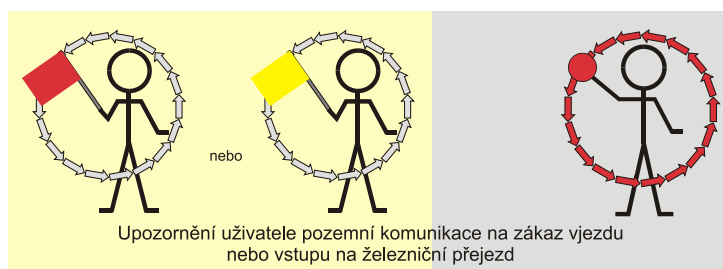
- (11) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro přejezdy** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno pro aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou a má platnost jen při zpravení písemným rozkazem.

#### Čl. 384 Zabezpečení přejezdů

- (1) Přejezdy s přejezdovým zabezpečovacím zařízením jsou vybaveny:
  - a) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami;
  - b) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor;
  - c) přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým se závorami.
- (2) Přejezdové zabezpečovací zařízení je v předpisech označováno:
  - a) PZZ světelné jako PZS;
  - b) PZZ mechanické jako PZM.
- (3) Přehled přejezdů a způsob jejich zabezpečení musí být uveden v TTP a v ZDD.
- (4) V ZDD musí být uvedena i kilometrická poloha místa, za které musí (popř. také místa, ke kterému nejdále může) dojet vozidlo, které se vrací z trati, aby byla zajištěna správná činnost PZS. V těchto místech musí být umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**, popř. také návěst **Místo zastavení**, pokud se odtud pravidelně vrací vlaky nebo PMD a PZS není upraveno pro možnost návratu vlaku (PMD) z ovládacího obvodu.
- (5) Ze strany dráhy se používají následující způsoby varování uživatelů pozemních komunikací:
  - a) výstraha činností PZZ;
  - b) výstraha opakováním návěsti **Pozor**;
  - c) sklopení břevna závory;
  - d) zabezpečení přejezdu výstražnými kříži;
  - e) střežení přejezdu zaměstnancem provozovatele dráhy nebo dopravce.

#### Čl. 385 Střežení přejezdů

- (1) Střežení přejezdů (centrálních přechodů vybavených VZPK) se provádí pouze v případech, nařízených tímto předpisem.
- (2) Střežení přejezdů provádí zaměstnanec tak, že upozorňuje blížící se uživatele pozemní komunikace na zákaz vjezdu nebo vstupu na železniční přejezd kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti červeným světlem, a to, dokud čelo vlaku nebo posunového dílu nevjede na přejezd. Chodce varuje zaměstnanec navíc i ústně.



Obrázek 124



- (3) Zaměstnanec, který střeží centrální přechod vybavený VZPK, varuje blížící se cestující k tomuto centrálnímu přechodu ústně a kroužením červeným nebo žlutým praporkem (za snížené viditelnosti červeným světlem) podle **obrázku 481 tohoto článku**.
- (4) Zaměstnanec, provádějící střežení přejezdu (centrálního přechodu vybaveného VZPK), musí mít:
- a) na hlavě stejnokrojovou (pracovní) čepici, popř. ochrannou přilbu (má-li ji přidělenou);
  - b) u sebe Průkaz zaměstnance Správy železnic (případně zaměstnanecký průkaz dopravce či jiného zaměstnavatele);
  - c) výstražnou vestu (popř. výstražné oblečení).
- (5) Zaměstnanec, který provádí střežení přejezdu, může povolit vjezd nebo vstup uživateli pozemní komunikace pouze ústně a pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se k přejezdu neblíží drážní vozidlo<sup>19</sup>.
- (6) Zaměstnanec, který provádí střežení přechodu vybaveného VZPK, může povolit vstup na tento centrální přechod pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se ke střeženému centrálnímu přechodu neblíží drážní vozidlo.
- (7) Pro jízdu posunového dílu nesmí být na přejezdu nebo na centrálním přechodu, a v jeho těsné blízkosti, používána návěst **Přiblížit** nebo **Stlačit**.

## Díl 2 Přejezdová zabezpečovací zařízení

### Čl. 389 Návěsti přejezdníků

- (1) **Kmenové přejezdníky** mají značení černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s bílými a černými pruhy. Označovací pásy, pokud nejsou z reflexního materiálu, mají v černých pruzích bílé odrazky.



**Obrázek 125**

- (2) Případné černé číslo na označovacím pásu nebo na samostatné bílé tabulce (případně s černým orámováním) uvádí počet přejezdů vybavených PZZ anebo centrálních přechodů vybavených výstražným zařízením pro přechod kolejí, jejichž stav přejezdník návěstí, je-li počet přejezdů anebo centrálních přechodů více než jeden.
- (3) Kmenové přejezdníky se označují písmenem „X“.



**Obrázek 126**

- a) kmenový přejezdník; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy přejezdníku musí být liché pro přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro přejezdník ve směru jízdy od konce tratě;
- b) kmenový přejezdník na vícekolejné trati, včetně více traťových kolejí v nákladišti; číslo před písmenem „X“ uvádí číslo traťové koleje, pro kterou přejezdník platí. Číslo

<sup>19</sup> V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

za písmenem „X“ uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy přejezdníku musí být liché pro přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro přejezdník ve směru jízdy od konce tratě.

- (4) **Opakovací přejezdníky** mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



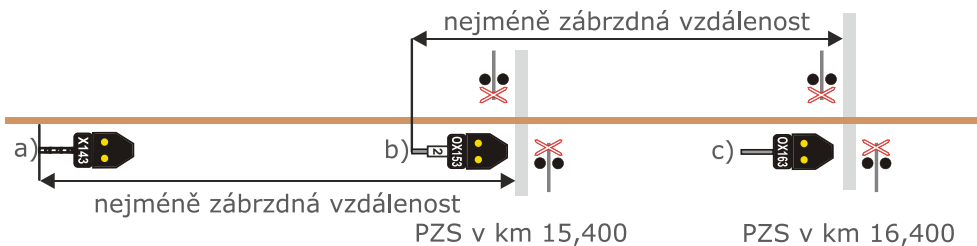
Obrázek 127

- (5) Opakovací přejezdníky se označují písmenem „OX“.



Obrázek 128

- a) opakovací přejezdník; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu **opakovacího** přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy **opakovacího** přejezdníku musí být liché pro **opakovací** přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro **opakovací** přejezdník ve směru jízdy od konce tratě;
- b) opakovací přejezdník na vícekolejné trati, včetně více traťových kolejí v nákladisti; číslo před písmenem „OX“ uvádí číslo traťové koleje, pro kterou **opakovací** přejezdník platí. Číslo za písmenem „OX“ uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu **opakovacího** přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy **opakovacího** přejezdníku musí být liché pro **opakovací** přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro **opakovací** přejezdník ve směru jízdy od konce tratě.
- (6) Před přejezdem s PZZ může být umístěn pouze jeden kmenový přejezdník. V některých případech však může být přejezdník pro některá PZS kmenový a pro jiná opakovací (viz znázornění na obrázku 492 tohoto článku). Takový přejezdník musí být značen jako opakovací.



Obrázek 129

- a) přejezdník X143 je kmenový přejezdník pro PZS v km 15,400;
- b) přejezdník OX153 je opakovací přejezdník pro PZS v km 15,400 a kmenový přejezdník pro PZS v km 16,400;
- c) přejezdník OX163 je opakovací přejezdník pro PZS v km 16,400.
- (7) Návěst **Otevřený přejezd** (dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe) přikazuje strojvedoucímu jet k následujícímu přejezdu s PZZ anebo k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (popř. k tolika přejezdům s PZZ anebo k centrálním přechodům s VZPK, kolik je vyznačeno na označovacím pásu nebo na samostatné bílé tabulce na stožáru přejezdníku) se zvýšenou opatrností.



Kmenový přejezdník  
Opakovací přejezdník

**Obrázek 130**

- (8) Návěst **Uzavřený přejezd** (dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe a nad nimi uprostřed bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník) informuje o správné činnosti PZZ nebo VZPK.



Kmenový přejezdník  
Opakovací přejezdník

**Obrázek 131**

- (9) Návěst **Uzavřený přejezd** (dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe a nad nimi uprostřed přerušované bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník) informuje o správné činnosti PZZ nebo VZPK. Dále tato návěst přikazuje strojvedoucímu oznámit výpravčímu, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, nebyl-li již o této skutečnosti výpravčím zpraven ústně nebo telekomunikačním zařízením.

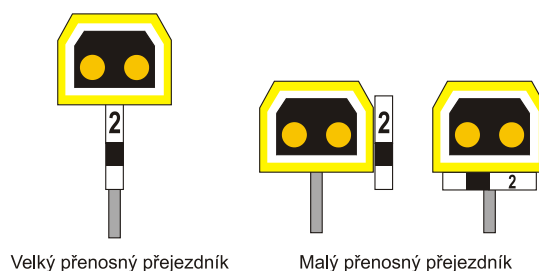


Kmenový přejezdník  
Opakovací přejezdník

**Obrázek 132**

- (10) Výpravčí, kterému je ohlášeno, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, postupuje stejně jako při indikaci nouzového stavu PZS nebo VZPK.
- (11) Pokud je přejezdník neproměnné návěstidlo a ukazuje proto jen návěst **Otevřený přejezd**, odpadá strojvedoucímu povinnost hlásit poruchu přejezdníku, ale poškození vlastního přejezdníku hlásit musí.
- (12) Je-li nepřenosný přejezdník zřízen jako neproměnné návěstidlo, musí být tato skutečnost uvedena v TTP.
- (13) U přejezdů s PZS nebo u centrálních přechodů s VZPK vybavených přejezdníky musí strojvedoucí jet se zvýšenou opatrností i v případě, že na kmenovém přejezdníku (opakovacím přejezdníku) byla návěst **Uzavřený přejezd**, ale vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem (opakovacím přejezdníkem) a přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví.
- (14) Pokud vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem a opakovacím přejezdníkem na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví, musí strojvedoucí na opakovacím přejezdníku očekávat návěst **Otevřený přejezd**. Při další jízdě se řídí návěstí opakovacího přejezdníku.
- (15) Kmenový přejezdník se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ nebo centrálním přechodem s VZPK nejméně na vzdálenost:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
  - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
  - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;

- d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (16) Opakovací přejezdník se umísťuje vždy mezi kmenový přejezdník a přejezd.
- (17) V případě, že je kmenový (opakovací) přejezdník umístěn před hlavním (seřaďovacím) návěstidlem a návěst přejezdníku nařizuje strojvedoucímu jízdu se zvýšenou opatrností, musí ji strojvedoucí dodržet i v případě, že hlavní (seřaďovací) návěstidlo dovoluje jízdu.
- (18) Přenosný přejezdník:
- a) musí mít zvýrazněné obrysy z reflexního materiálu,
  - b) nemusí mít označovací štítek a
  - c) označovací pás může být umístěn i vodorovně.
- Může být buď ve velkém, nebo v malém provedení.



Obrázek 133

- (19) Přenosný přejezdník je vždy neproměnné návěstidlo a pro umísťování platí stejná pravidla jako pro umístění kmenového přejezdníku.
- (20) Návěst **Přejezdník je na opačné straně** (černá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým trojúhelníkem směřujícím k přejezdníku; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami) upozorňuje na mimořádné umístění přejezdníku. Umístění tohoto návěstidla v trakčním vedení musí být odsouhlaseno příslušným odborem OSPD<sup>20</sup> a gestorským útvarem tohoto předpisu<sup>21</sup>.



Obrázek 134

### Díl 3 Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení

#### Čl. 392 Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

- (1) Poruchy PZZ jsou definovány předpisem Z2 a Z3<sup>22</sup>.
- (2) Pro účely předpisů pro provozování dráhy se za poruchu přejezdníku považuje stav, kdy přejezdník nenávěstí návěst **Otevřený přejezd** ani **Uzavřený přejezd**.
- (3) Každý zaměstnanec, který zjistí, že na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu.

<sup>20</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor elektrotechniky a energetiky

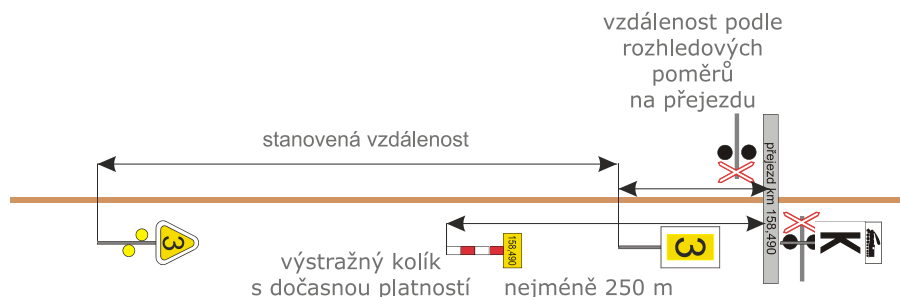
<sup>21</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

<sup>22</sup> Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

- (4) Jestliže je výpravčímu ohlášeno nebo sám zjistí, že na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, zpravuje strojvedoucí rozkazem Op, Pokyn 1.
- (5) Pokud strojvedoucí zjistí poruchu (neuzavření) PZZ, o které nebyl zpraven, musí dávat opakovaně návěst **Pozor** a podle možnosti musí před přejezdem zastavit a ohlásit poruchu PZZ výpravčímu, který udělí strojvedoucímu další pokyny pro jízdu přes přejezd v poruše. Pokud se strojvedoucímu před přejezdem zastavit nepodaří, přesto zastaví a ohlásí poruchu PZZ výpravčímu, který udělí strojvedoucímu pokyny pro další jízdu.
- (6) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu PZZ anebo přejezdníků, ji musí ihned ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Výpravčí, kterému byla porucha PZZ nebo přejezdníku ohlášena, o tom ihned zpraví výpravčího sousední stanice, jehož se porucha PZZ nebo přejezdníku týká.
- (7) V případě, že je přejezdník poškozen a není označen jako neplatný, musí strojvedoucí zachovat postup jako u návěsti **Otevřený přejezd** a tuto skutečnost ihned ohlásit výpravčímu.
- (8) U přejezdů vybavených PZZ bez přejezdníků musí výpravčí při poruše PZZ zajistit zpravení strojvedoucích všech vlaků (PMD a posunových dílů) o jízdě se zvýšenou opatrností.
- (9) U přejezdů vybavených PZZ s přejezdníkem postupuje výpravčí takto:
- a) je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZS (bez ohledu na to, zda je PZS v pořádku nebo v poruše), zajistí zpravení strojvedoucích všech vlaků (PMD a posunových dílů) o jízdě se zvýšenou opatrností. Poruchu přejezdníku v písemném rozkaze zvlášť neuvádí (na přejezd se pohlíží jako by byl rovněž v poruše);
  - b) je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZM, ale PZM je v pořádku, zpraví strojvedoucí vlaků (PMD) písemným rozkazem o neplatnosti přejezdníku;
  - c) je-li poroucháno jen PZZ, ale přejezdník vykazuje správnou činnost, zajistí zpravování strojvedoucích o tom, že tato porucha je již ohlášena. Zpravení je možné ústně, telekomunikačním zařízením (bez sepsání rozkazu Pv) nebo písemným rozkazem. O poruše PZZ se strojvedoucí nezpravují.

#### Čl. 395 Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou

- (1) Po dobu provozování dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou, odstraňovanou na požádání, musí být splněny tyto podmínky:
- a) přejezd musí být opatřen výstražnými kříži;
  - b) před přejezdem musí být umístěny výstražné kolíky s dočasnou platností pro přejezdy nebo přenosné výstražné kolíky;
  - c) je-li potřebné omezení traťové rychlosti, musí být označeno návěstmi pro pomalou jízdu;
  - d) strojvedoucí všech vlaků a PMD musí být zpraveni písemným rozkazem o:
    - da) aktivaci přejezdu;
    - db) platnosti, popř. umístění výstražných kolíků;
    - dc) případné pomalé jízdě.



Obrázek 135

- (2) V době, kdy je vjezd nebo vstup na přejezd pro všechny uživatele pozemní komunikace znemožněn uzamykatelnou zábranou, se toto místo nepovažuje za přejezd.
- (3) V ZDD musí být uvedeny podmínky:
  - a) pro povolení jízdy vozidel přes přejezd;
  - b) způsobu obsluhy přejezdů s uzamykatelnou zábranou.

## Kapitola XIII Výluky

### Díl 1 Všeobecná ustanovení

#### Čl. 396 Základní pojmy

- (1) **Zařízení dopravní cesty** je společný název pro železniční spodek, železniční svršek, železniční přejezdy, telekomunikační zařízení, zabezpečovací zařízení, elektrická zařízení (trakční vedení, napájecí stanice, osvětlení venkovních prostor, ohřev výhybek apod.), zařízení systému ERTMS/ETCS, zařízení systému pro automatické vedení vlaku, stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, pevná zařízení pro měření, údržbu a opravu dráhy, technologie tunelu, budovy a zařízení ve správě Správy železnic určené k organizování a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb veřejnosti (např. nástupiště, podchody atd.), včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování.
- (2) **Technologie tunelu** je společný název pro technická zařízení, zajišťující bezpečnost provozování drážní dopravy v tunelu (např. pohybová čidla, vzduchotechnika, zabezpečení vlastního tunelu apod.).
- (3) **Předpokládaná výluka** je výluka, která je zahrnuta v „Přehledu povolených výluk na týden XY“ a pro kterou je vydán VR podle předpisu D7/2.
- (4) **Nepředpokládaná výluka** je výluka, která nespĺňuje podmínky pro předpokládanou výluku a může se konat pouze za účelem odstranění nevyhovujícího stavu zařízení dopravní cesty, který omezuje nebo ohrožuje provozování dráhy nebo může ohrozit bezpečnost osob. Při nepředpokládané výluce lze provádět i práce zajišťující opravy a údržbu v případě, že doba konání neomezí provozování drážní dopravy, tzn. práce jsou provedeny v době, kdy není na daném úseku přidělena kapacita dráhy a nesmí dojít k úpravám vyžadujícím změny ZDD, resp. TTP.

## Čl. 397 Všeobecná ustanovení

- (1) Práce zasahující do provozuschopnosti zařízení dopravní cesty se vždy musí konat při výluce dotčeného zařízení dopravní cesty (např. demontáž kolejnic, podbíjení).
- (2) Z provozu mohou být vyloučena zařízení dopravní cesty z důvodu:
  - a) opravy, údržby nebo rekonstrukce (modernizace) zařízení dopravní cesty;
  - b) odstranění překážky způsobující nesjízdnost koleje;
  - c) obnovení provozuschopnosti koleje;
  - d) činnosti nebo práce v ochranném pásmu dráhy.
- (3) Výluky zařízení dopravní cesty mohou být:
  - a) předpokládané, nebo
  - b) nepředpokládané.
- (4) Provozní dispečer je oprávněn zakázat předpokládanou výlukou. Postup je stanoven v předpise D7/2. V případě nepředpokládané výluky může být zákaz konání vydán pouze na základě souhlasu OZOV.
- (5) Ustanovení této kapitoly předpisu, pojednávající o výlukách kolejí, však nejsou plně aplikovatelná na výluky zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení. Postup pro tyto výluky stanoví vztahné předpisy (předpis T100, předpis D7/2 atd.), pojednávající o výlukách zabezpečovacího, popř. telekomunikačního zařízení. Základní pravidla stanovená tímto předpisem pro zajištění realizace výluky (procesy k zahájení a ukončení výluky) musí být plně dodržena i při výluce ZZ (vyjma výluk závislostí ZZ podle předpisu T100) a telekomunikačního zařízení.
- (6) Pro výluky zabezpečovacího, popř. telekomunikačního zařízení nebo není-li z důvodu výluky (např. kolejové) zajištěna jejich správná činnost, se aplikuje dopravní opatření z ustanovení vztahujících se k poruchám těchto zařízení uvedená v tomto předpise, popř. v dalších předpisech (např. předpis Z1, Z3<sup>23</sup>, Z2).
- (7) Při výluce staniční koleje se za vyloučený úsek považuje celá délka koleje uvedená v ZDD. Má-li být vyloučena pouze část staniční koleje, musí být ve VR přesně vymezeno, mezi kterými prvky (např. návěstidly) je část staniční koleje vyloučena (popř. může být vymezena i pomocí km polohy).
- (8) Za napěťovou výlukou trakčního vedení se pro potřeby tohoto předpisu považuje výlukou trakčního vedení v rozsahu definovaném prvky z platného „Schématu napájení a dělení trakčního vedení a obsluhy úsekových odpojovačů“, vyjma:
  - a) výluk pro kolejové spojky vymezené km polohou a číslem výhybek, a
  - b) nepředpokládaných výluk definovaných v rámci zajištění bezpečnosti operativně elektrodispečerem.
- (9) V případě, že opatření ve VR vyžadují změnu ZDD, musí být změna ZDD zpracována v souladu s ustanoveními prováděcích pokynů SŽ D5-1 – Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček. Změna ZDD se nezpracovává v případě, že jsou opatření ve VR v souladu s obsluhou zabezpečovacího zařízení při jeho poruchách ve smyslu ustanovení předpisů Z1, Z3, Z2 a případně DU k těmto předpisům.
- (10) Ve všech případech, kdy je v této kapitole předpisu uvedeno, že OZOV (nebo zaměstnanec pro řízení sledu, dále jen „ZPRS“) provádí zápis do telefonního zápisníku, je tímto myšleno

<sup>23</sup>

Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

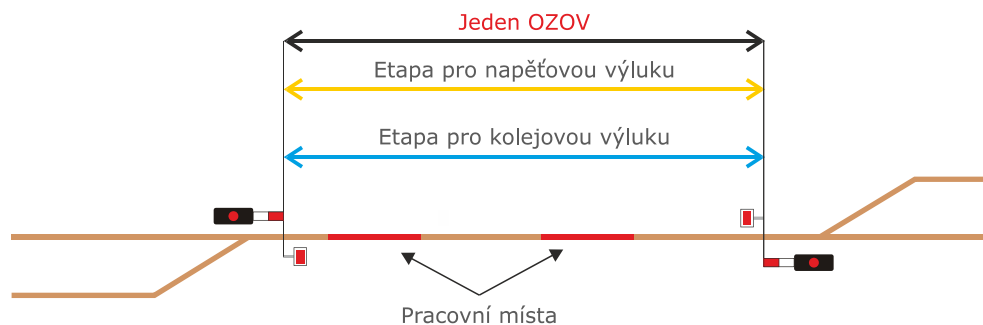


- i oznámení telekomunikačním zařízením, které musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku.
- (11) Oznámení provedené telekomunikačním zařízením (včetně čísla fonogramu výpravčího) dokumentuje OZOV do „Protokolu o výluce“. Podmínky pro vedení „Protokolu o výluce“ jsou stanoveny v předpise D7/2.
  - (12) Evidence oznámení komunikace mezi výpravčím a OZOV dokumentovaná v telefonním zápisníku a „Protokolu o výluce“ se považuje za prokazatelné provedení oznámení.
  - (13) Zaměstnanec obsluhující ZZ, uvedený v ZDD, smí obsluhovat ZZ ve vyloučené koleji (přestavovat výhybky a výkolejky, provádět obsluhu PZZ apod.) pouze na základě žádosti ZPŘS, nebo **VVP, pokud ZPŘS není ustanoven**.
  - (14) Výhybky a výkolejky, které svojí závislostí zasahují současně do provozované i vyloučené koleje (např. odvrtné výhybky nebo výkolejky), mohou být přestavovány pouze po vzájemné dohodě mezi zaměstnancem obsluhujícím ZZ a ZPŘS, nebo **VVP, pokud ZPŘS není ustanoven**.
  - (15) Závazná slovní znění pro zahájení a ukončení výluk zařízení dopravní cesty a příklady vymezení výluk kolejí jsou uvedena ve služební rukověti SR101/1(D), v následujících článcích této kapitoly předpisu jsou uvedena pouze vybraná závazná slovní znění pro zahájení a ukončení výluky.

### Čl. 398 Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky

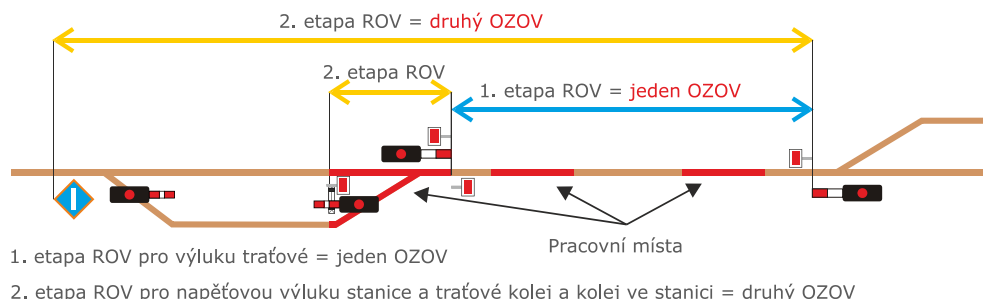
- (1) V tomto předpise jsou stanovena základní pravidla pro ustanovení zaměstnanců do daných funkcí a povinnosti těchto zaměstnanců ve vztahu k realizaci výluky. Další dílčí povinnosti těchto zaměstnanců stanovuje předpis D7/2.
- (2) Pro činnosti související se zajištěním realizace výluky se ustanovují zaměstnanci do těchto funkcí:
  - a) odpovědný zástupce objednavatele výluky (OZOV);
  - b) zaměstnanec pro řízení sledu (ZPŘS);
  - c) vedoucí výlukových prací (VVP);
  - d) organizační zástupce zhotovitele (OZZ).
- (3) ZPŘS odpovídá za zajištění bezpečnosti při jízdách PMD, posunových dílů na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje ve spolupráci s VVP nebo OZZ, je-li ustanoven.
- (4) ZPŘS plní povinnosti zaměstnance řídicího posun. ZPŘS může pověřit strojvedoucího PMD, aby si vyžádal postavení posunové cesty pouze v těchto případech:
  - a) při odjezdu PMD z provozované koleje na vyloučenou traťovou kolej;
  - b) při vjezdu PMD z vyloučené traťové koleje na provozovanou koleja současně musí tuto skutečnost oznámit výpravčímu při sjednání jízdy PMD na vyloučenou traťovou kolej (z vyloučené traťové koleje).
- (5) Pro každou výluky je určen vždy pouze jeden OZOV a maximálně dva ZPŘS. Počet VVP a OZZ stanovuje předpis D7/2. Za výluky se v tomto případě považují všechny dílčí výlukové etapy (příp. i nepředpokládaná výluky) konané ve vymezeném úseku tratě nebo obvodu stanice (viz znázornění na obrázku 502 tohoto článku). Samostatný OZOV může být stanoven pro výluky ZZ (souběžnou s kolejovou výlukou), která nevyžaduje pohyb drážních vozidel v kolejišti a ani stavební úpravy v kolejišti.





**Obrázek 136**

- (6) V případě, že na sebe bezprostředně navazují dvě výluky (např. dvě různé etapy VR), musí být místo vzájemného styku vyloučeného zařízení dopravní cesty vymezeno obdobně jako krytí vyloučeného místa mezi provozovanou a neprovozovanou částí kolejiště.
- (7) V případě, že je nutné pověřit více zaměstnanců do funkce OZOV v rámci jednoho vyloučeného úseku, musí být úsek rozdělen na dílčí etapy tak, aby na sebe výluky navazovaly, tzn. nepřekrývaly se. Výluky se mohou překrývat pouze v případě, že je to z důvodu technologie daného zařízení nezbytné (viz znázornění na obrázku 503 tohoto článku) a ve VR musí být stanoveno:
- místo styku výluk, včetně označení;
  - hranice působnosti OZOV, které se nemohou vzájemně překrývat;
  - povinnost OZOV prokazatelně zpravit dotčené zaměstnance (VVP, ZPŘS, odpovědné vedoucí odborných správ podílejících se na výluce) o místě styku výluk a zákazu jízdy vozidel do úseku navazující výluky. V případě, že by byla mimořádně nutná jízda vozidel z obvodu působnosti jednoho OZOV do obvodu působnosti druhého OZOV, musí tuto jízdu schválit oba OZOV a o této jízdě prokazatelně zpravit „Protokolem o výluce“ všechny ZPŘS, kterých se jízda vozidla týká.



**Obrázek 137**

- (8) Zaměstnancem plnícím povinnosti OZOV musí být ustanoven vždy odborně způsobilý zaměstnanec OSPD Správy železnic.
- (9) Do funkce OZOV může být také ustanoven:
- pro napěťové výluky – elektrodispečer;
  - pro výluky zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení – dispečer železniční dopravní cesty.
- (10) Určení zaměstnanců do funkce OZOV podle odst. 9 tohoto článku je povoleno v případech, kdy je možné prověřit funkčnost zařízení vzdálenou diagnostikou a není potřeba převzít zařízení v místě výluky.
- (11) Při výlukách menšího rozsahu může OZOV vykonávat i funkci VVP a ZPŘS, pokud splňuje podmínky odborné způsobilosti výkonu těchto funkcí.
- (12) Strojvedoucí hnacího vozidla (včetně speciálního hnacího vozidla), který vykonává činnosti strojvedoucího na vyloučené koleji, nemůže vykonávat zároveň i funkci OZOV, ZPŘS anebo VVP, byť by byl k výkonu těchto funkcí odborně způsobilý.

- (13) Pro zajištění komunikace mezi zaměstnancem řízení provozu a ZPŘS, resp. VVP (nebo OZZ) musí být ustanoveni do těchto funkcí zaměstnanci v následujících případech:
- a) ZPŘS – musí být ustanoven v případech, kdy bude po vyloučených kolejích prováděn pohyb drážními vozidly. Nebude-li po vyloučených kolejích prováděn pohyb drážními vozidly, nemusí být ustanoven.
  - b) VVP – musí být ustanoven v případech, kdy je nutno provádět, resp. sjednat obsluhu zabezpečovacího zařízení ve vyloučené koleji a není ustanoven ZPŘS. Je-li ustanoven ZPŘS, sjednání obsluhy zabezpečovacího zařízení na základě požadavku VVP zajišťuje ZPŘS. Pro komunikaci s výpravčím může být stanoven pouze jeden VVP, popř. OZZ.
- (14) **Organizační zástupce zhotovitele** (dále jen „OZZ“) je odborně způsobilý zaměstnanec zhotovitele s příslušnou odbornou zkouškou provozovatele dráhy (viz předpis Zam1).

## Díl 2 Nepředpokládané výluky

### Čl. 399 Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky

- (1) Pokud výpravčí zjistí (nebo je mu nahlášeno) zjevné poškození zařízení dopravní cesty (např. poškození koleje, výhybky, trakčního vedení), bezodkladně zastaví provozování drážní dopravy na dotčeném zařízení. Příčinu a rozsah poškození, jakož i místo poškození, ohlásí zaměstnancům OSPD odpovědným za provozuschopnost daného zařízení dopravní cesty.
- (2) Nepředpokládanou výlukou je oprávněn zahájit, resp. ukončit:
  - a) v dopravně dotčené výlukou výpravčí, který zde organizuje a řídí drážní dopravu;
  - b) u traťové koleje výpravčí přednostního směru.
- (3) Nepředpokládanou výlukou může výpravčí zahájit pouze na základě požadavku OZOV. Požadavek na zahájení nepředpokládané výluky OZOV zapíše do telefonního zápisníku výpravčím stanic dotčených nepředpokládanou výlukou a musí obsahovat:
  - a) jméno a příjmení OZOV. Nahlášení kontaktu na OZOV je možno uskutečnit prostřednictvím příslušné aplikace podle předpisu D7/2;
  - b) rozsah omezení;
  - c) předpokládaný termín ukončení výluky;
  - d) jméno a příjmení ZPŘS případně VVP, jsou-li ustanoveni;
  - e) způsob komunikace OZOV, ZPŘS nebo VVP s výpravčím (číslo mobilního telefonu apod.).
- (4) Požadavek na zahájení nepředpokládané výluky podle odst. 3 tohoto článku musí při výluce napětí trakčního vedení obsahovat, zda je povolena (zakázána) jízda drážních vozidel, jejichž jízda nesouvisí s výlukovými pracemi po koleji s výlukou trakčního vedení (viz [Čl. 412](#) odst. 8).
- (5) Při zahájení nepředpokládané výluky musí být provedeny všechny úkony podle ustanovení tohoto článku.
- (6) **Za bezodkladné zpracování informace o nepředpokládané výluce do určené aplikace odpovídá zaměstnanec Správy železnic (viz předpis D7 a předpis D7/2).**
- (7) Při ukončení nepředpokládané výluky musí být provedeny všechny úkony, resp. oznámení a jejich evidence jako u předpokládané výluky.
- (8) V případě, že nejsou splněny podmínky pro zahájení nepředpokládané výluky podle odst. 2 tohoto článku, postupuje výpravčí podle ustanovení pro mimořádnosti uvedené v tomto předpise.
- (9) Zjistí-li odpovědný zaměstnanec OSPD závalu blížící se nevyhovujícímu stavu k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy na zařízení dopravní cesty (nebo je mu

ohlášena), která vyžaduje nepředpokládanou výlukou, jejíž zahájení je možné odložit, postupuje následovně:

- a) nejprve stanoví:
    - aa) rozsah a vymezení vyloučených zařízení dopravní cesty;
    - ab) nejpozdější termín zahájení oprav včetně délky opravy (tzn. délka výluky);
    - ac) případné omezení provozování drážní dopravy (pomalé jízdy apod.) do doby zahájení výluky;
  - b) je-li nutné nepředpokládanou výlukou zahájit do 24 hodin od zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, kontaktuje dotčeného výpravčího, který informuje provozního dispečera, ten stanoví nejvhodnější čas pro realizaci výluky. Provozní dispečer je zodpovědný za informování dotčených dopravců;
  - c) je-li možné nepředpokládanou výlukou zahájit více než 24 hodin po zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, informuje příslušného objednavatele [v mimopracovní době postupuje podle písm. b) tohoto odstavce]. Zaměstnanec OSPD určený ředitelem OŘ zajistí vydání Edps. Obsah Edps je uveden v „Příloze E“ tohoto předpisu.
  - d) v případě, že je možné opravu dočasně odložit na tak dlouho, aby mohla být výlukou zařazena do plánu výluk a povolena ve smyslu předpisu D7/2 (tzn. v případě, že je k dispozici vhodný VR), objedná objednavatel předpokládanou výlukou.
- (10) Nebude-li některé ZZ po ukončení nepředpokládané výluky vykazovat správnou činnost, uvede tuto skutečnost OZOV v oznámení o volnosti kolejí a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, včetně požadavku na zavedení dopravních opatření (u PZZ s uvedením skutečné km polohy PZZ, včetně čísla přejezdu ve tvaru PXXXXX).

### **Díl 3 Předpokládané výluky**

#### **Čl. 401 Všeobecná ustanovení**

- (1) Při předpokládané výluce je odpovědný zástupce OSPD povinen oznámit jméno a příjmení zaměstnance, který bude při výluce plnit povinnosti OZOV podle platných ustanovení předpisu D7/2.
- (2) OZOV při výlukové činnosti provádí tato oznámení:
  - a) připravenost a požadavek k zahájení výluky včetně nahlášení kontaktu na OZOV, ZPŘS (je-li ustanoven), příp. VVP;
  - b) změny OZOV, ZPŘS příp. VVP, včetně kontaktu. Způsob oznámení změny OZOV je stanoven předpisem D7/2;
  - c) volnost kolejí a provozuschopnost výlukou dotčených zařízení dopravní cesty při ukončování **výluky, upozornění** na nutnost zavedení případných omezení provozování dráhy (např. pomalé jízdy, **upozornění na** odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty) po ukončení výluky, včetně termínu jeho platnosti.
- (3) Oznámení o skutečnostech uvedených v odst. 2 tohoto článku ohlašuje OZOV výpravčímu, který je oprávněn k zahájení, resp. ukončení výluky.
- (4) Výlukou je oprávněn zahájit, resp. ukončit (vyjma výluky napájecí stanice, viz [Čl. 413](#) tohoto předpisu):
  - a) v dopravně dotčené výlukou výpravčí, který zde organizuje a řídí drážní dopravu. Platí i pro výpravčí v samostatných obvodech stanice;
  - b) u traťové koleje výpravčí přednostního směru.
- (5) VR může povolit zahájení, resp. ukončení výluky odchýlně od odst. 4, písm. b) tohoto článku a to výpravčímu oprávněnému vyloučit záhlaví dopravny s kolejovým rozvětvením

a současně traťovou kolej, která na záhlaví navazuje a není pro výpravčího přednostním směrem.

- (6) Dochází-li při výlukové činnosti ke změně způsobu organizování a řízení dráhy a drážní dopravy případně i k odstranění součástí zařízení dopravní cesty (nebo aktivování nových součástí zařízení dopravní cesty), může být výluka ukončena pouze tehdy, je-li tato skutečnost zpracována do ZDD.
- (7) Přednosta PO odpovídá za aktuálnost ZDD a za skutečnost, že dotčení zaměstnanci řízení provozu budou se změnami ZDD seznámeni (příp. přezkoušení z obsluhy ZZ) v souladu s [Čl. 33](#) tohoto předpisu. Nebyl-li výpravčí seznámen se změnami ZDD (příp. přezkoušen z obsluhy ZZ), výluku neukončí a ihned upozorní na tuto skutečnost přednostu PO (popř. nehodovou pohotovost PO). Dále postupuje na základě pokynů přednosty PO (popř. nehodové pohotovosti PO), se kterými seznámí provozního dispečera.
- (8) Došlo-li ke změně stavebně technických parametrů dráhy, musí být provedena i změna příslušných údajů v TTP podle [Čl. 170](#) a [Čl. 171](#) tohoto předpisu, včetně zajištění zpravování o těchto změnách podle [Čl. 172](#) tohoto předpisu.

#### Čl. 402

##### Změna rozsahu předpokládané výluky

- (1) Změny v rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty při předpokládané výluce jsou povoleny v:
  - a) rozsahu vymezení místa z provozních důvodů (podle odst. 2 tohoto článku);
  - b) rozsahu vymezení místa z důvodu odstranění závady blížící se nevyhovujícímu stavu zařízení dopravní cesty (podle odst. 3 až 7 tohoto článku) nebo
  - c) čase konání výluky z provozních důvodů např. zpoždění vlaků (podle odst. 8 tohoto článku).
- (2) V případě, že je z provozních důvodů (mimořádnost, **nepředpokládaná** výluka, porucha mechanizace pro výluku) nemožné zahájit výluku podle bodu 1 VR v plném rozsahu, musí být v oznámení o připravenosti k zahájení výluky vždy vyjmenovaná všechna zařízení dopravní cesty z původního rozsahu vyloučených zařízení stanovené VR, jejichž výluka může být zahájena. Např. „Odchylně od ROV 63505 etapa B může být zahájena pouze výluka liché kolejové skupiny v dopravně Řevnice. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPRS Karel Bešta, radiostanice“.
- (3) V případě, že OZOV při zahájení výluky požaduje změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty, odchylně od VR, může výpravčí zahájit výluku a dát svolení k provádění prací pouze se souhlasem provozního dispečera.
- (4) Žádost o změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty (včetně jeho popisu) musí OZOV oznámit výpravčímu vždy zápisem do telefonního zápisníku.
- (5) Souhlas (popř. nesouhlas) provozního dispečera musí výpravčí dokumentovat v telefonním zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (6) Vyšší rozsah vyloučení zařízení dopravní cesty musí být vždy zaveden jako nepředpokládaná výluka. V případě potřeby přijetí změny opatření dopravce zpracovaného ve VR, zajistí provozní dispečer projednání s dispečerem dopravce a o případných změnách informuje dotčené výpravčí (resp. dirigující dispečery, dispečery RB).
- (7) Má-li změna rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty vliv na zpravování vlaků je výpravčí (resp. dirigující dispečer, dispečer RB) povinen, před tím, než dovolí jízdu vlaků v úseku omezení, zajistit zpravování vlaků odchylně od vydaného VR.
- (8) Je-li třeba změnit začátek nebo konec výluky, je třeba vždy dohody výpravčího oprávněného k zahájení, resp. ukončení výluky, provozního dispečera a OZOV, při napětové výluce trakčního vedení také elektrodispečera. Změnu začátku nebo konce výluky (zkrácení doby konání výluky) musí vždy odsouhlasit OZOV. V případě, že dojde k úpravě začátku zahájení výluky a zároveň nelze zkrátit dobu konání výluky, musí provozní dispečer zajistit informování výlukou dotčených dopravců o změně ukončení výluky a vyžádat si úpravu opatření.

- (9) Všechny schválené změny v rozsahu výluky (viz odst. 1, 2 a 7 tohoto článku) oznámí výpravčí, který je oprávněný k zahájení a ukončení výluky, a kterému byla změna povolena:
- a) sousední stanici;
  - b) zpravovacím (výchozím) stanicím;
  - c) staničním zaměstnancům;
  - d) traťovým stanovištím;
  - e) dalším zaměstnancům (např. zaměstnancům zajišťujícím kontrolu infrastruktury), kterých se změna týká.
- (10) OZOV musí zajistit seznámení všech zaměstnanců, kteří se přímo podílejí na realizaci výluky o změně rozsahu předpokládané výluky (viz odst. 1, 2 a 7 tohoto článku) „Protokolem o výluce“. Seznámení je možné zajistit prostřednictvím zaměstnanců ve funkci ZPŘS, VVP nebo OZZ.

### Čl. 403 Připravenost k zahájení výluky

- (1) Před zahájením předpokládané výluky oznámí OZOV výpravčímu, zápisem do telefonního zápisníku, že podmínky určené VR k zahájení výluky jsou splněny a že výluka může být zahájena, tzv. připravenost. Skutečnost o připravenosti k zahájení výluky může OZOV ohlásit i telekomunikačním zařízením. Telefonické hlášení o připravenosti k zahájení výluky výpravčí vždy dokumentuje v telefonním zápisníku.
- (2) Oznámení o připravenosti k zahájení výluky musí obsahovat:
- a) číslo VR (včetně etapy), podle kterého může být výluka zahájena;
  - b) jméno a příjmení OZOV (včetně kontaktu), ZPŘS (je-li ustanoven včetně kontaktu) a příp. VVP;
  - c) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku.
- (3) V případě, že je oznámení o připravenosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem, ze kterého ohlašuje připravenost k zahájení výluky takto:  
„Zde je OZOV Karas, ve stanici Bor číslo telefonu. Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, druh telekomunikačního zařízení.“
- (4) Dokumentování oznámení o připravenosti k zahájení výluky se provádí následovně:
- a) zápisem OZOV do telefonního zápisníku takto:  
„Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, **radiostanice**. Podpis OZOV.“
  - b) zápisem výpravčího do telefonního zápisníku, je-li připravenost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením takto:  
„Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, **radiostanice. Karas.**“
- (5) V oznámení může OZOV uvést pouze odkaz na číslo VR a na etapu (na etapy) v případě, že výluka bude zahájena v plném rozsahu uvedeném v bodě 1 VR (místo výluky). V případě jakékoliv odchylky v rozsahu vyloučeného zařízení dopravní cesty, musí postupovat ve smyslu příslušných ustanovení [Čl. 402](#) tohoto předpisu.

## Čl. 404 Zahájení výluky

- (1) V době zahájení předpokládané výluky nesmí být v mezistaničním úseku (v prostorovém oddílu mezi stanicí a odbočkou) žádné vozidlo, které nebude použito při výluce.
- (2) V případě, že je nutné, aby na traťové koleji bylo vozidlo (vozidla) určené pro výlukové práce před zahájením výluky, může výpravčí udělit souhlas k jízdě PMD za vlakem (zpravení strojvedoucího PMD viz [Čl. 408](#) odst. 4 tohoto předpisu), a traťovou kolej může po dojezdu vlaku do sousední stanice a udělení odhlášky za tímto vlakem vyloučit.
- (3) Po zjištění, že jsou podmínky uvedené v odst. 1 tohoto článku a [Čl. 403](#), popř. [Čl. 399](#) tohoto předpisu splněny, může výpravčí vyloučit kolej a udělit OZOV souhlas k započetí výlukových prací. Bez souhlasu výpravčího nesmí být s výlukovými pracemi započato. V případě napěťových výluk musí být dodržena ustanovení [Čl. 412](#) tohoto předpisu.
- (4) Při zahajování výluky zavolá výpravčí, který je oprávněn zahájit výluky, sousední stanici a všechna traťová stanoviště a ohlásí zahájení výluky takto:
  - „V 8:10 zahájena výluka traťové koleje mezi stanicemi Bor – Les. Berka.“ nebo
  - „V 8:10 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Štos.“
- (5) Jde-li o výluky jen části traťové koleje, je nutno tuto část v hlášení vymezit km polohou takto:

„V 8:25 zahájena výluka první traťové koleje ze stanice Choceň do km 50,450. Aron.“

Hlášení se může doplnit označením dopravní nebo stanoviště (odbočka, hláska apod.).
- (6) Zahájení napěťové výluky trakčního vedení se zní takto:
  - „V 7:00 zahájena výluka napětí trakčního vedení traťové koleje mezi stanicemi Bor – Les. Berka.“ nebo
  - „V 7:00 zahájena výluka napětí trakčního vedení první traťové koleje mezi stanicemi Týniště – Třebechovice. Sojka.“
- (7) Je-li výluka koleje i výluka trakčního vedení nad touto kolejí zahájena současně, mohou být hlášení o zahájení obou výluk znít takto:

„V 9:25 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Přelouč – Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Starý.“
- (8) V případě zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ se text doplní o název dopravní, které se výluka týká takto:

„Ve 14:30 zahájena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Kokrhel.“
- (9) Výpravčí sousední stanice hlášení o zavedení příslušné výluky opakuje a hlášení potvrdí takto:

„V 8:10 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Rozuměl Mladý.“
- (10) Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumím“ a připojí název stanoviště.
- (11) Oba výpravčí ohlásí zahájení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.
- (12) Zahájení výluky dokumentuje:
  - a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);
  - b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.
- (13) Časem zahájení výluky je čas uvedený v hlášení o zahájení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.
- (14) Zahájení výluky ohlásí výpravčí, který je oprávněn výluky zahájit neprodleně provoznímu dispečerovi.



- (15) Po zahájení výluky kolejí určených pro jízdy vlaků ve stanici (odbočce) musí výpravčí dát zákazovou dispozici pro všechny vlaky, které mají jet do jeho stanice:
- a) výpravčímu sousední stanice je-li vyloučeno záhlaví a/nebo zhlaví;
  - b) výpravčím sousedních stanic jsou-li vyloučeny všechny koleje určené pro jízdu vlaků.
- (16) Příklady zahájení výluk jsou uvedeny ve služební rukověti SR101/1(D).

#### Čl. 405 Přerušení výluky

- (1) Přerušit výluky a dovolit jízdu vlaku je možné jen tehdy, dá-li k tomu svolení OZOV, který stanoví podmínky pro tuto jízdu, popř. nařizuje-li je VR.
- (2) Přerušení výluky musí být zajištěno ve smyslu ustanovení platných pro ukončení a zahájení výluky (ohlašování viz [Čl. 404](#) odst. 4 – 9 a [Čl. 406](#) odst. 9 a 11 tohoto předpisu).

#### Čl. 406 Ukončení výluky

- (1) Po návratu vozidel z pracovního místa na širé trati oznámí zaměstnanec pro řízení sledu (ZPRS) volnost koleje prokazatelně v „Protokolu o výluce“ odpovědnému zástupci objednavatele výluky (OZOV).
- (2) Po ukončení výlukových prací oznámí vedoucí výlukových prací (VVP) prokazatelně v „Protokolu o výluce“ odpovědnému zástupci objednavatele výluky (OZOV), že:
- a) výlukové práce byly ukončeny;
  - b) výlukou dotčené zařízení dopravní cesty je provozuschopné, včetně případných omezení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (3) Před ukončením výluky je OZOV (na základě oznámení VVP a ZPRS podle odst. 1 a 2 tohoto článku) odpovědný za oznámení o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, případně stanovení omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu po ukončení výluky, např. pomalá jízda (dále jen „oznámení o volnosti a provozuschopnosti“) výpravčímu odpovědnému za ukončení výluky.
- (4) Oznámení o volnosti a provozuschopnosti musí obsahovat:
- a) volnost kolejí a provozuschopnost výlukou dotčených zařízení dopravní cesty;
  - b) upozornění na příp. omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu;
  - c) upozornění na příp. odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty;
  - d) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku.
- (5) V případě, že je oznámení o volnosti a provozuschopnosti prováděno telekomunikačním zařízením a oznámení obsahuje omezení v provozování drážní dopravy po ukončení výluky, musí si OZOV toto omezení evidovat do „Protokolu o výluce“. V případě, že je oznámení o volnosti a provozuschopnosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem takto:
- „Zde je OZOV Karas, ve stanici Bor, číslo telefonu. První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.“*
- (6) Dokumentování oznámení o volnosti a provozuschopnosti se provádí následovně:
- a) zápisem OZOV do telefonního zápisníku takto:  
*„První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena. Příjmení a podpis OZOV.“*
  - b) zápisem výpravčího do telefonního zápisníku, je-li volnost a provozuschopnost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením takto:

*„První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena. Karas číslo telefonu.“*

- (7) Po ukončení předpokládané výluky, musí zabezpečovací zařízení dotčené výlukou vykazovat správnou činnost.
- (8) V případě, že po ukončení výluky je nutno zavést opatření pro obsluhu ZZ, musí být pro tato opatření, resp. omezení zpracována ve VR navazující výluka dotčeného ZZ jako samostatná etapa VR (např. ve smyslu předpisu D7/2 výluky pro obnovení **šuntovací schopnosti**).
- (9) Výpravčí může ukončit výlukou, má-li splněny následující podmínky:
- a) má proveden zápis OZOV o volnosti a provozuschopnosti zařízení dopravní cesty;
  - b) v případě výluky napětí trakčního vedení má udělen souhlas od elektrodispečera k ukončení výluky;
  - c) jsou splněny podmínky stanovené v **Čl. 401** odst. 7 tohoto předpisu.
- (10) Po splnění podmínek uvedených v **odst. 9** tohoto článku pro ukončení výluky zavolá výpravčí, který je oprávněn ukončit výlukou, sousední stanici a všechna traťová stanoviště a ukončí výlukou hlášením takto:
- „Ve 14:37 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko. Chalupník.“ nebo
  - „V 17:40 ukončena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Týniště - Třebachovice. Křížová.“ nebo
  - „Ve 12:16 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Přelouč - Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Štěpánek.“
- (11) V případě ukončení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ se text doplní o název dopravny, které se výluka týká takto:
- „Ve 14:30 ukončena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Burián.“*
- (12) Výpravčí sousední stanice potvrdí hlášení takto:
- „Ve 14:37 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko. Rozuměl Domkář.“ nebo
  - „V 17:40 ukončena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Týniště - Třebachovice. Rozuměl Král.“ nebo
  - „Ve 12:16 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Přelouč - Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Rozuměl Straka.“
- (13) Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumí“ a připojí název stanoviště.
- (14) Oba výpravčí ohlásí ukončení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.
- (15) Ukončení výluky dokumentuje:
- a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);
  - b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.
- (16) Časem ukončení výluky je čas uvedený v hlášení o ukončení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.
- (17) Ukončení výluky ohlásí výpravčí, který je oprávněn výlukou ukončit neprodleně provoznímu dispečerovi.
- (18) Pokud je nutno provést před uvedením vyloučeného úseku do provozu zkoušku za jízdy rychlostí vyšší než 40 km/h, musí VR nařizovat přerušování výluky. Před přerušováním výluky koleje oznámí OZOV volnost koleje a provozuschopnost zařízení dopravní cesty pouze pro zkoušku za jízdy, včetně oznámení případných omezení provozování dráhy a drážní dopravy. Výpravčí přeruší výlukou (v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace



postupuje podle příslušného návodu provozní aplikace), aby mohla být zkouška za jízdy provedena (viz [Čl. 405](#) tohoto předpisu).

- (19) Při kladném vyhodnocení zkoušky za jízdy OZOV znovu oznámí provozuschopnost zařízení dopravní cesty. Na základě tohoto oznámení může výpravčí výluku ukončit a zahájit provozování výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty.
- (20) V případě záporného vyhodnocení výpravčí zahájí přerušenou výluku na základě požadavku OZOV.

#### Díl 4 Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji

##### Čl. 408 Všeobecná ustanovení

- (1) Je-li u jednotlivých typů speciálních vozidel nařízeno, že nesmí být na sousední kolej vypraven vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou do šířky (dále jen „PLM do šířky“) [popř. jsou-li pro jednotlivé typy speciálních vozidel nařízena jiná (i přísnější) omezení], vyzoomí výpravčí obou sousedních stanic o zákazu jízdy vlaku s PLM do šířky po sousední koleji:
  - a) objednavatel výluky, který podle ustanovení předpisu D7/2 zajistí vydání Edps;
  - b) OZOV v případě, že nebyla vydána Edps podle písm. a) tohoto odstavce.
- (2) **Zákaz „PLM do šířky“** znamená, že v daném úseku se nesmí přepravovat mimořádné zásilky s překročenou ložnou mírou. Výjimkou z tohoto zákazu jsou ty zásilky s PLM, které mají v „Příkazu k dopravě“ nebo v „Přepravním typovém listu“, v části dopravní podmínky, uveden text: „Na dvou a více kolejných tratích a na souběhu tratí dovoleno setkání s vlakem, který veze PLM.“ Zákaz „PLM do šířky“ se nevztahuje na vlaky kombinované dopravy jedoucí v kódech pro kombinovanou dopravu [podle předpisu SZDC D31 – Mimořádné zásilky (dále jen „předpis D31“)].
- (3) Je-li u jednotlivých typů speciálních vozidel nařízeno, aby podél jejich pracoviště jely vlaky po sousední koleji sníženou rychlostí, zajistí OZOV na sousední koleji označení pomalé jízdy příslušnými návěstmi. Pomalá jízda musí být navíc zavedena podle pravidel v „Příloze E“.
- (4) Strojvedoucí PMD jedoucí za vlakem musí být zpraven následovně:
  - a) výpravčí zpraví strojvedoucího PMD rozkazem V PMD pro jízdu PMD na provozovanou kolej podle požadavku ZPŘS. Výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci) dokumentuje odhlášku za PMD časem zahájení výluky traťové koleje,
  - b) ZPŘS zpraví strojvedoucího rozkazem V PMD – Výluky o podmínkách jízdy PMD na vyloučené koleji a na pracovním místě. Jízda PMD po provozované koleji je ukončena okamžikem, kdy ZPŘS ohlásí strojvedoucímu PMD, že výluka traťové koleje byla zahájena a mohou být zahájeny práce na vyloučené koleji.
- (5) Jízda PMD za vlakem na provozovanou kolej před zahájením výluky nesmí být sjednávána a povolena v případě, že by měla být jízda PMD ukončena v obvodu ovládacích úseků PZZ.
- (6) Jízdu PMD na vyloučenou traťovou kolej (z vyloučené traťové koleje), jízdu posunových dílů na/z vyloučené koleje ve stanici (odbočce, dopravně D3 a dopravně RB) musí vždy sjednat ZPŘS.
- (7) Pro pohyb vozidel z provozované koleje na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje na provozovanou kolej platí:
  - a) návěst **Stůj** na hlavních návěstidlech v obvodu stanice, na hranici provozované a vyloučené koleje, bez ohledu na to zda platí pro vlaky nebo pro vlaky a posun, vyjma hlavních návěstidel AB;
  - b) návěstidla platná pro posun a návěsti zakazující jízdu na hranici provozované a vyloučené koleje;

- c) ruční návěsti, kterými se organizuje jízda vozidel;
  - d) další návěstidla, u kterých to vyplývá z jejich určení (staničníky, sklonovníky, rychlostníky, návěstidla pro elektrický provoz, přejezdňíky apod.)
  - e) návěsti na drážních vozidlech nacházejících se na vyloučené koleji.
- (8) Pohyb drážních vozidel:
- a) po vyloučené koleji ve stanici je dovolen jen k místu, které musí stanovit ZPŘS;
  - b) po vyloučené traťové koleji je dovolen podle pravidel, které nařídí ZPŘS a jen do úrovně vjezdového návěstidla, pokud není vyloučeno i záhlaví;
  - c) při současné výluce traťové koleje a záhlaví se organizuje jako při výluce koleje ve stanici, ale pro pohyb vozidel po vyloučené traťové koleji musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem podle [Čl. 410](#) tohoto předpisu.
- (9) Na vyloučenou kolej je povolena pouze jízda vozidel, která zajišťují:
- a) provádění nebo zabezpečení prací při údržbě, opravě, rekonstrukci (modernizaci) dráhy a staveb na dráze;
  - b) provádění nebo zabezpečení jiných prací na trati a v její bezprostřední blízkosti (např. odstranění překážky, způsobující nesjízdnost koleje, zdroje ohrožení bezpečnosti provozování dráhy);
  - c) zásah Integrovaného záchranného systému.

#### **Čl. 409** **Organizování jízd drážních vozidel po vyloučené koleji**

- (1) Jízdy vozidel na vyloučenou a z vyloučené traťové koleje se organizují jako PMD za dále uvedených podmínek.
- (2) Na jedné vyloučené koleji ve stanici, v odbočce, v dopravně D3 a v dopravně RB je dovolena jízda i více posunových dílů. Na jedné vyloučené traťové koleji je dovolena jízda i více PMD.
- (3) Jízda PMD ze sousedních stanic proti sobě je dovolena, pokud místa jejich zastavení na vyloučené koleji budou vzdálena nejméně 200 metrů od sebe.
- (4) Má-li při výluce koleje pracovat v ovládacím obvodu PZS vozidlo, vyloučí se závislosti jen na žádost OZOV. U předpokládané výluky musí být požadavek zapracován do VR.
- (5) Pro jízdy vozidel jedoucích na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí ZPŘS zajistit u zaměstnance, který obsluhuje PZZ uzavření PZZ. Není-li to možné, musí ZPŘS zpravit strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy. U předpokládaných výluk musí být ve VR stanoveno, které PZZ musí být pro jízdu PMD na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje obsluhovány.
- (6) Za organizaci střežení přejezdů odpovídá ZPŘS.
- (7) Při jízdě posunového dílu nebo PMD na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.
- (8) Rychlost posunového dílu nebo PMD nesmí překročit 40 km/h; je-li posunový díl nebo PMD sunut, smí být rychlost nejvýše 30 km/h. Při jízdě více posunových dílů nebo PMD na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje nesmí rychlost žádného vozidla překročit rychlost 30 km/h. Současně je třeba dodržet případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti a předpisem zařaditele stanovenou nižší rychlost pro některá vozidla. Za dodržení rychlosti odpovídá strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (9) Nejsou-li na vícekolejné trati vyloučeny všechny traťové koleje, musí být ve VR stanoveny podmínky pro zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách (nevybavených

mimoúrovňovými přístupy nebo ostrovními nástupišti) při jízdě PMD na/z vyloučené traťové koleji i při jízdě vozidel na pracovním místě v době, kdy po nevyložené koleji pojedou po nesprávné koleji nebo proti správnému směru vlak s přepravou cestujících, zastavující na příslušné zastávce.

- (10) Je-li ustanoveno více ZPŘS, musí OZOV stanovit hranice obvodů ZPŘS určené pro pohyb vozidel na vyloučených kolejích (vyloučené koleji) na základě požadavků VVP a ZPŘS, popř. OZZ, tak aby byl pohyb vozidel účelný a bezpečný. Vymezení obvodů ZPŘS si vzájemně prokazatelně odsouhlasí OZOV a ZPŘS (např. v „Protokolu o výluce“). Tyto obvody se nesmí překrývat.
- (11) ZPŘS organizuje v jemu stanoveném obvodu podle odst. 10 tohoto článku jízdy jednotlivých posunových dílů na vyloučené koleji (včetně pohybu vozidel na pracovním místě) podle VVP, popř. OZZ stanovených podmínek.
- (12) ZPŘS a VVP, popř. OZZ musí stanovit ve vztahu k aktuálnímu harmonogramu prací obvodu pro pohyb jednotlivých vozidel na vyloučené koleji v obvodu stanoveném pro ZPŘS, tak aby byla při pohybu vozidel na vyloučené koleji dodržena ustanovení této kapitole předpisu.
- (13) ZPŘS musí s organizací jízdy posunových dílů z provozované koleje na vyloučenou kolej (z vyloučené koleje na provozovanou kolej) seznámit:
  - a) výpravčího stanice (samostatného obvodu), který v místě požadovaného posunu organizuje a řídí drážní dopravu;
  - b) výpravčího stanice, ze které pojedou posunový díl na vyloučenou traťovou kolej;
  - c) výpravčího stanice, do které se bude posunový díl vracet z vyloučené traťové koleje.
- (14) Opakované jízdy PMD na/z vyloučenou traťovou kolej ve smyslu ustanovení platných pro opakované jízdy PMD na provozovanou traťovou kolej jsou zakázány.
- (15) Pokyn k jízdě z provozované koleje na vyloučenou kolej ve stanici (odbočce, dopravně D3 nebo dopravně RB) dává strojvedoucímu výpravčí buď přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře na základě sjednání posunu ZPŘS. Pokyn k jízdě z vyloučené koleje na provozovanou kolej dává strojvedoucímu výpravčí buď přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře na základě sjednání posunu ZPŘS.
- (16) V případě, že ZPŘS nebude přítomen ve stanici, ze které PMD odjíždí na vyloučenou traťovou kolej, musí oznámit výpravčímu dotčené stanice skutečnost, že o postavení jednotlivých posunových cest bude žádat strojvedoucí vedoucího vozidla. V případě, že ZPŘS nebude přítomen ve stanici, do které PMD vjíždí z vyloučené traťové koleje, musí oznámit výpravčímu dotčené stanice skutečnost, že o postavení jednotlivých posunových cest bude žádat strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (17) Jízda na vyloučenou a z vyloučené koleje se neuvádí v žádné dopravní dokumentaci.
- (18) Za návrat posunových dílů nebo PMD z vyloučené koleje a její uvolnění odpovídá ZPŘS.
- (19) Ustanovení tohoto článku platí i pro samostatně jedoucí posunový díl nebo PMD na vyloučenou a z vyloučené koleje.
- (20) Posunové díly nebo PMD při jízdě na pracovní místo a při návratu zpět mohou být spojeny v jeden nebo několik celků, pokud to dovolují podmínky pro provoz jednotlivých typů vozidel.
- (21) Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit postup a podmínky ověření činnosti brzd.

#### Čl. 410

##### **Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje**

- (1) Za sepsání písemného rozkazu a zpravení strojvedoucích PMD při jízdě na/z vyloučené traťové koleje odpovídá ZPŘS. ZPŘS zpravuje strojvedoucího buď přímo písemným

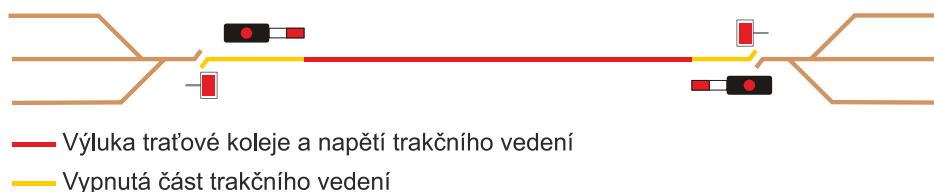
rozkazem V PMD – Výluky nebo rozkazem V, nebo telekomunikačním zařízením nařizuje strojvedoucímu sepsání rozkazu V PMD – Výluky nebo rozkazu Pv.

- (2) V písemném rozkaze ZPŘS uvede odkud a kam PMD jede na vyloučenou traťovou kolej, zda před ním a za ním jede jiný PMD a kilometrickou polohu zastavení PMD na vyloučené traťové koleji. Současně uvede kilometrickou polohu zastavení předchozího a následujícího PMD.
- (3) PMD musí být také zpraven o případné jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy (centrální přechody s VZPK), o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost PMD a o návěstidlech, která při jízdě po vyloučené koleji platí.
- (4) Chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí být strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.
- (5) V případě, že je výpravčímu ohlášena chybějící dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ na přejezdu nebo její poškození, musí o této skutečnosti při zahájení výluky nebo neprodleně po ohlášení této závady prokazatelně informovat ZPŘS, který zajistí zpravení **strojvedoucích hnacích vozidel** (SHV) na vyloučené koleji o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčený přejezd. V případě, že výpravčí informuje ZPŘS telekomunikačním zařízením, musí hovor zaznamenat do telefonního zápisníku (včetně čísla mobilního telefonu ZPŘS) a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (6) Dojde-li v průběhu výluky k poškození nebo odstranění značky „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ na přejezdu, musí VVP ve spolupráci se ZPŘS zajistit, do doby zajištění zpravení strojvedoucích o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčený přejezd, střežení dotčeného přejezdu a musí neprodleně informovat výpravčího a OZOV. Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucích vlaků (PMD, posunových dílů) jedoucích po provozované koleji přes dotčený přejezd. ZPŘS zajistí zpravení strojvedoucích PMD jedoucích po vyloučené koleji přes dotčený přejezd.
- (7) Včas před zahájením výluky si ZPŘS vyzvedne svazek rozkazů k jejich sepsání a doručení u OZOV (nemá-li vlastní svazek písemných rozkazů). Vydává-li rozkazy, sepsané výpočetní technikou, před vydáním je očísluje.
- (8) PMD na vyloučené koleji se pro účely sepsání písemného rozkazu označují zkratkou „P“ a pořadovým číslem („P1“, „P2“, ...). V případě potřeby je možno pořadová čísla pro PMD, odjíždějící na vyloučenou kolej z různých stanic, rozlišit stovkovými sériemi (z jedné stanice pojedou „P1“, „P2“, ze druhé „P101“, „P102“ atd.). ZPŘS odpovídá za to, že v jeho přiděleném obvodu se nebudou v jednom kalendářním dni opakovat písemné rozkazy se stejným pořadovým číslem.
- (9) Zaměstnanec pro řízení sledu může místo razítka stanice vydání písemného rozkazu (stanice zahájení jízdy PMD na vyloučenou kolej) napsat do rozkazu „V PMD – Výluky“ název této stanice do kolonky „Pracoviště“ ručně.
- (10) Prvopisy potvrzených písemných rozkazů musí ZPŘS předat OZOV. Archivaci potvrzených prvopisů písemných rozkazů zajistí OZOV.

#### Čl. 411 Krytí vyloučených míst

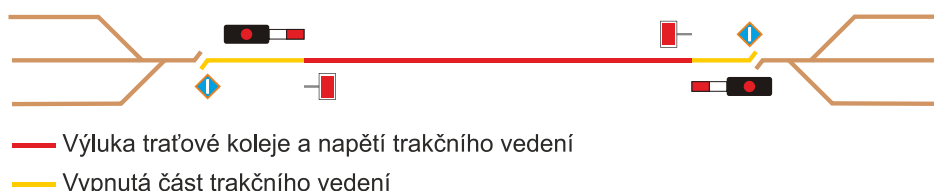
- (1) Při předpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV, pokud k tomu není VR určen jiný zaměstnanec Správy železnic.
- (2) Při nepředpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV.
- (3) Vyloučená kolej ve stanici se kryje znemožněním náhodného postavení všech jízdních cest na vyloučené místo a uzamčením výhybek a výkolejek (pro krytí vyloučeného místa).
- (4) Pokud není možné krytí vyloučeného místa podle odst. 3 tohoto článku, kryje se vyloučené místo:
  - a) přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** ze strany možné jízdy vozidel na provozované koleji,

- b) pevným umístěním pražce přes koleje v případě, že umístěním přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** by došlo k záměně u provozované koleje (např. umístění v kolejové spojení).
- (5) V případě krytí vyloučených kolejí uzamčením výhybek (výkolejek) se klíče od zámků uzamčených výhybek (výkolejek) vydají zaměstnanci odpovědnému za krytí vyloučeného místa. Musí být dodržena podmínka, že hlavní klíč od zámků výhybek (výkolejek) není nutný pro kontrolu správného postavení jízdní cesty určené závěrovou tabulkou. Pokud hlavní klíč od zámků výhybek musí mít výhybkář na svém stanovišti z důvodu kontroly správného postavení jízdní cesty, výhybka se navíc uzamkne přenosným uzamykatelným zámkem a klíč od tohoto zámků má v úschově zaměstnanec odpovědný za krytí koleje.
- (6) Při výluce traťové koleje se krytí provádí přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, umístěným v úrovni vjezdového návěstidla (příklady viz „příloha A“).
- (7) Pokud je vyloučena jen část traťové koleje, umístí se přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** v místě, vymezujícím tuto část traťové koleje, a před ním se nejméně na zábrzdnu vzdálenost umístí přenosné návěstidlo s návěstí **Výstraha**.
- (8) Při současné výluce traťové koleje a napěťové výluce trakčního vedení (viz znázornění na obrázku 504 tohoto předpisu) se umísťuje přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** před elektrickým dělením směrem z dopravní (pokud není za úrovni vjezdového návěstidla).



Obrázek 138

- (9) Pokud bude nutno posunovat směrem z dopravní až za elektrické dělení, musí se přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** umístit na odjezdovém záhlaví v úrovni vjezdového návěstidla a před elektrickým dělením musí být umístěno přenosné návěstidlo nebo indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** (viz znázornění na obrázku 505 tohoto předpisu).



Obrázek 139

- (10) Pokud pomine důvod krytí, musí zaměstnanec odpovědný za krytí zajistit odemknutí uzamčených výhybek, výkolejek a odstranění přenosných návěstidel s návěstí **Stůj**, výlukových návěstidel pro elektrický provoz a zhasnutí indikátorů s návěstí **Stáhněte sběrač** platný jen pro posun a odstranit umístěné pražce podle odst. 4 písm. b) tohoto článku.
- (11) OZOV odpovídá za zajištění krytí napěťově vyloučeného místa. Při napěťové výluce trakčního vedení zajistí rozmístění výlukových návěstidel pro elektrický provoz zaměstnanci OSPD na pokyn OZOV; u předpokládaných výluk ještě před zahájením výluky (viz však odst. 12 a 13 tohoto článku a [Čl. 415](#) odst. 5 tohoto předpisu), u nepředpokládaných výluk co nejdříve.
- (12) Ve VR může být v odůvodněných případech (napěťové výluky trvající méně jak 4 hodiny) uvedeno, že výluková návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna nebo jsou umístěna pouze pro VR určené jízdní cesty. O neumístění výlukových návěstidel pro elektrický provoz musí být strojvedoucí vozidel závislé trakce jedoucích se zdviženým sběračem zpraveni písemným rozkazem.
- (13) Výluková návěstidla pro **elektrický** provoz se neumísťují:



- a) je-li napěťová výluka trakčního vedení pouze nad kolejemi, které jsou vyloučeny i kolejově nebo
- b) je-li na kolejích s napěťovou výlukou zastaveno provozování drážní dopravy vozidly závislé trakce.

## Díl 5 Napěťové výluky

### Čl. 412 Všeobecná ustanovení

- (1) Ustanovení této kapitoly stanovuje specifické podmínky pro zajištění realizace napěťové výluky.
- (2) **Napěťová výluka trakčního vedení** je stav, kdy je vypnuta část trakčního vedení a kdy všechna vozidla závislé trakce musí mít v dotčeném úseku stažené sběrače. Za napěťovou výlukou je pro účely předpisů pro organizování drážní dopravy považován i stav, kdy trakční vedení sice není vypnuté, ale není sjízdné se zdviženými sběrači.
- (3) Při napěťové výluce trakčního vedení musí vozidla závislé trakce jedoucí se zdviženými sběrači podle sklonových poměrů vypnutou (nesjízdnou) částí projet (vjet do ní) se staženými sběrači setrvačností nebo být dopravována vozidlem nezávislé trakce.
- (4) V ZDD musí být stanoveno, za jakých podmínek mohou vjíždět, projíždět a odjíždět vlaky s vozidly závislé trakce při **nepředpokládané** napěťové výluce trakčního vedení staniční koleje podle odst. 3 tohoto článku.
- (5) Rozsahy napěťových sekcí trakčního vedení musí být zapracovány do platných schémat napájení a dělení trakčního vedení v ZDD.
- (6) OZOV je povinen při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení zajistit zpravení dotčených stanic o rozsahu vyloučených zařízení.
- (7) Při nepředpokládaných napěťových výlukách na širé trati musí být vozidla závislé trakce dopravována se staženými sběrači vozidlem nezávislé trakce, není-li pro konkrétní úseky zpracováno opatření pro jízdy beznapěťovým úsekem se staženými sběrači (např. ve VR trvalé platnosti).
- (8) Při nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení odpovídá OZOV za provedení opatření pro jízdu hnacích vozidel se staženými sběrači (viz odst. 6 tohoto článku). Oznámení OZOV zapíše do telefonního zápisníku stanice, ve které je nutno zahájit nepředpokládanou napěťovou výlukou nebo ve stanici přednostního směru příslušné traťové koleje (včetně telefonního čísla, ze kterého to ohlašuje). Při tom je povinen uvést:
  - a) veškeré údaje, které musí obsahovat elektronická depeše o zavedení nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení (podle „Přílohy E“ tohoto předpisu);
  - b) zda jsou umístěna výluková návěstidla pro elektrický provoz nebo vymezením beznapěťového úseku (nejsou-li tato návěstidla umístěna) např. kilometrickou polohou a čísly trakčních podpěr;
  - c) zda je kolej sjízdná bez dalšího omezení.
- (9) Před zahájením předpokládané napěťové výluky trakčního vedení musí výpravčí:
  - a) přikázat strojvedoucím všech vozidel závislé trakce na výlukou dotčených kolejích, aby na vozidlech závislé trakce stáhli sběrače (včetně aktivně odstavených vozidel závislé trakce);
  - b) zajistit, že na koleje, kde bude zahájena výluka trakčního vedení, nebude povolena jízda vozidla závislé trakce, jehož strojvedoucí nebyl zpraven o jízdě se staženými sběrači;
  - c) nařídit zaměstnancům oprávněným k činnostem na elektrickém zařízení a v jeho blízkosti, aby vypnuli předtápění;
  - d) ohlásit elektrodispečerovi, že jsou splněny podmínky pro vypnutí trakčního vedení.

- (10) Při zahájení předpokládané napěťové výluky musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:
- a) OZOV nahlásí připravenost;
  - b) výpravčí zajistí náležitosti podle odst. 9 tohoto článku;
  - c) výpravčí na základě pokynu od elektrodispečera (udělení souhlasu k zahájení napěťové výluky) zahájí napěťovou výlukou;
  - d) elektrodispečer zajistí vypnutí napětí trakčního vedení dálkově nebo místně prostřednictvím zaměstnanců OSPD. Při napěťové výluce trakčního vedení obsluhují úsekové odpojovače zaměstnanci OSPD nebo jiní odborně způsobilí zaměstnanci podle příkazů elektrodispečera;
  - e) elektrodispečer ohlásí výpravčímu vypnutí napětí trakčního vedení.
- (11) U napěťové výluky povoluje zahájení výlukových prací zaměstnanec OSPD zajišťující předání „Příkazu B“ a „Záznamu o poučení“. Povolení k zahájení výlukových prací oznámí tento zaměstnanec OZOV a VVP.
- (12) Při ukončení **předpokládané** napěťové výluky musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:
- a) VVP ohlásí ukončení výlukových prací zaměstnanci OSPD (např. odpovědný zástupce SEE) a OZOV;
  - b) zaměstnanec OSPD si vyžádá od OZOV souhlas k zahájení činností souvisejících s obnovením napětí trakčního vedení;
  - c) zaměstnanec OSPD ohlásí souhlas k zahájení činností souvisejících s obnovením napětí trakčního vedení elektrodispečerovi;
  - d) elektrodispečer zajistí zapnutí napětí trakčního vedení dálkově nebo místně prostřednictvím zaměstnanců OSPD. Při napěťové výluce trakčního vedení obsluhují úsekové odpojovače zaměstnanci OSPD nebo jiní odborně způsobilí zaměstnanci podle příkazů elektrodispečera;
  - e) elektrodispečer ohlásí výpravčímu a OZOV zapnutí napětí trakčního vedení, udělí souhlas k ukončení napěťové výluky.
  - f) OZOV provede zápis provozuschopnosti zařízení dopravní cesty dotčeného napěťovou výlukou. Při souběhu napěťové výluky s kolejovou výlukou může OZOV v případě společného ukončení těchto výluk provést jeden společný zápis o provozuschopnosti zařízení dopravní cesty;
  - g) výpravčí ukončí výlukou.
- (13) Výpravčí je **povinen** zahájení a ukončení napěťové výluky nahlašovat obdobně jako u ohlašování zahájení a ukončení kolejové výluky (viz [Čl. 404](#) a [Čl. 406](#) tohoto předpisu).

#### Čl. 415

#### Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce

- (1) Zaměstnanec řídící posun u posunového dílu se zařazeným vozidlem závislé trakce musí být zpraven písemným rozkazem o napěťově nesjízdných kolejích např. takto:
- „Ve stanici Horaždovice předměstí je v době od 8:00 do 16:00 hod. napěťově nesjízdné záhlaví 1. TK a zhlaví 1., 5. a 7a koleje.“,
  - „Ve stanici Horaždovice předměstí jsou v době od 8:00 do 16:00 hod. napěťově nesjízdné sudé koleje“.

- (2) Je-li v době vymezené písemným rozkazem sjednán posun na uvedené koleje, musí zaměstnanec řídící posun nařídit strojvedoucímu vozidla závislé trakce, které je zařazeno v posunovém dílu, stažení sběračů.
- (3) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se musí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz vždy, když je zpraven o jízdě se staženými sběrači a v čase vymezení platnosti uvedené v písemném rozkaze.
- (4) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se nemusí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a výpravčímu oznamovat závady v jejich umístění pouze v těchto případech:
- a) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu před časem zahájení předpokládané napěťové výluky (tzn. před časem vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze),
  - b) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu po čase ukončení předpokládané napěťové výluky (tzn. po čase vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze).
- (5) Za to, že výluková návěstidla pro elektrický provoz budou umístěna nejvýše hodinu před zahájením předpokládané napěťové výluky a odstraněna nejpozději hodinu po jejím ukončení odpovídá zaměstnanec OSPD. Zaměstnanec OSPD je povinen informovat výpravčího o osazování nebo odstranění výlukových návěstidel pro elektrický provoz.
- (6) Bude-li předpokládaná napěťová výluka zahájena nebo ukončena odchýlně od vymezení uvedeném v písemném rozkaze, musí výpravčí zajistit, že strojvedoucí hnacích vozidel závislé trakce budou o této změně zpraveni písemným rozkazem.
- (7) Zjistí-li strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce, který **je zpraven** o jízdě se staženými sběrači písemným rozkazem, a výluková návěstidla pro elektrický provoz **nejsou umístěna**, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači uvedené v písemném rozkaze a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Výpravčí závadu oznámenou strojvedoucím neprodleně ohlásí elektrodispečerovi, který musí zajistit odstranění této závady.
- (8) Pokud strojvedoucí v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) zjistí, že **jsou umístěna** výluková návěstidla pro elektrický provoz a o jízdě se staženými sběrači **není zpraven** písemným rozkazem, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači dávané výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.
- (9) Pokud strojvedoucí vozidla závislé trakce obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane příslušný pokyn:
- a) výlukovým návěstidlem pro elektrický provoz;
  - b) písemným rozkazem, kde je uvedena km poloha místa, kde je možné zdvihnout sběrač;
  - c) od výpravčího;
  - d) od strojvedoucího v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnance v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu);
  - e) od zaměstnance řídícího posun.
- (10) Zastaví-li vlak vedený vozidlem závislé trakce výjimečně v napěťově nesjízdném úseku, musí být otažen vozidlem nezávislé trakce nebo vysunut vhodným hnacím vozidlem.
- (11) Má-li vlak odjet z koleje s napěťově nesjízdným úsekem, může ho vysunout vhodné hnací vozidlo tak, aby se vozidlo závislé trakce dostalo do napěťově sjízdného úseku.
- (12) Dopravce musí provoznímu dispečerovi Správy železnic oznámit:
- a) jaké hnací vozidlo bude použito k vysunutí hnacího vozidla závislé trakce a zda bude toto vozidlo při vysunutí přivěšeno nebo nepřivěšeno;
  - b) v kterém úseku bude použito přivěšené vozidlo nezávislé trakce (připřež, postrk)
- nejsou-li tyto skutečnosti uvedeny v opatřeních dopravce k příslušné napěťové výluce nebo poskytnuty prostřednictvím příslušných IS.



- (13) V případě, že se hnací vozidlo závislé trakce, které vysouvá soupravu vlaku, dostane při vysouvání až na širokou trať, musí být k vlaku (PMD) přivěšeno.

**Díl 6**  
**Provozní výluky**

**Kapitola XIV**  
**Dispoziční služba**

**Kapitola XV**  
**Provozování drážní dopravy**

**Díl 1**  
**Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel**

**Díl 2**  
**Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel**

**Díl 3**  
**Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel**

**Díl 4**  
**Služební a nutné pomocné vlaky**

**Díl 5**  
**Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků**

**Díl 6**  
**Zkoušky za jízdy**

**Díl 7**  
**Doprava mimořádných zásilek**

**Díl 8**  
**Doprovod vlaku**

**Kapitola XVI**  
**Mimořádné události**

**Čl. 444**  
**Základní pojmy**

- (1) **Mimořádnou událostí** je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrožily nebo narušily:
  - a) bezpečnost drážní dopravy,
  - b) bezpečnost osob,
  - c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo
  - d) životní prostředí.
- (2) **Nehodou** je událost, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví nebo jiná újma.
- (3) **Vážnou nehodou** je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda velkého rozsahu podle trestního zákoníku na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, nebo jiná nehoda s obdobnými následky.
- (4) **Incidentem** je jiná událost podle odst. 1 tohoto předpisu než nehoda.
- (5) **Ohlašovací pracoviště** je místo, na které se ohlašuje vznik mimořádné události a které zajišťuje jejich další ohlášení podle „Ohlašovacího rozvrhu“ [zpracovaného podle předpisu SŽ D17 – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen „předpis D17)"].

**Čl. 445**  
**Všeobecná ustanovení**

- (1) Každý zaměstnanec (nebo osoba) ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, který se svou pracovní činností podílí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, je povinen neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik mimořádné události, pokud tuto událost sám zjistil nebo se o ní věrohodně dozvěděl.
- (2) Ohlášení mimořádné události výpravčímu podle odst. 1 tohoto článku, musí výpravčí vždy dokumentovat do **telefonního zápisníku**, a to i tehdy, je-li ohlášení prováděno telekomunikačním zařízením a hovor je zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (3) Ohlášení mimořádné události podle „Ohlašovacího rozvrhu“ musí výpravčí zapsat do určeného záznamníku (určeného tiskopisu); není-li veden, do telefonního zápisníku

a to i tehdy, je-li hovor telekomunikačním zařízením zaznamenáván záznamovým zařízením.

- (4) Pro případ mimořádných událostí musí být vypracována opatření pro záchranu zdraví a života osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (5) Došlo-li při mimořádné události ke zranění osob, zjistí se rozsah ublížení na zdraví a zaměstnanci musí poskytnout nebo zajistit první pomoc. Pro zajištění první pomoci musí být vlaky s přepravou cestujících a pomocné vlaky, jedoucí odstraňovat následky mimořádných událostí, vybaveny zdravotnickou brašnou (SHV balíčkem první pomoci), udržovanou v řádném a úplném stavu.
- (6) Je-li třeba vyprostit osoby nebo došlo-li k požáru nebo úniku nebezpečných věcí nebo lze toto nebezpečí předpokládat, přivolá se bezodkladně HZS Správy železnic.
- (7) Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření mimořádné události.
- (8) S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném PCR, DI, HZS Správy železnic a zaměstnanců Správy železnic i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.
- (9) Organizování a řízení odklizovacích prací řeší zvláštní předpis.
- (10) Bezpečnostní pomalá jízda při šetření a odstraňování následků mimořádné události na sousedních kolejích se zavádí a ruší v souladu s ustanovením [Čl. 162](#) tohoto předpisu.
- (11) Bližší podrobnosti pro hlášení a šetření mimořádných událostí jsou uvedeny v předpise D17.

#### **Čl. 446** **Povinnosti zaměstnanců**

- (1) Při ohlašování mimořádné události je zaměstnanec povinen ohlásit:
  - a) svoje příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo, odkud volá;
  - b) místo vzniku mimořádné události a popis jejího průběhu;
  - c) povětrnostní podmínky.Kromě toho je zaměstnanec povinen ohlásit následující údaje, pokud je zná a případně i pokud je schopen je posoudit:
  - d) druh a čísla postižených vlaků;
  - e) následky mimořádné události (počet usmrcených a zraněných osob, počet vykolejených vozidel, poškození zařízení SŽ nebo dopravce a přepravovaného zboží, ekologické následky, únik nebezpečných věcí a látek apod.);
  - f) rozsah nesjízdnosti kolejí;
  - g) zda je nutné vypnout napětí trakčního vedení na elektrizovaných tratích;
  - h) upozornění na místní zvláštnosti (tunel, most apod.).
- (2) Pro potřeby rychlého ohlášení mimořádné události slouží vlastní organizační opatření ve formě „Ohlašovacího rozvrhu“ zpracovaného podle předpisu D17 a podle kterého zaměstnanec ohlašovacího pracoviště po ohlášení mimořádné události dále postupuje.
- (3) Každý zaměstnanec, který zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.
- (4) Všichni zaměstnanci, kteří zjistí, že došlo k:
  - a) srážce vlaků;
  - b) vykolejení vozidel;

- c) střetnutí drážního vozidla se silničním vozidlem;
- d) nedovolené jízdy vozidel proti sobě nebo za sebou;
- e) roztržení vlaku;
- f) najetí na překážku na dopravní cestě;
- g) poškození trakčního vedení;
- h) poškození sběrače vozidla závislé trakce

a není možné spolehlivě zjistit, že je sjízdná sousední kolej (koleje), musí ve všech těchto případech zajistit, aby na sousední kolej nebylo vpuštěno žádné vozidlo (kromě PMD, kterým bude případně zjišťována volnost a průjezdnost této koleje). Pokud se tam již vozidlo nachází, musí zaměstnanec učinit vše k zabránění srážky nebo alespoň ke snížení následků této události.

- (5) Stejnou povinnost podle odst. 4 tohoto článku mají všichni zaměstnanci, kteří o takové skutečnosti dostanou zprávu, ve které není sjízdnost sousedních kolejí výslovně uvedena.
- (6) Příslušný vedoucí dispečer postupuje v případě mimořádné události v drážní dopravě podle "Svolávacího rozvrhu" zpracovaného podle předpisu D17 a dále ohlásí ihned ústřednímu dispečerovi Správy železnic napadení osob nebo majetku a požáry, vzniklé ve stanici nebo na širé trati.
- (7) Povinnost zajistit co nejrychlejší zjištění skutečného stavu volnosti, průjezdnosti nebo sjízdnosti kolejí náleží výpravčím. K tomu použijí prostředky podle možností a okolností (např. pochůzka, jízda PMD po sousední koleji).
- (8) Další jízda vozidel po sousední koleji (kolejích) smí být povolena až po spolehlivém zjištění, že mimořádnou událostí nevznikla překážka pro jízdu po této koleji (kolejích).
- (9) Bezprostředně po vzniku mimořádné události je povinností všech zaměstnanců, kteří se nacházejí v místě mimořádné události, podle okolností a možností zamezit dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo zvětšení škody.
- (10) Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. V těchto případech se vyhotoví náčrtek s vyznačením původní situace a provedených prací, popřípadě se místo (původní situace) zdokumentuje technickými prostředky. Za pořízení náčrtku a zdokumentování místa mimořádné události odpovídá osoba, která dala příkaz nebo souhlas k provedení změn.
- (11) Při vzniku mimořádné události je třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízení majících vliv na mimořádnou událost a přemísťování věcí souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro provádění záchranných prací nebo dovoluje-li to ustanovení zvláštních právních předpisů.
- (12) Při vzniku mimořádné události je třeba označit místa a polohy osob a věcí, které bylo nutno při záchranných pracích přemístit.
- (13) Při komunikaci se sdělovacími prostředky se musí každý zaměstnanec řídit ustanoveními vnitřních dokumentů, řešících tuto situaci (např. pracovní řád).

#### **Čl. 448** **Postup při ujetí vozidel**

- (1) Zaměstnanec, který zpozoruje nebo zjistí, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom co nejdříve staniční a traťové zaměstnance nebo zařídí, aby byli zpraveni. Jakmile se to dozví výpravčí, musí neprodleně zpravit i sousední stanici a oznámit:

- a) zda jsou vozidla obsazena osobami;
- b) počet vozidel (je-li to možné zjistit);
- c) zda se jedná o vozidla ložená nebo prázdná (je-li to možné zjistit);
- d) na vícekolejné trati musí oznámit, po které koleji vozidla jedou.
- (2) Jakmile se zaměstnanci na trati dozvědí, že ujela vozidla, musí uzavřít ihned PZZ a učinit vše pro zastavení ujetých vozidel.
- (3) Předpokládá-li se, podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky vlak zastaven a zpraven o situaci.
- (4) V případě, že je možný a reálný návrat vlaku, který byl z důvodu ujetých vozidel zastaven podle odst. 3 tohoto článku, nařídí návrat vlaku výpravčí telekomunikačním zařízením. Vždy musí určit podmínky pro návrat vlaku a místo kam až smí vlak jet. Pokyny k jízdě včetně případného zneplatnění návštěvidel se v tomto mimořádném případě sdělí strojvedoucímu pouze ústně nebo telekomunikačním zařízením (bez sepsání písemného rozkazu).
- (5) V případě návratu vlaku podle odst. 4 tohoto článku výpravčí a případně strážníci oddílů a závoráři zapíší u vlaku do „Poznámky“ vedené dopravní dokumentace např. „Návrat vlaku – MU“.
- (6) Vjezdová vlaková cesta pro návrat vlaku podle odst. 4 tohoto článku se ve vedené dopravní dokumentaci nedokumentuje.
- (7) Pro další jízdu vlaku musí výpravčí jednat podle pokynů provozního dispečera.
- (8) Není-li návrat vlaku podle odst. 4 tohoto článku možný, je třeba zajistit, aby z vlaku neprodleně vystoupily všechny osoby. Vlak je třeba zajistit odvěšením, popojetím a zabrzděním hnacího vozidla.
- (9) Podaří-li se vozidla zastavit, je nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.
- (10) Jsou-li zaměstnanci ve stanici zpraveni, že ujela vozidla, musí ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozí sebe a osoby, které v ujetých vozidlech zůstaly.
- (11) K zastavení ujetých vozidel je třeba volit prostředky podle možností a okolností. Nejsou-li k dispozici zvláštní prostředky k zastavení vozidel, nahromadí se na kolejnice různé překážky jako šterk, hlína, pražce, pokud to čas dovolí.
- (12) Ve stanici se nechají ujetá vozidla vjet, pokud možno na volnou, pro provoz méně důležitou kolej. Na obě kolejnice se položí co nejvíce zarážek.
- (13) Hrozí-li srážka s jinými vozidly, vykolejí se ujetá vozidla buď na nedostatečně přestavené výhybce pojížděné proti hrotu (jazyk nutno zajistit vložením klínu) nebo výkolejkou, kolejovou zábranou, případně jiným vhodným způsobem. Ujetá vozidla je možné nechat vjet na kusou kolej nebo na jiná zabrzděná vozidla. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.
- (14) Vozidla, ve kterých zůstaly osoby, lze nechat vjet na kusou kolej, zabrzděná vozidla nebo nechat vykolejit jen v případě krajní nouze, např. zabrání-li se tím jistému ohrožení většího počtu osob, než kolik zůstalo v ujetých vozidlech.
- (15) Ujedou-li vozidla na širou trať dvoukolejné, vícekolejné nebo souběžné trati, nesmí být na sousední koleje vpuštěno žádné vozidlo a jedoucí vlaky nebo posunové díly musí být zastaveny, dokud se spolehlivě nezjistí, že nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.
- (16) Na všech dopravních stanovištích, kde podle místních poměrů lze předpokládat ujetí vozidel, musí být na vhodném místě uloženy nejméně dvě dvoupřírubové zarážky (jiné než zarážky určené k zajišťování vozidel proti ujetí nebo používané při posunu). Místo uložení zarážek, barva zarážek (žlutá zarážka s červenou rukojetí) a jejich počet musí být uveden v ZDD.
- (17) Vyhrazené dvoupřírubové zarážky musí být barevně odlišeny a uloženy odděleně od zarážek určených k zajišťování vozidel proti ujetí a udržovány v provozuschopném stavu, chráněny před poškozením, zneužitím a vždy připraveny k použití. Všichni zaměstnanci, na jejichž stanovišti jsou uloženy zarážky podle odst. 16 tohoto článku, musí být vedoucím zaměstnancem OS prokazatelně a prakticky poučeni o jejich používání. Vedoucí

zaměstnanci kontrolují způsob uložení prostředků určených k zastavení ujetých vozidel a prověřují, zda zaměstnanci je dokážou používat.

## Kapitola XVII Mimořádnosti

### Díl 1 Základní ustanovení

#### Čl. 450 Základní pojmy

- (1) **Mimořádností** ve smyslu této kapitoly předpisu je vše, co není běžným provozním stavem nebo mimořádnou událostí, např. překážka na kolejích nebo v jejich blízkosti (silniční nehoda na přejezdu, zasahování větví do průjezdného průřezu), závada na součásti nebo zařízení dráhy, odchylka od běžného stavu apod.
- (2) **Zaměstnancem odborně způsobilým zjistit volnost, průjezdnost a zjevnou nepoškozenost koleje (výhybky)**, ve smyslu této kapitoly předpisu, je:
  - a) zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) v přiděleném obvodu;
  - b) zaměstnanec Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (výhybkář, dozorce výhybek, signalista, staniční dozorce);
  - c) vedoucí zaměstnanec PO (OŘ, CDP) s odbornou zkouškou D-12;
  - d) odborně způsobilý zaměstnanec příslušné OSPD a
  - e) strojvedoucí posunového dílu (strojvedoucí může zjišťovat pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky).

#### Čl. 451 Všeobecná ustanovení

- (1) Pokud v objektu Správy železnic nebo v jeho blízkém okolí zjistí zaměstnanec předmět nebo zařízení, u kterého lze přímo rozpoznat nebo jen předpokládat, že se může jednat o nástražný výbušný systém, musí tuto skutečnost ohlásit na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB). Zaměstnanec, kterému byl takový případ ohlášen nebo ho zjistil sám, musí postupovat podle bezpečnostních opatření příslušné OS.
- (2) Každý zaměstnanec je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádnosti, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), na vlečce osobě odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce.
- (3) Pokud byla výpravčímu ohlášena mimořádnost nebo ji sám zjistil, i když ji nezpůsobil ani se na jejím vzniku nepodílel, musí ji vždy oznámit příslušným OSPD, kterých se tato mimořádnost týká.
- (4) Výpravčí smí povolit jízdu kolejových vozidel přes místo dotčené mimořádností pouze:
  - a) tehdy, povoluje-li mu to předpis Správy železnic ve vztahu k poruchám či závadám na zabezpečovacím zařízení a porucha či závada zabezpečovacího zařízení v dotčeném místě není v souběhu s jinou mimořádností vyžadující zápis o provozuschopnosti součástí dráhy do telefonního zápisníku nebo
  - b) na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle ustanovení [Čl. 458](#) tohoto předpisu nebo
  - c) na základě zápisu o zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v telefonním zápisníku podle ustanovení [Čl. 460](#) tohoto předpisu nebo

- d) na základě ohlášení a zápisu o provozuschopnosti součástí dráhy provedeným odborně způsobilým zaměstnancem OSPD do telefonního zápisníku (za takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení nebo zápis OZOV při ukončování výluky). Je-li toto hlášení ohlašováno výpravčímu telekomunikačním zařízením, musí jej výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením. Výpravčí dále zapíše jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o provozuschopnosti součástí dráhy provedl.
- (5) Všechny mimořádnosti, poruchy a závady, mající vliv na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, na jízdu vlaků a plnění JŘ, je výpravčí povinen nahlásit příslušnému provoznímu dispečerovi.

### Čl. 452 Požár v tunelu

- (1) Tunely delší než 350 m, tunely kratší, mezi nimiž je vzdálenost kratší než 500 m, a jejich charakteristika (ve vztahu k možnostem záchranných prací) musí být uvedeny v TTP.
- (2) Pokud strojvedoucí před vjezdem do tunelu upozoruje kouř, vycházející z tunelu, musí podle možnosti zastavit ještě před tunelem. Po zastavení tuto skutečnost oznámí telekomunikačním zařízením přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance výpravčímu jedné ze sousedních stanic.
- (3) Pokud strojvedoucí při jízdě tunelem upozoruje v tunelu kouř nebo požár, musí podle možnosti zastavit a ihned o této skutečnosti informovat výpravčího jedné ze sousedních stanic.
- (4) Výpravčí musí ihned všemi dostupnými prostředky zastavit všechny vlaky, které se nacházejí nebo mají povolenou jízdu do mezistaničního úseku s tunelem, kde hoří. Po zastavení vlaků (PMD) dá souhlas strojvedoucímu k vycouvání z tunelu případně i k návratu do zadní stanice. Pro vycouvání vlaku (PMD) z tunelu se rozkaz Pv neseписuje. Pro návrat do zadní stanice musí být rozkaz Pv sepsán po vycouvání z tunelu.
- (5) Pokud se strojvedoucí výpravčímu nedovolá nebo situace v tunelu vyžaduje okamžité couvání s vlakem s přepravou cestujících, zahájí strojvedoucí couvání bez pokynu výpravčího. S vlakem vycouvá z tunelu, zastaví a ihned tuto skutečnost ohlásí výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Další pohyb je povolen jen se souhlasem výpravčího stanice, kam bude jízda vlaku (PMD) povolena.
- (6) Při couvání vlaku (PMD) podle odst. 5 tohoto článku musí zaměstnanec v čele sunutého vlaku (sunutého PMD) dávat opakovaně slyšitelnou návěst **Pozor** po celou dobu couvání vlaku (PMD) z tunelu. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.
- (7) V případě požáru v tunelu a nemožnosti vyjetí vlaku z tunelu musí obsluha vlaku zajistit evakuaci osob z ohroženého vlaku do místa bezpečí podle „Požárně evakuačního plánu tunelu“ zveřejněného na **portále „Provozování dráhy“** ve složce „Pokyny provozovatele dráhy k tunelům“.
- (8) Podmínky zajištění bezpečnosti v tunelu při požáru musí stanovit ZDD v návaznosti na zpracovanou dokumentaci požární ochrany pro činnosti v tunelu.

### Díl 2 Mimořádné povětrnostní podmínky

#### Čl. 453 Zhoršená povětrnostní situace

- (1) Pro potřeby tohoto předpisu se **zhoršenou povětrnostní situací** rozumí situace, kdy vlivem hydrologických anebo meteorologických jevů může dojít k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy. Vlivem těchto jevů dochází např.:



- a) ke kymácení stromů, případně lámání a opadu větví,  
b) k pádům stromů,  
c) k viditelnému rozkmitání sestavy vodičů trakčního vedení,  
d) k tvorbě námrazy, ledovky na trakčním vedení a na stavbách dráhy (jejichž vlivem může dojít např. k poškození vozidel, k poškození trakčního vedení nebo sběrače vozidla závislé trakce, znemožnění přenosu trakční energie),  
e) k nadměrnému zvýšení hladiny vodního toku v blízkosti tratě,  
f) k sesuvům půdy.
- (2) Před vznikem nebezpečných hydrologických anebo meteorologických jevů vydává Český hydrometeorologický ústav výstrahu (dále jen „výstraha ČHMÚ“).
- (3) Stupně výstrahy ČHMÚ:
- a) ■ = nízký stupeň nebezpečí (žlutá);  
b) ■ = vysoký stupeň nebezpečí (oranžová);  
c) ■ = extrémní stupeň nebezpečí (červená).
- (4) Ústřední dispečer Správy železnic po obdržení výstrahy ČHMÚ, o vydané výstraze vyrozumí:
- a) vedoucího dispečera CDP;  
b) prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravců;  
c) prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby určených OS Správy železnic.
- (5) Vedoucí dispečer CDP po obdržení výstrahy ČHMÚ, o vydané výstraze vyrozumí:
- a) provozní dispečery;  
b) traťové dispečery;  
c) vedoucího směny PO, který vyrozumí výpravčí všech stanic v dotčené oblasti.

#### Čl. 454 Ohrožení provozu

- (1) Výpravčí musí strojvedoucí vlaků (PMD) zpravovat písemným rozkazem podle odst. 6 tohoto článku o přizpůsobení jízdy vlaku (PMD) zhoršené povětrnostní situaci od okamžiku, kdy skutečně po předchozím vydání výstrahy ČHMÚ nastalo zhoršení povětrnostní situace. Strojvedoucí vlaků (PMD) musí zpravovat písemným rozkazem po celou dobu trvání této zhoršené povětrnostní situace.
- (2) Podle odst. 1 tohoto článku musí výpravčí postupovat i v případě, že nastalo zhoršení povětrnostní situace bez předchozího vydání výstrahy ČHMÚ.
- (3) V případě, že je vydána výstraha ČHMÚ s nízkým stupněm nebezpečí „■“ (žlutá), musí výpravčí postupovat podle odst. 6 tohoto článku od okamžiku, kdy skutečně zjistí zhoršení povětrnostní situace.
- (4) V případě, že je vydána výstraha ČHMÚ s vysokým „■“ (oranžová) nebo extrémním „■“ (červená) stupněm nebezpečí, vydá ústřední dispečer Správy železnic operativní příkaz s možností zastavení provozu v lokalitách, kde může dojít k ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy. Samotné zastavení provozu musí být nařízeno:
- a) náměstkem GŘ Správy železnic pro řízení provozu, nebo  
b) ředitelem OŘ (CDP), nebo  
c) nehodovým dozorem OŘ (CDP), příp. nehodovou pohotovostí příslušné OSPD.

- Výpis z D1 pro OZOV
- (5) K zastavení provozu podle odst. 4 může dojít i v případě, že bude vydána výstraha ČHMÚ nízkého stupně nebezpečí „**■**“ (**žlutá**), pokud se povětrnostní situace zhorší natolik, že by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti železničního provozu.
- (6) Dochází-li po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů, viditelnému vlnění a pohybu trakčního vedení, vznikají-li drobné škody na stavbách, předpokládá-li se zvýšení hladin vodních toků v blízkosti tratě apod.:
- a) je-li trať sjízdná (např. dojel protijedoucí vlak, předchozí vlak dojel do sousední stanice, po ověření volnosti a průjezdnosti tratě), ale vlivem povětrnostních podmínek by mohlo dojít ke vzniku překážky na trati, **nařídí výpravčí strojvedoucím dalších vlaků (PMD) písemným rozkazem jízdu za zhoršených povětrnostních podmínek** takto:
- „Ze stanice Dobřichovice do stanice Karlštejn dodržte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.“ nebo
  - „Od km 25,400 do km 29,700 dodržte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.“
- b) není-li si výpravčí jistý, že trať je sjízdná (první vlak po vichřici, průtrži mračen apod.), dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.
- (7) Písemný rozkaz podle odst. 6, písm. a) tohoto článku, může výpravčí strojvedoucímu vydat i pro více mezistaničních úseků (viz [Čl. 456](#) odst. 2 tohoto předpisu).
- (8) Strojvedoucí je oprávněn odmítnout převzetí písemného rozkazu, sepsaného podle odst. 6 tohoto článku, v případě, že vyhodnotí, že není schopen dodržet podmínky jízdy **za zhoršených povětrnostních podmínek** (např. z důvodu hmotnosti vlaku, sklonových poměrů tratě apod.).
- (9) Odmítne-li strojvedoucí převzetí písemného rozkazu podle odst. 8 tohoto článku, výpravčí o této skutečnosti informuje provozního dispečera a dále jedná podle jeho pokynu.
- (10) Provozní dispečer, kterému je ohlášeno odmítnutí převzetí písemného rozkazu strojvedoucí podle odst. 8 tohoto článku, informuje o této skutečnosti příslušného dispečera dopravce a vyžádá si od dispečera dopravce další pokyny, se kterými seznámí výpravčího, který mu ohlásil nepřevzetí písemného **rozkazu**.
- (11) **Výpravčí** smí ukončit zpravování strojvedoucích písemnými rozkazy o zhoršené povětrnostní situaci, pokud sám zjistil zklidnění povětrnostní situace (tzn., že již nedochází jejím vlivem k ohrožování provozování dráhy a drážní dopravy) nebo mu zklidnění povětrnostní situace bylo ohlášeno.
- (12) Ustanovení odst. 12 tohoto článku platí i tehdy, dojde-li ke zklidnění povětrnostní situace v době trvání výstrahy ČHMÚ. Po zbytek trvání výstrahy musí výpravčí dále sledovat aktuální vývoj počasí. Trvá-li zhoršená povětrnostní situace i v době po uplynutí výstrahy ČHMÚ, výpravčí smí ukončit zmíněná opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy teprve poté, co sám zjistil její zklidnění nebo mu bylo ohlášeno.
- (13) Pokud, ale výpravčí zjistí sám nebo mu bylo ohlášeno, že silná vichřice vyvrací stromy, dochází k rozsáhlému plošnému pustošení lesních porostů a má ničivé účinky na pevné stavby, případně že dochází k zaplavení tělesa dráhy nebo jejího bezprostředního okolí, nepovolí odjezd vlaku, ohlásí tuto skutečnost nehodové pohotovosti PO (CDP) a dále postupuje podle [Čl. 455](#) tohoto předpisu.

#### Čl. 455 Zastavení a obnovení provozu

- (1) V případě, že za zhoršené povětrnostní situace dochází z důvodu silného větru (např. vichřice) k vyvracení stromů, k rozsáhlému plošnému pustošení lesních porostů a silný vítr má ničivé účinky na pevné stavby, případně že dochází k zaplavení tělesa dráhy nebo jejího bezprostředního okolí musí být provozování drážní dopravy zastaveno.

- (2) Byl-li pro zhoršenou povětrnostní situaci zastaven provoz, může být provoz obnoven:
- a) po provedení zápisu v telefonním zápisníku oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je v příslušném úseku provozuschopná, nebo
  - b) po ohlášení telekomunikačním zařízením oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je provozuschopná (nemá-li oprávněný zaměstnanec OSPD možnost provedení zápisu do telefonního zápisníku). Ohlášení, že dráha je provozuschopná, může zaměstnanec OSPD provést i pro více mezistaničních úseků, jedná-li se o mezistaniční úseky, kde výpravčí, kterému tuto skutečnost ohlašuje, organizuje a řídí drážní dopravu, nebo
  - c) po ověření volnosti a průjezdnosti tratě jízdou PMD, o kterém provede výpravčí zápis do telefonního zápisníku.
- Ohlášení telekomunikačním zařízením podle písm. b) tohoto odstavce musí výpravčí vždy dokumentovat v telefonním zápisníku.
- (3) Provozní dispečer o zastavení/obnovení provozu bez prodlení informuje prostřednictvím vedoucího dispečera ústředního dispečera Správy železnic.
- (4) Ústřední dispečer Správy železnic o zastavení provozu a jeho obnovení bez prodlení vyrozumí prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravce.

#### Čl. 461 Nesjízdnost koleje

- (1) Zjistí-li zaměstnanec, že se k nesjízdnému místu již blíží vlak, PMD nebo posunový díl, musí dávat strojvedoucím nebo zaměstnancům v čele sunutého posunového dílu, jedoucím po příslušné koleji, návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (2) Stane-li se traťová kolej v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který nesjízdné místo zjistil, případ ohlásit ihned výpravčím obou sousedních stanic a pokud možno i všem traťovým stanovištím. V hlášení uvede polohu nesjízdného místa, příčinu a rozsah nesjízdnosti. Hlášení telekomunikačním zařízením, musí výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení zaznamenáno záznamovým zařízením.
- (3) Stane-li se kolej ve stanici v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který to zjistí, zabránit případné jízdě na nesjízdnou kolej (např. návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**) a nesjízdnost koleje ohlásit ihned výpravčímu.
- (4) Není-li dorozumění možné, zastaví zaměstnanec, který nesjízdnost koleje zjistil, na dvou a více kolejných tratích nebo souběžných tratích a v dopravních s kolejovým rozvětvením, vlak (PMD, posunový díl) jedoucí po sousední koleji návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Prostřednictvím strojvedoucího tohoto vlaku (PMD, posunového dílu) zpraví traťová stanoviště a výpravčí sousedních stanic o nesjízdnosti místa.

## Kapitola XVIII Použití vozidel nezaručujících součinnost s kolejovými úseky a obnovení šuntovací schopnosti koleje

### Díl 1 Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky

#### Čl. 463 Všeobecná ustanovení

- (1) Zařaditel vozidla musí zajistit součinnost vozidla s kolejovými úseky.
- (2) Dopravce, provozující vozidlo, které výjimečně nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, musí na tuto skutečnost před každou jízdou vlaku nebo před zahájením posunu (PMD) vždy upozornit výpravčího, včetně oznámení konkrétní řazení (umístění) vozidla (vozidel).
- (3) Před zahájením posunu s vozidly, která výjimečně nezaručují součinnost s kolejovými úseky, musí výpravčí upozornit zaměstnance řídícího posun na koleje, vybavené kolejovými úseky.
- (4) Vozidlo, nezaručující součinnost vozidla s kolejovými úseky, může jet jako vlak nebo být dopravováno ve vlaku pouze za podmínky, že bude dopravovat (že za ním bude ve vlaku zařazeno) alespoň jedno vozidlo, zaručující součinnost s kolejovými úseky a že v čele vlaku nebudou řazena dvě taková vozidla. Za splnění těchto podmínek odpovídá dopravce.
- (5) Na koleje s kolejovými úseky je zakázáno odstavovat vozidla, která nezaručují součinnost s kolejovými úseky. Výjimky může povolit ZDD, která v takovém případě stanoví podmínky.
- (6) Není-li možné za vozidlo, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, přivést z konstrukčních důvodů jiné vozidlo, smí být jeho jízda jako vlak uskutečněna jen ve výjimečných případech. Jízda takového vlaku musí být vždy organizována jako ve stanicích a traťových úsecích bez staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.
- (7) V ZDD musí být uvedeno, kde jsou ve stanicích a v přilehlých mezistaničních úsecích kolejové obvody, izolované kolejnice, izolované koleje a **kolejové** úseky vymezené počítači náprav.

#### Díl 2 Dlouhodobě odstavená vozidla

#### Čl. 470 Obnovení šuntovací schopnosti koleje

- (1) Výpravčí může se souhlasem provozního dispečera z důvodu potřeby obnovení šuntovací schopnosti koleje postavit pro projíždějící vlak vlakovou cestu s nižší dovolenou rychlostí, než je nejrychlejší vlaková cesta.
- (2) Obnovení šuntovací schopnosti koleje je zakázáno zajišťovat jízdou vlaku osobní dopravy, pokud by to vedlo ke vzniku nebo navýšení jejich zpoždění, vyjma případů projednaných a odsouhlasených dopravcem, a zapracovaných ve VR.
- (3) **Pro obnovení šuntovací schopnosti koleje, která byla vyloučena, platí ustanovení Čl. 406 odst. 7.**

## Kapitola XIX Přechodná ustanovení

### Díl 1

#### Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice

### Díl 2

#### Návěsti návštěvidel dočasně ponechaných v provozu

## Kapitola XX Zmocňovací a závěrečná ustanovení

### Čl. 484

#### Zmocňovací ustanovení

- (1) Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ včetně příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.
- (2) Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztahná ustanovení předpisu SŽDC N1.
- (3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je gestorský útvar<sup>24</sup> předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

## CITOVANÉ DOKUMENTY

### Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy ve znění pozdějších předpisů

Zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon)

Zákon č. 266/94 Sb., o dráhách

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic

Prováděcí nařízení komise (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii

TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

### Vnitřní předpisy v aktuálním znění

SŽ Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
SŽ Bp2	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
SŽDC (ČD) D2/1	Doplňek s technickými údaji k Dopravním předpisům
SŽDC (ČSD) D110/T110	Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení
SŽDC E11	Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

<sup>24</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

Pokyn GR č. 12/2009	Situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení dle TNŽ 34 2620
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Z8 díl IV (prozatímní)	Evropský vlakový zabezpečovač ETCS
SŽDC (ČD) Z11	Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
SŽ Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
Směrnice SŽ SM100	Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy

## SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

### Vnitřní předpisy v aktuálním znění

SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽ D4	Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
SŽ D5	Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
SŽ D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC E11	Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
SŽ Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
Směrnice SŽDC č. 72	Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty
SŽDC (ČD) D2/1	Doplněk s technickými údaji k dopravním předpisům
SŽDC D7	Předpis pro operativní řízení provozu
SŽDC D31	Mimořádné zásilky
SŽDC (ČD) D32	Předpis pro přepravu uranového koncentráту, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva
SŽDC T1	Telefonní provoz
SŽDC T100	Provoz zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z11	Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
SŽ SR101/1(D)	Metodická pomůcka pro zaměstnance řízení provozu
TNŽ 34 3109	Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách



## PŘÍLOHY





**B.1 Pomůcky, potřebné pro výkon dopravní služby, které musí mít přednosta PO (ředitel CDP), náměstek přednosty PO náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici**

- 1) Tabulky traťových poměrů příslušných tratí
- 2) Příslušné pomůcky, které řeší čekací doby a přípoje mezi vlaky
- 3) Seznam vlaků pro staniční (traťové) zaměstnance
- 4) Sbírka dopravních výnosů trvalé platnosti (DV)
- 5) Sbírka došlých elektronických depeší
- 6) Evidence pomalých jízd, nepředpokládaných výluk a pracovních míst
- 7) Rozkaz o výluce dopravní služby \*)
- 8) Složka „Výluky pro výpravčí“
- 9) ZDD
- 10) Prováděcí nařízení pro trať ...\*)
- 11) PND3 \*)
- 12) PNRB \*)
- 13) PND7

Vysvětlivka:

\*) – jen ve stanicích, jichž se to týká.

**B.3.1** Je-li na pracovištích několik výpravčích, postačí jedna sbírka, pokud je jim vždy dostupná.

**B.3.2** Ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které pomůcky mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

**B.3.3** Opatřením (ZDD), vydaným přednostou PO (ředitelem CDP) nebo jím stanoveným zástupcem, musí být stanoven náhradní způsob přístupu k pomůckám potřebných pro výkon dopravní služby v případě nepřístupnosti k elektronické verzi příslušného dokumentu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. B3.4 této přílohy.

**B.3.4** U pomůcek vydávaných v elektronické podobě rozhodne ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce, zda zaměstnanci obdrží pomůcku v elektronické podobě nebo v tištěné podobě.

**B.3.5** ZDD určí, jaké pomůcky budou na pracovištích, kde se vykonává dopravní služba jen v mimořádných případech (dálkově řízená stanice s DOZ apod.).

**B.2 Seznam předpisů, směrnic a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti).**

Vysvětlivky:

- a - podle potřeby
- b - jen na tratích se zjednodušenou dopravou

Čísla sloupců v následující tabulce odpovídají následujícím pracovním zařazením:

- 1 - Vedoucí dispečer
- 2 - Provozní dispečer
- 3 - Dozorce výhybek, signalista, výhybkář
- 4 - Strážník oddílu
- 5 - Závorář

**Tabulka B.2**

Zaměstnanec, pracoviště Předpis, směrnice, pomůcka	⇨ ⇩	1	2	3	4	5
SŽ D1		/	/	/	/	/
SŽ D3		/	/	a		b

Zaměstnanec, pracoviště Předpis, směrnice, pomůcka	⇨ ⇩	1	2	3	4	5
PND3		/	/	a		b
SŽ D4		/	/	a		
PNRB		/	/	a		
SŽDC D7		/	/			
PND7		/	/			
SŽ D7/2		/	/			
SŽ Bp1		/	/	/	/	/
SŽ Bp2		/	/	/	/	/
<b>SŽ T100</b>		/			/	
SŽDC (ČSD) T108		/	/			
SŽDC (ČD) Z1		/			/	
SŽDC (ČD) Z2		/		a	a	/
SŽDC (ČD) Z11				a		
Směrnice SŽM69		/	/			
Směrnice SŽMS103		/	/			
SŽDC (ČD) D2/1		/	/			
Tabulky traťových poměrů		/	/			
Pomůcky ke JŘ, vydávané dopravci		/	/			
Seznam vlaků pro staniční zaměstnance				/		
Seznam vlaků pro traťové zaměstnance					/	/
ZDD				/		
Obsluhovací řády		/	/	a	/	/
Přípojové provozní řády		/	/	a	a	a

- B.4.1** O přidělu předpisů, směrnic a pomůcek pro staničního dozorce rozhodne přednosta PO podle druhu vykonávaných pracovních činností.
- B.4.2** Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít předpisy, směrnice a pomůcky společné.
- B.4.3** Ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které předpisy, směrnice a pomůcky vydávané Správou železnic mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.
- B.4.4** Opatřením (ZDD), vydaným přednostou PO (ředitelem CDP) nebo jím stanoveným zástupcem, musí být stanoven náhradní způsob přístupu k předpisům, směrnicím a pomůckám potřebných pro výkon dopravní služby v případě nepřístupnosti k elektronické verzi příslušného dokumentu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. B.4.5 této přílohy.
- B.4.5** U předpisů, směrnic a pomůcek vydávaných v elektronické podobě rozhodne ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce, zda zaměstnanci obdrží předpis, směrnici nebo pomůcku v elektronické podobě nebo v tištěné podobě.
- B.4.6** Pro vedoucí a provozní dispečery rozhodne o podobě předpisů, směrnic a pomůcek podle odst. B.4.3 – B.4.5 ředitel odboru řízení provozu Správy železnic nebo ředitel CDP.
- B.4.7** V případě potřeby mají zaměstnanci podřízení při výkonu dopravní služby výpravčímu vždy právo nahlédnout do předpisů, směrnic a pomůcek JŘ ve sbírce na pracovišti výpravčího; výpravčí je vždy povinen jim to umožnit.

### B.3 Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati:

#### B.5.1 Přehled vývěsek:

- 1) Náčrtek stanice s vyznačením obvodů pro zjišťování volnosti vlakové cesty (s užitečnou délkou dopravních kolejí v metrech). U velkých stanic možno se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.
- 2) Náčrtek stanice s vyznačením posunovacích obvodů a s uvedením nejnepríznivějších rozhodných spádů na jednotlivých kolejích. U velkých stanic možno se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.
- 3) Tabulky následných mezidobí (pokud jsou příslušným odborem Správy železnic<sup>25</sup> vydány).
- 4) Schematický plán trakčního vedení ve stanici s vyznačením úsekových odpojovačů.
- 5) Zákaz vstupu do služebních místností pro osoby, které tam nevykonávají dopravní službu (označení před vstupem do místnosti).
- 6) Zákaz obsluhy zabezpečovacího zařízení nepovolaným osobám.
- 7) Seznam hovoren zapojených do traťového telefonního okruhu.
- 8) Vývěska s poučením o první pomoci při úrazu elektřinou a poučení o zacházení s elektrickým zařízením při požárech a zátopách. Požární poplachové směrnice.
- 9) Důležitá ustanovení ZDD:
  - kilometrická poloha všech přejezdů v přilehlých mezistaničních úsecích včetně způsobu zabezpečení,
  - kilometrická poloha oddílových a krycích návěstidel v přilehlých mezistaničních úsecích (na dvou a více kolejných tratích se vypracuje jako schematický náčrtek)Nutnost uvedení jednotlivých údajů určí přednost PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).
- 10) Záznamní tabule (upravená podle místních poměrů). Nutnost zřízení určí přednost PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).
- 11) Časový plán osvětlování vypracovaný podle osvětlovacího kalendáře (dodá OSPD), a to na všech pracovištích, ze kterých je ovládáno osvětlování objektů staničních prostranství a prostor.
- 12) Telefonní seznam pohotovostních telefonů jednotlivých správ OSPD.

**Tabulka B.5**

Pracoviště	Vývěsky (podle pořadových čísel)
Výpravčí (traťový dispečer, dirigujič dispečer, dispečer RB)	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Dozorce výhybek, výhybkář, signalista	1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10
Hradlář, hláskař	4, 5, 6, 7, 8, 9
Závorář	4, 5, 6, 7, 8, 9

- B.5.2** Ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které z vypracovaných vývěsek mohou být uloženy na pracovišti, nemusí však být vyvěšeny, nebo které vývěsky budou mít zaměstnanci pouze v elektronické podobě. Současně může rozhodnout o zpracování dalších vývěsek, výše neuvedených, které mají nesporný význam pro zabezpečení organizování drážní dopravy v zaměstnanci přiděleném obvodu.

<sup>25</sup> V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu



- B.5.3** Ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce může povolit, aby byly některé schematické náčrtky sloučeny, nenaruší-li se jejich přehlednost.
- B.5.4** Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít vývěsky společné.



## Stanoviště .....

## platný od .....

[illegible][illegible]

- 163

- C.1.3.5** Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.
- C.1.3.6** Do sloupce 1 se zapisuje druh a číslo vlaku v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se tohoto vlaku. Psát tyto záznamy napřed není dovoleno. U vlaků jedoucích po nesprávné koleji se zápisy ve sloupci 1 orámuje zeleně.
- C.1.3.7** V ostatních sloupcích, kromě sloupce 4, 6 a 17, se zapisují do horní části dvouřádku údaje o příjezdu, do dolní části dvouřádku údaje o odjezdu vlaku.
- C.1.3.8** Tam, kde se vlaky nabízejí a přijímají, zapíše výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť, která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. V ostatních případech zapisuje výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť (zkratku stanice, jejíž zaměstnanec obsluhuje přejezdové zabezpečovací zařízení), která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. Byl-li předvídaný odjezd ohlášen dodatečně, ale ještě dříve, než byl vlaku dovolen odjezd, přeškrtně se zapsané číslo nebo zkratka.
- C.1.3.9** Ve sloupci 7 se údaje o vjezdové (odjezdové) koleji vyplňují vždy samostatně (platí i pro projíždějící vlaky).
- C.1.3.10** Čísla kolejí se při jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji zapisují ve zlomku tak, že první číslo znamená traťovou kolej, ze které vlak vjede a druhé číslo vjezdovou staniční kolej nebo první číslo odjezdovou staniční kolej a druhé číslo traťovou kolej, na kterou vlak odjede.
- C.1.3.11** Do sloupců 10 až 12 se nadepišou stanoviště, která telefonicky hlásí provedení přípravy vlakové cesty. Hlášení se pak u jednotlivých vlaků zapisují časovým údajem ve sloupci stanoviště, popř. při osobním hlášení i podpisem. Nestačí-li počet sloupců, upraví se vhodně dopravní deník nebo se vede zvláštní zápisník.
- C.1.3.12** Ve sloupci 13 se u projíždějících vlaků zapíše doba průjezdu do dolní části dvouřádku a v horní části dvouřádku se napíše zkratka „pr“. U vlaků výchozích se horní část dvouřádku v příslušných sloupcích vodorovně proškrtně a v dolní části dvouřádku se zapíše čas odjezdu. U vlaků končících se proškrtně v příslušných sloupcích vodorovně dolní část dvouřádku a v horní části dvouřádku se zapíše čas příjezdu. Půlminutové časové údaje se neuvádějí.
- C.1.3.13** Sloupec 14 se vyplňuje jen u vlaků s přepravou cestujících.
- C.1.3.14** Ve sloupcích 2, 10 - 12 a 16 se zapisují časové údaje, kdy bylo příslušné hlášení uskutečněno.
- C.1.3.15** Do sloupce 17 se zkráceně zapíše: teplota, počasí (na začátku směny a v případě změn), příčina zpoždění, mimořádné zastavení u vjezdového nebo cestového návěstidla s uvedením druhu tohoto návěstidla, důvod překročení doby pobytu nebo mimořádného zastavení apod. Dále se zde zapíše údaje, předepsané jinými předpisy a ostatní údaje o vlaku, jako např.: **postrk** (**kromě** postrku motorovým či elektrickým vozem nebo motorovou či elektrickou jednotkou u vlaků osobní dopravy), překročená ložná míra, důvod použití **PN**, **RPN**, použití počítadel obsluh (např. „Evidence odjezdu“, nouzové vybavovací zařízení včetně čísel na **počítadlech** obsluh), důvod dání telefonické odhlášky, důvod zavedení telefonického dorozumívání, důvod zavedení jízdy v mezistaničním oddílu, druh vydaného nebo diktovaného písemného rozkazu apod.
- C.1.3.16** Čas průjezdu je čas, kdy čelo vlaku mine úroveň posledního hlavního návěstidla pro příslušný směr jízdy ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu) nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel úroveň návěsti **Konec vlakové cesty**.
- C.1.3.17** Čas příjezdu je čas, kdy vlak zastaví na obvyklém nebo označeném místě, nezastavil-li ve stanici (popř. v příslušném obvodu) před cestovým návěstidlem s návěstí zakazující jízdu ještě před obvyklým místem zastavení.

- C.1.3.18** Čas odjezdu je čas, kdy se vlak dá ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu) naposledy do pohybu před průjezdem kolem posledního hlavního návěstidla nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel kolem návěsti **Konec vlakové cesty**.
- C.1.3.19** Údaje o vlacích, které se z trati vracejí do stanice, se zapisují na odjezdu do dolní poloviny dvouřádku a při návratu na nový dvouřádek do jeho horní poloviny. U vlaků, které se z trati vracejí zpět (popř. část vlaku), musí výpravčí současně s dvouřádkem pro odjezd vlaku vyplnit i dvouřádek pro návrat vlaku. Obdobně se zapisuje posun mezi dopravami.
- C.1.3.20** Jízdy PMD se do dopravního deníku zapisují podle následujících zásad:
- do sloupce 1 se do horního řádku napíše zkratka „PMD“, do dolního řádku se zapíše číslo PMD v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se této jízdy PMD;
  - do sloupce 2 se zapíše čas, kdy byla jízda sjednána;
  - do sloupce 3 se zapíše sjednaný čas odjezdu;
  - sloupec 4 se nevyplňuje;
  - do sloupce 5 se zapíše čas, kdy musí být jízda PMD ukončena;
  - do sloupce 6 se zapíše skutečný čas odjezdu, ohlášený sousední stanicí;
  - do sloupce 7 se zapíše ve zlomku:
    - u odjíždějícího PMD:
      - v čitateli, ze které koleje odjíždí,
      - ve jmenovateli u vícekolejných tratí, na kterou traťovou kolej je PMD dovolen číslem traťové koleje a zkratkou názvu sousední stanice,
      - ve jmenovateli u jednokolejných tratí zkratka názvu sousední stanice,
    - u vjíždějícího PMD:
      - v čitateli u vícekolejných tratí, ze které traťové kolej je PMD dovolen číslem traťové koleje a zkratkou názvu sousední stanice,
      - v čitateli u jednokolejných tratí zkratka názvu sousední stanice,
      - ve jmenovateli, na kterou kolej vjíždí;
  - sloupce 8 a 9 se nevyplňují;
  - do sloupce 10 až 12 se zapíše čas, kdy telefonicky ohlásil výhybkář postavení posunové cesty pro PMD, pokud si toto hlášení výpravčí vyžádal;
  - do sloupce 13 se zapíše skutečný čas příjezdu PMD do vlastní stanice nebo skutečný čas odjezdu z vlastní stanice;
  - sloupce 14 a 15 se nevyplňují;
  - do sloupce 16 čas, kdy došla (byla dána) zpráva o uvolnění traťové koleje;
  - do sloupce 17 (poznámky) se uvede dopravce PMD, typ SHV, popř. hnací vozidlo, souprava PMD (zkratkou), název stanice, popř. kilometr, odkud nebo kam PMD jede (podle potřeby se doplní slova „a zpět“), druh vlakového rádiového spojení, nařízení neobsluhování PZZ pro jízdu PMD.
- C.1.3.21** Pro každou sjednanou jízdu PMD použije výpravčí samostatný dvouřádek dopravního deníku; pro návrat PMD z trati do vlastní stanice použije výpravčí rovněž nový dvouřádek.

### C.1.3 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty

Pro vlak číslo	Na kolej	Pro vlak postaveno a volno	Rušící posun zastaven	Předvídaný odjezd	Pro vlak číslo	Na kolej	Pro vlak postaveno a volno	Rušící posun zastaven	Předvídaný odjezd
----------------	----------	----------------------------	-----------------------	-------------------	----------------	----------	----------------------------	-----------------------	-------------------

<b>C.1.4.1</b>	Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty je tiskopis, do kterého zaměstnanci, kteří hlásí provedení přípravy vlakové cesty, zapisují údaje o volnosti a správném postavení vlakové cesty, popř. i hlášení předvídaných odjezdů.
<b>C.1.4.2</b>	Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) název dopravní, ve které je tiskopis veden;</li> <li>b) pořadové číslo v kalendářním roce;</li> <li>c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;</li> <li>d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne“);</li> <li>e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne“).</li> </ul>
<b>C.1.4.3</b>	Zápisy v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty zapisuje zaměstnanec současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.
<b>C.1.4.4</b>	Zaměstnanci, kteří hlásí volnost a správné postavení vlakové cesty za stavědel nebo stanovišť, zapisou vždy do příslušných sloupců číslo vlaku a číslo koleje ohlášené

**C.1.4.5** Čísla kolejí se při jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji zapisují ve zlomku tak, že první číslo znamená traťovou kolej, ze které vlak vjede a druhé číslo vjezdovou staniční kolej nebo první číslo odjezdovou staniční kolej a druhé číslo traťovou kolej, na kterou vlak odjede.

a) do sloupce 1 zapíše číslo PMD;

ba) u odjíždějícího PMD:

- v čitateli, ze které koleje odjíždí,
- ve jmenovateli u více kolejných tratí, na kterou traťovou kolej je PMD dovolen číslem traťové koleje a zkratkou názvu sousední stanice,
- ve jmenovateli u jednokolejných tratí zkratka názvu sousední stanice,

- v čitateli u více kolejných tratí, ze které traťové koleje je PMD dovolen číslem traťové koleje a zkratkou názvu sousední stanice,
- v čitateli u jednokolejných tratí zkratka názvu sousední stanice,
- ve jmenovateli, na kterou kolej vjíždí;

d) do sloupce 4 zapiší čas skutečného odjezdu nebo příjezdu, ohlášený výpravčím vlastní stanice;

e) do sloupce 5 запиší buď sjednaný čas odjezdu z vlastní stanice, nebo v případě, že výhybkář obsluhuje PZZ na širé trati, jehož obsluha je nařízena, sjednaný čas odjezdu ze sousední stanice.

[illegible]



- 168

### C.1.5 Zápisník předvídaných odjezdů

[illegible]

**C.1.6.2** Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

169

- b) pořadové číslo v kalendářním roce;
- c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;
- d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne”);
- e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne”).

- C.1.6.3** Zápisy v zápisníku předvídaných odjezdů zapisuje závorář současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.
- C.1.6.4** Na jednokolejných tratích se vyplňuje nejprve sloupec „Lichý směr”, potom sloupec „Sudý směr” (bez ohledu na směr jízdy vlaku).
- C.1.6.5** Při jízdě vlaku s nezavěšeným postrkem zapisují zaměstnanci ve sloupci „Poznámky” zkratku „np”.
- C.1.6.6** Závoráři zapisují hlášení o jízdách PMD do „Zápisníku předvídaných odjezdů” podle směru jízdy takto:
- a) do sloupce „Vlak číslo” zapíše číslo PMD;
  - b) do sloupce „Předvídaný odjezd” zapíše sjednaný čas odjezdu PMD;
  - c) závoráři zapíše do sloupce „Poznámky” slova „bez obsluhy PZZ”, uskutečnila-li se jízda PMD bez obsluhy PZZ.

**C.1.6 Všeobecný rozkaz (Rozkaz V)**

**VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo .....**

V ..... dne ..... 20 .....  
(razítko)

.....  
Podpis / příjmení strojvedoucího

.....  
Podpis / příjmení výpravčího

Číslo rozkazu \* 110 001

**C.1.7 Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op)**

**ROZKAZ K OPATRNÉ JÍZDĚ pro vlak číslo .....**

<b>1</b>	<input type="checkbox"/>	Jedte k přejezdům, k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK)
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		v km ..... mezi <sup>1)</sup> ..... a <sup>2)</sup> .....
		se zvýšenou opatrností!
<b>2</b>	<input type="checkbox"/>	Z dopravny / od km*) ..... do dopravny / do km*) ..... nařizují jízdu podle rozhledových poměrů.
<b>3</b>	<input type="checkbox"/>	Z dopravny / od km*) ..... do dopravny / do km*) ..... dodržíte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.
<b>4</b>	<input type="checkbox"/>	Jiné příkazy:

V ..... dne ..... 20 .....  
(místo vydání)

Podpis / příjmení strojvedoucího ..... Podpis / příjmení výpravčího (strážníka oddílu) .....

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒  
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrťává.  
Nepoužité řádky v pokynu 1 škrtněte šikmou čarou.

\*1) Nehodící se škrtněte.  
\*2) U VZPK nebo přejezdů v obvodu stanice škrtněte a doplňte „v ŽST“ („ve stanici“, „v zastávce“ apod.).  
\*3) U VZPK nebo přejezdů v obvodu stanice nevyplňujte.

\* 338 015  
Číslo rozkazu

### Pokyny k vyplňování rozkazu Op

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

#### Pokyn 1

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu přikázána jízda přes přejezd nebo přes centrální přechod s VZPK se zvýšenou opatrností.

Jako km poloha přejezdu nebo centrálního přechodu s VZPK se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

Dále musí být uvedeny názvy nejbližších stanic, výhyben, zastávek, hradel, hlásek nebo odboček, mezi kterými se přejezd nachází.

U přejezdů v obvodu stanice (na zastávce v prostoru nástupiště nebo z jedné či obou stran k nástupišti přiléhajícímu) nebo u centrálního přechodu s VZPK se uvede např.: „ve stanici Řevnice“, „v zast. Mokroš“ a v případě potřeby s dalším upřesněním, např. „ve stanici Beroun os. n.“, „ve stanici Kolín seř. n.“.

U přejezdů mezi vjezdovými návěstidly odbočky se uvede např. „v odb. Jeneček“.

Nepoužité řádky v pokynu 1 škrtněte šikmou čarou. Text „se zvýšenou opatrností!“ se neškrtná.

### **Pokyn 2**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu přikázána jízda podle rozhledových poměrů.

### **Pokyn 3**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu **nařízena jízda za zhoršených povětrnostních podmínek**.

#### **C.1.8 Rozkaz pro tratě s automatickým blokem (Rozkaz Z)**

ROZKAZ Z pro vlak číslo .....	
<b>1</b>	<input type="checkbox"/> V dopravně ..... se návěstidlo ..... neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.
1.1	<input type="checkbox"/> Pojedete po traťové koleji číslo .....*)
1.2	<input type="checkbox"/> Odjezd na trať s automatickým blokem kolem neobsluhovaného návěstidla K prvnímu oddílovému návěstidlu automatického bloku jedte podle rozhledových poměrů. Od tohoto návěstidla jedte podle návěstního znaku návěstidla.
<b>2</b>	<input type="checkbox"/> Nařízení jízdy v mezistaničním oddílu na trati s automatickým blokem Z dopravní ..... do dopravní ..... pojedete v mezistaničním / prostorovém**) oddílu po traťové koleji číslo .....*) Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h. U návěstidla s návěstí <b>Stanoviště oddílového návěstidla</b> jedte jako u předvěsti s návěstí <b>Výstraha</b> .
<b>3</b>	<input type="checkbox"/> Nařízení jízdy po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu na trati s automatickým blokem Z dopravní ..... do dopravní ..... pojedete po nesprávné koleji v mezistaničním / prostorovém oddílu**), nepřekročte rychlost 100 km/h.
3.1	<input type="checkbox"/> V úrovni návěstidla s návěstí <b>Stanoviště oddílového návěstidla</b> u správné koleje jedte jako u předvěsti s návěstí <b>Výstraha</b> .
3.2	<input type="checkbox"/> Vjezdové návěstidlo ..... u správné koleje dopravní ..... pro vaši jízdu platí.
<b>4</b>	<input type="checkbox"/> Jiné příkazy:

V .....  
 (místo vydání)

dne ..... 20 .....

Podpis / příjmení strojvedoucího

Podpis / příjmení výpravčího

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒  
 Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrťává.  
 Nepoužité řádky v pokynu 1 škrtněte šikmou čarou.

\*) Vyplňuje se jen na dvou a více kolejných tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtně.  
 Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně.  
 \*\*) Nehodící se škrtněte.

Číslo rozkazu \* 262 357

### Pokyny k vyplňování rozkazu Z

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně.

#### Pokyn 1

Nesmí být označen křížkem a vyplněn v případě, že pokyny uvedené v rozkazu Z jsou platné z jiné dopravní (stanice, výhybny, odbočky) než, ve které je strojvedoucímu rozkaz Z vydáván, a současně nesmí být označen křížkem a vyplněn:

- a) pokyn 2 nebo
- b) pokyn 3.

### Pokyn 1.1

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že vlak pojede na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz a není použit pokyn 2.

### Pokyn 1.2

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že pokyn má platit ze stanice, kde je rozkaz Z vydáván a strojvedoucímu je nařízena jízda kolem neobsluhovaného odjezdového návěstidla na trať s oddílovými návěstidly automatického bloku. V tomto případě musí být s pokynem 1.2 označen křížkem a vyplněn:

- a) pokyn 1 a
- b) jede-li vlak na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz pokyn 1.1.

### Pokyn 2

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že pokyn má platit ze stanice, kde je rozkaz Z vydáván a strojvedoucímu je na trati s automatickým blokem nařízena jízda v mezistaničním oddílu.

Použije-li se pokyn 2, nepoužívá se pokyn 1.1.

V mezistaničním úseku bez odbočky (bez dopravního Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v mezistaničním oddílu (text rozkazu Z v pokynu 4 upravte takto: mezistaničním / ~~prostorovém~~ oddílu). V mezistaničním úseku s odbočkou (s dopravního Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v prostorovém oddílu (text rozkazu Z v pokynu 4 upravte takto: ~~mezistaničním~~ / prostorovém oddílu).

Číslo traťové koleje se vyplňuje v případě, že vlak pojede na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtně.

### Pokyn 3

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že strojvedoucímu je na trati s automatickým blokem nařízena jízda po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu a rozkaz Z je vydáván:

- a) ve stanici, **ze které je rozkaz Z** platný nebo
- b) ve zpravovací stanici (výchozí stanici je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje a **zpravování nařizuje výlukový rozkaz.**

V mezistaničním úseku bez odbočky (bez dopravního Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v mezistaničním oddílu (text rozkazu Z v pokynu 5 upravte takto: mezistaničním / ~~prostorovém~~ oddílu). V mezistaničním úseku s odbočkou (s dopravního Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v prostorovém oddílu (text rozkazu Z v pokynu 3 upravte takto: ~~mezistaničním~~ / prostorovém oddílu).

### Pokyn 3a)

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že:

- a) je křížkem označen a vyplněn pokyn 3 a
- b) nemá-li nesprávná kolej vlastní vjezdové návěstidlo nebo
- c) nejedou-li vlaky souběžně po obou traťových kolejích nebo
- d) nestanoví-li to rozkaz o výluce.

V případě, že se pokyn 3a) neoznačuje křížkem a nevyplňuje se, text pokynu 3a) se neškrtně.

### Pokyn 3b)

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, nemá-li nesprávná kolej vlastní vjezdové návěstidlo.



V případě, že se pokyn 3b) neoznačuje křížkem a nevyplňuje se, text pokynu 3b) se neškrtná.

### C.1.9 Příkaz vlaku (Rozkaz Pv)

#### Pokyny k vyplňování rozkazu Pv

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Nehodící se pokyn rozkazu škrtněte šikmo.

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

#### Pokyn 1

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že se strojvedoucímu dovoluje u vjezdového návěstidla vjezd do stanice kolem neobsluhovaného vjezdového a případně cestového návěstidla.

#### Pokyn 2

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že se strojvedoucímu dovoluje odjezd kolem neobsluhovaného odjezdového návěstidla.

##### Pokyn 2.1

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že vlak pojede na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz a není použit pokyn 5.

##### Pokyn 2.2

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že rozkaz Pv je diktován strojvedoucímu (náhrada rozkazu Z, pokynu 3) a má platit ze stanice, kde je rozkaz Pv diktován a strojvedoucímu je nařízena jízda kolem neobsluhovaného odjezdového návěstidla na trať s oddílovými návěstidly automatického bloku. V tomto případě musí být s pokynem 2.2 označen křížkem a vyplněn:

a) pokyn 2 a

b) jede-li vlak na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz pokyn 2.1.

#### Pokyn 3

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že pokyn má platit ze stanice, kde je rozkaz Pv diktován a strojvedoucímu je na trati s automatickým blokem nařízena jízda v mezistaničním oddílu.

Použije-li se pokyn 3, nepoužívá se pokyn 2.

V mezistaničním úseku bez odbočky (bez dopravního Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v mezistaničním oddílu (text rozkazu Pv v pokynu 3 upravte takto: mezistaničním / ~~prostorovým~~ oddílu). V mezistaničním úseku s odbočkou (s dopravní Portál) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v prostorovém oddílu (text rozkazu Pv v pokynu 3 upravte takto: ~~mezistaničním~~ / prostorovém oddílu).

Číslo traťové koleje se vyplňuje v případě, že vlak pojede na dvou a více kolejnou trať s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtne.

#### Pokyn 4

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že strojvedoucímu je na trati s automatickým hradlem nařízena jízda v mezistaničním / prostorovém oddílu a rozkaz Pv je diktován ve stanici.

V mezistaničním úseku bez odbočky (bez dopravní Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v mezistaničním oddílu (text rozkazu Z v pokynu 4 upravte takto: mezistaničním / ~~prostorovým~~ oddílu). V mezistaničním úseku s odbočkou (s dopravní Portál) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v prostorovém oddílu (text rozkazu Pv v pokynu 4 upravte takto: ~~mezistaničním~~ / prostorovém oddílu).

##### Pokyn 4.1

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že na oddílovém návěstidle automatického hradla je umístěna návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**. Skutečnost, že oddílové návěstidlo AH je opatřeno návěstí **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** musí být uvedena v ZDD.

Podrobnosti musí být stanoveny v ZDD.

#### **Pokyn 5**

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že strojvedoucímu je na trati s automatickým hradlem povolována jízda kolem neobsluhovaného oddílového návěstidla.

#### **Pokyn 6**

Označuje se křížkem a vyplňuje se pouze v případě, že strojvedoucí je zpravován o mimořádném vjezdu na obsazenou nebo kusou kolej.

#### **Pokyn 7**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu nařizována jízda podle rozhledových poměrů.

#### **Pokyn 8**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu **nařizována jízda za zhoršených povětrnostních podmínek**.

#### **Pokyn 9**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu nařizována jízda přes přejezd (centrální přechod s VZPK) se zvýšenou opatrností.

Jako km poloha přejezdu se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

Dále musí být uvedeny názvy nejbližších stanic, výhyben, zastávek, hradel, hlásek nebo odboček, mezi kterými se přejezd nachází.

U přejezdů v obvodu stanice (na zastávce v prostoru nástupiště nebo z jedné či obou stran k nástupišti přiléhajícímu) se uvede např.: „ve stanici Řevnice“, „v zast. Mokroš“ a v případě potřeby s dalším upřesněním, např. „ve stanici Beroun os. n.“, „ve stanici Kolín seř. n.“.

U přejezdů mezi vjezdovými návěstidly odbočky se uvede např. „v odb. Jeneček“.

Nepoužité řádky v pokynu 9 škrtněte šikmou čarou. Text „jedte se zvýšenou opatrností!“ neškrtat.

#### **Pokyn 10**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu zpravován o pomalé jízdě.

##### **Pokyn 10.1**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu zpravován o pomalé jízdě a nejsou umístěna návěstidla pro pomalou jízdu. S pokynem 10.1 musí být vyplněn i pokyn 10.

##### **Pokyn 10.2**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu zpravován o pomalé jízdě a jedná se o bezpečnostní pomalou jízdu. S pokynem 10.2 musí být vyplněn i pokyn 10 a 10.1.

#### **Pracoviště**

Dokumentuje se pracoviště, ze kterého je písemný rozkaz diktován.

#### **Číslo rozkazu**

Položku vyplňuje pouze strojvedoucí (viz [Čl. 371](#) odst. 5 a 6 tohoto předpisu).

#### **C.1.10 Všeobecný rozkaz pro PMD (Rozkaz V PMD)**

## Pokyny k vyplňování rozkazu V PMD

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒  
Nehodící se pokyn rozkazu škrtněte šikmo.

### VŠEOBECNÝ ROZKAZ PRO PMD číslo .....

1	<input type="checkbox"/> Jízda PMD je povolena z dopravní / km <sup>3</sup> ..... do dopravní / km <sup>3</sup> ..... po traťové koleji číslo .....
2	<input type="checkbox"/> Jízda PMD je povolena z dopravní / km <sup>3</sup> ..... po traťové koleji číslo ..... do km ..... a zpět.
3	<input type="checkbox"/> Jízdu PMD ukončíte v dopravní / km <sup>3</sup> ..... nejpozději v ..... hodí
4	<input type="checkbox"/> Jedete za vlakem!
5	<input type="checkbox"/> Krycí návěstidlo ..... v km ..... pro vaši jízdu neplatí
6	<input type="checkbox"/> Pojedete do mezistaničního úseku, obsazeného vlakem (PMD). Kilometrická poloha konce / čela <sup>3</sup> vlaku (PMD) není známa.
7	<input type="checkbox"/> Souhlas k vjezdu do dopravní ..... si vyžádáte telekomunikačním zařízením od vjezdového návěstidla.
8	<input type="checkbox"/> Vjezdové návěstidlo ..... a cestové návěstidlo <sup>3</sup> ..... dopravní ..... se neobsluhuje. Vjezd do dopravní dovolen. Jízdu ukončíte (místo zastavení) .....
9	<input type="checkbox"/> V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h. V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h. V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h.
10	<input type="checkbox"/> K přejezdům v km ..... jedte se zvýšenou opatností.
11	<input type="checkbox"/> Při návratu jedte k přejezdům v km ..... se zvýšenou opatností.
12	<input type="checkbox"/> Pokud před návratem nedojedete za km ..... jedte k přejezdům v km ..... se zvýšenou opatností.

13	<input type="checkbox"/> Souprava má ..... vozidel, hmotnost ..... t, v soupravě brzdí ..... vozidel, brzdící váha ..... t. V soupravě je: ..... vozidel s brzdami stupňovitě neodbrzditelnými ..... vozidel s brzdami kotoučovými ..... vozidel s nekovovými špalíky. ..... Sepsal (příjmení a podpis)
14	<input type="checkbox"/> Jiné příkazy:

Pracoviště .....	dne ..... 20 .....	Číslo rozkazu
Podpis / přijetí strojvedoucího .....	Podpis / přijetí vedoucího posunové čety .....	
Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒ Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně. Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtnává. Nepoužíte řádky v pokynu s škrtnutím šikmou čarou. Nehodící se škrtněte. Číslo rozkazu se vyplňuje pouze jednoho zapsat na příjmu rozkazu I po jeho vydání (nemusí být na prvopise).		
		Číslo rozkazu # 262 357

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

#### **Pokyn 1**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že se jedná o jízdu PMD do sousední dopravní nebo do km, kde uvolní trať.

#### **Pokyn 2**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že se jedná o jízdu PMD do km a zpět.

#### **Pokyn 3**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že se jedná o jízdu PMD do sousední stanice nebo do km, kde PMD uvolní traťovou kolej nebo do km a zpět.

#### **Pokyn 4**

Označuje se křížkem v případě, že PMD jede za vlakem, který dosud neuvolnil mezistaniční úsek, do kterého PMD pojede.

#### **Pokyn 5**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucímu PMD zneplatňováno krycí návěstidlo.

#### **Pokyn 6**

Označuje se křížkem pouze v případě,

- a) že se jedná o jízdu PMD pro uvázlý vlak (PMD) nebo
- b) že se jedná o jízdu PMD pro zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD).

#### **Pokyn 7**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že vjezd PMD nebude dovolen návěstí hlavního návěstidla a není označen křížkem a vyplněn pokyn 8.

#### **Pokyn 8**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že vjezd PMD je dovolen kolem neobsluhovaného vjezdového a případně i cestového návěstidla a není označen křížkem a vyplněn pokyn 7.

#### **Pokyn 9**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o pomalých jízdách (včetně bezpečnostních pomalých jízd).

Ustanovení pokynu 9 platí i pro jízdu zpět.

Strojvedoucí musí být zpraven pouze o pomalých jízdách nižších jak 40 km/h (popř. nižší jak 50 km/h při práci speciálního vozidla na širé trati, nařizuje-li mu to předpis zařaditele vozidla).

Nepoužité řádky v pokynu 9 škrtněte šikmou čarou. V případě, že pomalých jízd v mezistaničním úseku je více než řádků v pokynu 9, použije výpravčí pro zpravení strojvedoucího o pomalých jízdách i pokyn 14.

#### **Pokyn 10**

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o jízdě se zvýšenou opatrností přes PZZ (příp. přes centrální přechod s VZPK) při jízdě.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

#### **Pokyn 11**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o jízdě se zvýšenou opatrností přes PZZ (příp. přes centrální přechod s VZPK) při návratu PMD do výchozí stanice z ovládacích úseků.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

#### **Pokyn 12**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o jízdě se zvýšenou opatrností přes PZZ (příp. přes centrální přechod s VZPK) při návratu PMD z km, kdy je nutno uvolnit vzdalovací úsek.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

### **Pokyn 13**

Označuje křížkem a vyplňuje zaměstnanec dopravce podle [Čl. 223](#) tohoto předpisu.

Výpravčí tento pokyn nikdy neproškrťává.

### **Pracoviště**

Dokumentuje se pracoviště, kde je písemný rozkaz sepisován nebo, ze kterého je diktován.

### **Číslo rozkazu**

Položku vyplňuje pouze strojvedoucí (viz [Čl. 373](#), odst. 4 a 5 tohoto předpisu).

### **C.1.11 Všeobecný rozkaz pro PMD – Výluky (Rozkaz V PMD – Výluky)**

## VŠEOBECNÝ ROZKAZ PRO PMD – Výluky P .....

1	<input type="checkbox"/> Z dopravní ..... pojedete na vyloučenou traťovou kolej číslo ..... do km ..... směrem k .....
2	<input type="checkbox"/> Před vámi pojedí posunový díl P ..... který zastaví v km .....
3	<input type="checkbox"/> Za vámi pojedí posunový díl P ..... který zastaví v km .....
4	<input type="checkbox"/> Proti vám pojedí posunový díl P ..... který zastaví v km .....
5	<input type="checkbox"/> Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu ..... km/h <sup>1)</sup> .
6	<input type="checkbox"/> V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h. V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h. V km ..... — ..... pomalá jízda ..... km/h.
7	<input type="checkbox"/> Při jízdě na vyloučenou kolej a po vyloučené koleji k přejezdům, k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK) v km ..... jedte se zvýšenou opatností.
8	<input type="checkbox"/> Při jízdě z vyloučené koleje k přejezdům, k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK) v km ..... jedte se zvýšenou opatností.
9	<input type="checkbox"/> Při jízdě přes zastávky ..... zajištěte bezpečnost osob, přecházejících na nástupiště u nevyloučené koleje. <sup>2)</sup>
10	<input type="checkbox"/> Pracovní místo na vyloučené koleji vám stanovují od km ..... do km ..... od km ..... do km ..... od km ..... do km .....
11	<input type="checkbox"/> Jízdu z vyloučené koleje ukončíte v dopravně ..... v ..... hod.

## Pokyny k vyplňování rozkazu V PMD – Výluky

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Nehodící se pokyn rozkazu škrtněte šikmo; vyjma pokynu 6, je-li vyplněna část pokynu (podrobnosti uvedeny přímo u tohoto pokynu).

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

### Pokyn 1

12 ☐ Jiné příkazy:

Pracoviště ..... dne ..... 20 .....  
Číslo rozkazu .....  
Podpis / příjemci strojevedoucího .....  
Podpis / příjemci zaměstnance pro řízení sledu .....

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒  
Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.  
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtnává.  
Nepoužíte řádky v pokynu 6 a 10 škrtněte šikmou čarou.  
<sup>1)</sup> Uvádějte jen, pokud je stanovená rychlost nižší než 40 km/h.  
<sup>2)</sup> Uvádějte jen, pokud je stanovená rychlost nižší než 40 km/h.  
Údaje pokynu 12 je možno zapísat na příjís rozkazu i po jeho vydatí (nemusí být na prvopise).  
Číslo rozkazu \* 291 350

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy.

Km poloha se uvádí na tisíciny (např. km 25,600)

#### **Pokyn 2, 3 a 4**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že na vyloučenou kolej jede více posunových dílů.

#### **Pokyn 5**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucímu je nařizována rychlost nižší než 40 km/h.

#### **Pokyn 6**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucí je zpravován o pomalých jízdách (včetně bezpečnostních pomalých jízd). Ustanovení pokynu 6 platí i pro jízdu z vyloučené traťové kolej v případě, že strojvedoucí je zpravován o jízdě na vyloučenou traťovou kolej a z vyloučené traťové koleje jedním písemným rozkazem.

Nepoužité řádky v pokynu 6 škrtněte šikmou čarou. V případě, že pomalých jízd v mezistaničním úseku je více než řádků v pokynu 6, použijte ZPŘS pro zpravení strojvedoucího o pomalých jízdách i pokyn 13.

#### **Pokyn 7**

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o jízdě se zvýšenou opatrností přes PZZ (příp. přes centrální přechod s VZPK) při jízdě na vyloučenou traťovou kolej. Ustanovení pokynu 7 platí i pro jízdy na pracovním místě.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

#### **Pokyn 8**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že strojvedoucí PMD je zpravován o jízdě se zvýšenou opatrností přes PZZ (příp. přes centrální přechod s VZPK) při návratu z vyloučené traťové koleje.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

#### **Pokyn 9**

Označuje se křížkem a vyplňuje se na dvou a více kolejných tratích, nejsou-li vyloučeny všechny traťové koleje.

Jako km poloha přejezdu (centrálního přechodu s VZPK) se uvádí skutečný km uvedený v TTP.

#### **Pokyn 10**

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy.

Nepoužité řádky v pokynu 10 škrtněte šikmou čarou.

#### **Pokyn 11**

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že je strojvedoucí zpravován tímto rozkazem o podmínkách jízdy PMD z vyloučené traťové koleje.

#### **Pokyn 12**

Označuje křížkem a vyplňuje zaměstnanec dopravce.

ZPŘS tento pokyn nikdy neproškrťává.

#### **Pracoviště**

Dokumentuje se pracoviště (stanice, km poloha PMD), ze kterého je písemný rozkaz platný.

#### **Číslo rozkazu**

Položku vyplňuje pouze strojvedoucí, je-li mu rozkaz V PMD – výluky diktován. Zapiše číslo rozkazu V PMD – výluky, který si sepsal ZPŘS.

## **Příloha E** (normativní)

### **Pokyny pro zavádění, rušení a evidenci dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy, pomalých jízd a nepředpokládaných výluk**

**E1.1** Ustanovení této přílohy se týkají zavádění, rušení a evidence:

- a) pomalých jízd, dočasných pomalých jízd, nepředvěštěných pomalých jízd a nepředvěštěných dočasných pomalých jízd (v této příloze dále jen „pomalé jízdy“);
- b) nepředpokládaných výluk;
- c) dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy.