

## **SŽ Z11**

### **Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení**

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 62237/2025-SŽ-GŘ-O11  
dne

Bc. Jiří Svoboda, MBA  
generální ředitel

## Změny proti předchozímu vydání

V novém vydání předpisu byly mimo formálních jazykových, stylistických a grafických úprav provedeny následující obsahové a věcné změny:

- nové uspořádání jednotlivých částí předpisu a příloh;
- začlenění příslušné části obsahu předpisu SŽDC T1 Telefonní provoz pro obsluhu telefonních zařízení a části ustanovení předpisu SŽ T7 Rádiová provoz pro provozní operátory za účelem sjednocení podmínek pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení v jednom společném dokumentu;
- úprava podmínek pro tvorbu a používání volacích značek a identifikace uživatelů rádiových sítí na železniční dopravní cestě;
- sjednocení terminologie pro navazování spojení prostřednictvím rádiových a telefonních zařízení;
- změna ve způsobu předávání pokynů pro provádění posunu prostřednictvím rádiových sítí.

## **SŽ Z11**

### **Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení**

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
generální ředitelství  
odbor předpisů a technologie  
Praha  
spravazeleznic.cz

rok vydání: 2025

náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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 jakékoli formě nebo jakýmkoli 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.

<b>oprava/změna a její pořadové číslo</b>	<b>číslo jednací</b>	<b>účinnost od</b>	<b>opravu/změnu zapracoval</b>

## **ANOTACE**

Tento předpis upravuje pravidla a postupy pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení používaných na železniční dopravní cestě, včetně metodiky ústní komunikace související s bezpečnostní provozu, a to na základě podmínek stanovených v PROVÁDĚCÍM NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a v souladu s platnými zákonnými podmínkami pro provoz rádiových sítí a prostředků na území České republiky.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

radiostanice; rádiová; síť; GSM-R; zastavení; provoz; G-STOP; základní; rádiové; spojení; náhradní; nouzové; selektivní; volba; volací; značka; zkrácená; volba; číslo; ŽTS; železniční; telekomunikační; ŽSTS; služební; telefonní; zápisník; hláskovací; tabulka; provozní; jazyk; telefonní; okruhy

**OBSAH**

	strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	8
ZKRATKY A ZNAČKY.....	10
část PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....	13
článek 1 Úvodní ustanovení.....	13
článek 2 Závaznost předpisu .....	14
článek 3 Grafická úprava předpisu .....	14
článek 4 Základní pojmy v rádiovém provozu .....	15
článek 5 Základní pojmy v telefonním provozu .....	17
článek 6 Základní podmínky pro obsluhu rádiových sítí.....	18
článek 7 Základní podmínky pro obsluhu telefonních zařízení .....	20
článek 8 Volací značky.....	20
článek 9 Podmínky pro zřizování a používání radiostanic.....	26
článek 10 Funkční zkouška.....	27
článek 11 Zkouška spojení.....	27
článek 12 Rušení rádiového provozu .....	28
článek 13 Poruchy a závady rádiových prostředků .....	28
článek 14 Kontrola obsluhy rádiových a telefonních zařízení.....	29
ČÁST DRUHÁ MÍSTNÍ RÁDIOVÉ SÍŤ .....	30
kapitola I Popis rádiových prostředků.....	30
článek 15 Úvodní ustanovení.....	30
článek 16 Technické prostředky .....	31
článek 17 Přehled místních rádiových sítí a podmínky pro jejich provoz .....	31
kapitola II Zásady simplexního provozu.....	35
článek 18 Pravidla rádiové komunikace .....	35
článek 19 Použití rádiových sítí při organizaci železničního provozu .....	36
ČÁST TŘETÍ TRAŤOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤE ANALOGOVÉ .....	39
kapitola I Popis rádiových prostředků.....	39
článek 20 Úvodní ustanovení.....	39
článek 21 Technické prostředky .....	40
článek 22 Přehled analogových traťových rádiových sítí a podmínky pro jejich provoz .....	41
kapitola II Zásady pro provozování sítě radiodispečerské vlakové .....	42
článek 23 Základní podmínky provozu .....	42
článek 24 Používání volacích značek.....	42
článek 25 Provádění zkoušky spojení.....	43
článek 26 Jízda posunu mezi dopravami .....	43
článek 27 Předávka rádiového zařízení .....	44
článek 28 Nouzové hlášení.....	44
článek 29 Nouzové zastavení provozu .....	45
kapitola III Zásady pro provozování sítě radiodispečerské .....	47
článek 30 Základní podmínky provozu .....	47
článek 31 Používání volacích značek.....	49
článek 32 Provádění zkoušky spojení.....	49
článek 33 Jízda posunu mezi dopravami .....	49
článek 34 Předávka rádiového zařízení .....	50
článek 35 Provozní použití podle druhu spojení.....	50
článek 36 Použití více činných hnacích vozidel na vlaku .....	51
článek 37 Kódované příkazy a kódovaná hlášení.....	51
článek 38 Nouzové hlášení.....	51

článek 39 Nouzové zastavení provozu .....	52
článek 40 Přepojovač linek.....	56
<b>ČÁST ČTVRTÁ TRAŤOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤE DIGITÁLNÍ.....</b>	<b>57</b>
kapitola I Popis železniční mobilní telefonní sítě.....	57
článek 41 Úvodní ustanovení.....	57
článek 42 Technické prostředky.....	57
článek 43 Popis částí systému .....	58
článek 44 Základní a speciální komunikační funkce .....	58
článek 45 Doplnkové telekomunikační služby .....	58
kapitola II Provozní podmínky železniční mobilní telefonní sítě .....	62
článek 46 Způsoby použití .....	62
článek 47 Číslovací plán .....	63
kapitola III Provoz železniční mobilní telefonní sítě .....	64
článek 48 Zásady rádiového provozu.....	64
článek 49 Obsluha koncového terminálu .....	64
článek 50 Používání volacích značek.....	64
článek 51 Registrace funkčního čísla vlaku/posunu mezi dopravami .....	64
článek 52 Odregistrace funkčního čísla vlaku/posunu mezi dopravami .....	65
článek 53 Provádění zkoušky spojení .....	66
článek 54 Nouzové hlášení.....	66
článek 55 Nouzové zastavení provozu .....	67
článek 56 Jízda posunu mezi dopravami .....	71
článek 57 Základní podmínky pro použití rádiového zařízení při posunu .....	71
článek 58 Posun bez použití posunových skupin .....	71
článek 59 Posun s použitím posunových skupin .....	74
článek 60 Použití rádiového zařízení pro správu a údržbu infrastruktury .....	75
<b>ČÁST PÁTÁ VLAKOVÁ RÁDIOVÁ SPOJENÍ.....</b>	<b>76</b>
kapitola I Druhy vlakových rádiových spojení.....	76
článek 61 Základní rádiové spojení .....	76
článek 62 Souběh nebo změna základního rádiového spojení .....	76
článek 63 Náhradní rádiové spojení.....	77
článek 64 Nouzové spojení.....	77
kapitola II Další podmínky pro provoz vlakových rádiových zařízení .....	78
článek 65 Nouzové rádiové spojení .....	78
článek 66 Radioblok.....	78
článek 67 Jízda speciálních hnacích vozidel .....	78
článek 68 Výjimky pro rádiová spojení .....	78
článek 69 Poruchy základního rádiového spojení.....	79
článek 70 Postup při zjištění nefunkčnosti základního rádiového spojení .....	79
článek 71 Základní rádiové spojení na pohraničních tratích .....	80
článek 72 Hlášení závad a mimořádností v rádiovém provozu.....	81
<b>ČÁST ŠESTÁ TELEFONNÍ PROVOZ A JEHO OBSLUHA .....</b>	<b>81</b>
kapitola I Základní ustanovení a zásady .....	81
článek 73 Pravidla a podmínky telefonního provozu .....	81
článek 74 Telefonní sítě.....	82
článek 75 Používání tísňových volání.....	83
článek 76 Povinnosti účastníka při používání telefonního zařízení.....	83
článek 77 Pořizování záznamů o telefonním provozu .....	84
článek 78 Telefonní zapojovače .....	84
kapitola II Telefonní okruhy .....	84

článek 79 Traťové telefonní okruhy .....	84
článek 80 Hláskové telefonní okruhy .....	85
článek 81 Přivolávací telefonní okruhy .....	85
článek 82 Výhybkářské telefonní okruhy .....	85
článek 83 Místní telefonní okruhy .....	85
článek 84 Dispečerské telefonní okruhy .....	85
článek 85 Podmínky provozu telefonních okruhů .....	86
článek 86 Telefonní stanoviště .....	86
kapitola III Prohlídky telefonních zařízení a poruchy .....	87
článek 87 Prohlídky zařízení obsluhujícím zaměstnancem .....	87
článek 88 Hlášení poruch .....	87
kapitola IV Podmínky pro předávání zpráv .....	88
článek 89 Telefonní zprávy .....	88
článek 90 Telefonní zápisník .....	91
kapitola V Železniční služební telekomunikační síť a telefonní hovory .....	92
článek 91 Telefonní ústředny .....	92
článek 92 Telefonní přístroje .....	93
článek 93 Telefonní hovory v železniční služební telekomunikační síti .....	93
článek 94 Telefonní hovory do sítí veřejných operátorů .....	94
článek 95 Mezinárodní telefonní hovory .....	94
článek 96 Telefonní seznamy .....	94
ČÁST SEDMÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....	95
článek 97 Zmocňovací ustanovení .....	95
článek 98 Zrušovací ustanovení .....	95
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY .....	96
Příloha A (normativní) Vzorové sestavení volací značky v rádiovém provozu .....	97
Příloha B (informativní) Vzorové příklady rádiové komunikace v MRS .....	100
Příloha C (informativní) Vzorové příklady rádiové komunikace v SRV .....	104
Příloha D (informativní) Vzorové příklady rádiové komunikace v SRD .....	106
Příloha E (normativní) Automatická zkouška spojení v SRD .....	108
Příloha F (normativní) Kódované příkazy a kódovaná hlášení v SRD .....	109
Příloha G (informativní) Význam některých dalších symbolů na vozidlové radiostanici .....	110
Příloha H (informativní) Vzorové příklady volání na HDV v GSM-R prostřednictvím FN .....	111
Příloha I (informativní) Vzorové příklady sestavení FN vlaku v GSM-R .....	115
Příloha J (informativní) Vzorové příklady sestavení FN pro posun v GSM-R CZ .....	116
Příloha K (informativní) Rádiová spojení GSM-R CZ v oblasti dopravní a servisní činnosti .....	117
Příloha L (normativní) Formulář pro ohlášení komunikační závady v rádiovém provozu .....	120
Příloha M (normativní) Vzor telefonního zápisníku .....	121
Příloha N (normativní) Hláskovací tabulky .....	123
Příloha O (normativní) Terminologie pro předávání zpráv v telefonním provozu .....	125
Příloha P (normativní) Morseova abeceda .....	126
Příloha Q (informativní) Označování telefonních stanovišť .....	127
Příloha R (informativní) Vyhrazená čísla v telefonním provozu .....	128

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalostí 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 text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalostí pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalostí, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

<b>pracovní činnost nebo zařazení (funkce)</b>	<b>znalost ustanovení</b>
zaměstnanci SŽ nebo CPS, kteří se zabývají normotvornou, stavebně technickou nebo předpisovou činností vztahnou k rádiovému nebo telefonnímu zařízení	<b>úplná:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ nebo CPS, kteří se podílejí na vzdělávání zaměstnanců, na školení a zkouškách v souvislosti s provozem rádiových a telefonních zařízení na ŽDC	<b>úplná:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ, kteří kontrolují výkon dopravní služby	<b>úplná:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ, kteří se zabývají krizovým řízením	<b>informativní:</b> ČÁST PRVNÍ čl. 1–3, 5 a 7; ČÁST ŠESTÁ čl. 73–76, 79 a 84, 91–95
zaměstnanci SŽ, dopravce nebo CPS ve funkcích kontrolní, hlavní a odpovědný operátor dle předpisu SŽ T7 Rádiový provoz	<b>úplná:</b> celý předpis
určení zaměstnanci SŽ, kteří zpracovávají ZDD nebo jsou pověřeni vytvářením dokumentů, které souvisí s provozem a řízením rádiových a telefonních zařízení na ŽDC	<b>úplná:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ, kteří mají odpovědnost za správnost a úplnost dodaných podkladů k ZDD nebo ROV, týkající se rádiových nebo telefonních zařízení a souvisejících technologií	<b>úplná:</b> celý předpis
určení zaměstnanci dopravce, který využívá rádiové sítě provozované SŽ na ŽDC (mimo provozní operátory)	dle vnitřního opatření dopravce
určení zaměstnanci dopravce, který využívá telefonní zařízení provozované SŽ na ŽDC	dle vnitřního opatření dopravce

zaměstnanci SŽ, kteří při výkonu své pracovní činnosti obsluhují telefonní zařízení provozované SŽ na ŽDC *)	<b>úplná:</b> ČÁST PRVNÍ čl. 2, 7, 8; ČÁST ŠESTÁ čl. 76, 79–85, 87–90; Přílohy N, O <b>informativní:</b> ČÁST PRVNÍ čl. 1, 3, 5; ČÁST ŠESTÁ čl. 73–75, 77, 78, 86, 91–96; Přílohy M, P, Q, R
určení zaměstnanci CPS, který na základě smluvního vztahu využívá rádiové sítě provozované SŽ na ŽDC (mimo provozní operátéry)	dle vnitřního opatření CPS
určení zaměstnanci CPS, který využívá telefonní zařízení provozované SŽ na ŽDC	dle vnitřního opatření CPS
určení zaměstnanci CPS, který na základě smluvního vztahu se SŽ zajišťuje provoz, údržbu, servis nebo dohled příslušné rádiové sítě nebo železniční telekomunikační sítě	dle vnitřního opatření CPS
zaměstnanci SŽ, kteří zajišťují správu rádiových sítí nebo železničních telekomunikačních sítí	<b>úplná:</b> celý předpis
provozní operátor **)	<b>úplná:</b> ČÁST PRVNÍ čl. 3, 4, 6, 8, 10, 11–13; ČÁST DRUHÁ čl. 16–19; ČÁST TŘETÍ čl. 21–25, 28–32, 37–39; ČÁST ČTVRTÁ čl. 42–45, 47–55, 57–59; ČÁST PÁTÁ čl. 61–65, 68–70 a 72; Přílohy A, E, F, L <b>informativní:</b> ČÁST PRVNÍ čl. 1, 2, 9, 12 a 14; ČÁST DRUHÁ čl. 15; ČÁST TŘETÍ čl. 20, 26, 27, 33–36 a 40; ČÁST ČTVRTÁ čl. 41, 46, 56, 60; ČÁST PÁTÁ čl. 66, 67 a 71; ČÁST SEDMÁ Přílohy B, C, D, G, H, I, J, K, N
Poznámky k tabulce: *) dle rozsahu obsluhy, používání příslušné telefonní sítě nebo telefonního okruhu a pracovního zařazení zaměstnance **) dle rozsahu obsluhy, používání příslušné rádiové sítě a pracovního zařazení zaměstnance	

## ZKRATKY A ZNAČKY

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

BTS .....	základnová radiostanice sítě GSM-R (z angl. <i>Base Transceiver Station</i> )
CPS .....	cizí právní subjekt
CT .....	typ volání v síti GSM-R (z angl. <i>call Type</i> )
CTD .....	Centrum techniky a diagnostiky
CZ .....	mezinárodní kódové označení pro Českou republiku
ČD-T .....	ČD-Telematika
DA ČD .....	dispečerský aparát ČD, a.s.
DAP .....	dokumenty a předpisy
DOZ .....	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DT .....	dotykový terminál
DU .....	doplňující ustanovení
eDAP .....	elektronická knihovna dokumentů a předpisů
EN .....	evidenční číslo vozidla (z angl. <i>engine number</i> )
ERTMS .....	evropský systém řízení železničního provozu (z angl. <i>European Rail Traffic Management System</i> )
ETCS .....	Evropský vlakový zabezpečovač (z angl. <i>European Train Control System</i> )
EU .....	Evropská unie
FC .....	funkční kód v síti GSM-R (z angl. <i>Functional Code</i> )
FN .....	funkční číslo v síti GSM-R (z angl. <i>Functional Number</i> )
GSM .....	mobilní síť veřejných operátorů (z franc. <i>Groupe Spécial Mobile</i> )
GSM-R .....	železniční mobilní telefonní síť (z angl. <i>Global System for Mobile Communication Railway</i> )
G-STOP .....	generální stop
GV .....	generální volba
HDV .....	hnací drážní vozidlo (společný název pro hnací a speciální hnací vozidla)
HLO .....	hlavní operatér
HV .....	hnací vozidlo
HZS .....	Hasičský záchranný sbor
IZS .....	integrovaný záchranný systém
JSM .....	jednosměrné volání
KOD .....	kontrolní operatér dopravce
KOR .....	kontrolní operatér regionu
MB .....	místní baterie (označení typu telefonního přístroje, který je napájen místní baterií)
MMS .....	multimediální zpráva (z angl. <i>Multimedia Messaging Service</i> )
MRS .....	místní rádiové sítě
MSC .....	ústředna mobilní sítě GSM-R (z angl. <i>Mobile Switching Centre</i> )
MSISDN .....	účastnické telefonní číslo v síti GSM-R (z angl. <i>Mobile Subscriber Integrated Services Digital Number</i> )
MT .....	mobilní telefon nebo také koncový mobilní terminál
ODO .....	odpovědný operatér
OJ .....	organizační jednotka

OS .....	organizační složka
OŘ .....	oblastní ředitelství
OVKS .....	Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí
OZR .....	Oprávnění ke zřízení radiostanic
PA .....	provozní aplikace
PMD .....	posun mezi dopravnami
PR .....	přenosná radiostanice
PŘ .....	provozní řád rádiových sítí
PTT .....	stiskni a mluv – tlačítko na radiostanici určené pro vysílání ( <i>z angl. push to talk</i> )
RAC .....	směrovací kód oblasti – kód země ( <i>z angl. routing area code</i> )
RRC .....	země registrace železničního vozidla ( <i>z angl. railway registration code</i> )
RS .....	rádiová síť nebo rádiové sítě
SEE .....	Správa elektrotechniky a energetiky
SHV .....	speciální hnací vozidlo
SIM .....	modul identity předplatitele ( <i>z angl. Subscriber Identity Module</i> )
SKP .....	skupinové spojení
SMV .....	síť manipulace vlaku
SMS .....	služba krátkých textových zpráv ( <i>z angl. Short Message Service</i> )
SMT .....	Správa mostů a tunelů
SPZ .....	síť přepravního zabezpečení
SRD .....	síť radiodispečerská
SRV .....	síť radiodispečerská vlaková
SSZT .....	Správa sdělovacího a zabezpečovacího zařízení
ST .....	Správa tratí
STE .....	síť technologická
STZ .....	síť technického zabezpečení
SV .....	selektivní volba
SZZ .....	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ .....	Správa železnic, státní organizace
TN .....	číslo vlaku v síti GSM-R ( <i>z angl. train number</i> )
TOS .....	technická operativní síť
TSH .....	taktická síť Hasičského záchranného sboru SŽ
TTP .....	tabulka traťových poměrů
TR .....	typové rozšíření
TRS .....	traťová rádiová síť
ÚNDZRT .....	Úsek náměstka pro diagnostiku zabezpečovací a rádiové techniky (OS CTD)
VNPN .....	výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
VOS .....	všeobecná operativní síť
VR .....	vozidlová radiostanice
VÚŽ .....	Výzkumný ústav železniční
ZDD .....	základní dopravní dokumentace
ZR .....	základnová radiostanice
ZV .....	zkrácená volba koncového terminálu určitého pracoviště v síti GSM-R

ŽDC.....železniční dopravní cesta

ŽST .....železniční stanice

ŽTS .....železniční telekomunikační síť

ŽSTS .....železniční služební telekomunikační síť (972 xxx xxx)

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic tento předpis SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení.

## **ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ**

### **článek 1 Úvodní ustanovení**

- (1) Předpis SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení (dále jen „SŽ Z11“) a jeho přílohy popisují obsluhu rádiového a telefonního zařízení na drahách, jejichž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- (2) Předpis SŽ Z11 je rovněž závazný na drahách provozovaných jiným provozovatelem dráhy, a to v případech, kdy je tato dráha vybavena rádiovou sítí SŽ nebo na základě příslušného smluvního vztahu.
- (3) Předpis SŽ Z11 stanovuje způsob místní nebo dálkové obsluhy rádiových a telefonních zařízení všech obslužných oblastí, a to jak v režimu normální (standardní) obsluhy, tak i v režimu mimořádností a poruch.
- (4) Pokud není dále uvedeno jinak, předpis SŽ Z11 nestanovuje pravidla pro obsah hovorů a zpráv poskytovaných prostřednictvím rádiových nebo telefonních sítí. Pouze stanovuje závaznou terminologii pro navázání, průběh a ukončení komunikace v hovorech pro zajištění jednoznačného přenosu zpráv s ohledem na bezpečnost železničního provozu.
- (5) Uživatelský přístup k základním obslužným funkcím spočívající v obslužných postupech a indikačních reakcích na aktuální stav je definován v Návodu pro obsluhu (dále jen „Návod“) příslušného výrobce konkrétního typu rádiového nebo telefonního zařízení, ve verzi platné pro obsluhované zařízení. V Návodu je uveden podrobný popis obsluhy konkrétního typu rádiového nebo telefonního zařízení.
- (6) Obslužné možnosti platné pro konkrétní stavovou situaci v rádiovém provozu jsou uváděny v provozním řádu rádiových sítí (dále jen „PŘ“ nebo také „PŘ RS“) příslušné lokality, obvodu, úseku nebo organizační složky (dále jen „OS“). PŘ musí obsahovat údaje uvedené ve vnitřním předpise SŽ D5-3 Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování doplňujících ustanovení k předpisům pro obsluhu telekomunikačních zařízení a provozních řádů rádiových sítí (dále jen „SŽ D5-3“).
- (7) Požadavky na technické a provozní vlastnosti rádiových a telefonních zařízení stanoví obecně právní předpisy, technické normy, interní předpisy SŽ definované v dokumentech a předpisech SŽ (dále jen „DAP“).
- (8) Pro rádiové zařízení, jehož popis a obsluha není v tomto předpisu uvedena, ale toto zařízení je zavedeno a schváleno, budou vydávána typová rozšíření (dále jen „TR“) k tomuto předpisu.
- (9) Pro rádiové zařízení, jehož popis nebo obsluha je odchylná od tohoto předpisu a není vydáno TR, musí být vydáno doplňující ustanovení (dále jen „DU“) k tomuto předpisu. Metodika tvorby DU je uvedena v předpisu SŽ D5-3.
- (10) Nově vybudované rádiové zařízení smí být uvedeno do provozu až tehdy, je-li s ním jeho obsluha seznámena/proškolená v souladu s ustanovením tohoto předpisu nebo vydaného příslušného TR, resp. DU, je k dispozici autorizovaná aktuální verze Návodu platná pro vztažné rádiové zařízení a předání rádiového zařízení do provozu, bylo správcem uskutečněno zápisem do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen „záznamník poruch“). Obdobně musí být postupováno i u provozovaného rádiového zařízení, na kterém byla provedena změna oproti původnímu stavu (např. doplnění nových obslužných funkcí).

- (11) Znalost ustanovení TR nebo DU se u zaměstnanců SŽ ověřuje v rámci zkoušky praktické způsobilosti podle předpisu SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Rozsah znalostí těchto dokumentů pro zkoušku praktické způsobilosti musí být stanoven v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“). Podmínky pro znalost ustanovení TR nebo DU v případě obslužné činnosti zaměstnanců provozovatele drážní dopravy (dále jen „dopravce“) je stanoven v příslušném dokumentu dopravce. Dle potřeby je znalost ustanovení TR nebo DU uvedena i v příslušném dokumentu cizího právního subjektu (dále jen „CPS“) nebo udržujících OS.

## **článek 2 Závaznost předpisu**

- (1) Tento předpis stanovuje povinnosti zaměstnanců SŽ, zaměstnanců dopravce a zaměstnanců CPS při obsluze rádiových a telefonních zařízení a jejich součástí.
- (2) Tento předpis je závazný pro zaměstnance:
- kteří obsluhují, kontrolují nebo udržují příslušné rádiové nebo telefonní zařízení;
  - kteří organizují nebo kontrolují činnost výše uvedených zaměstnanců;
  - kteří školící nebo přezkušují výše uvedené zaměstnance ze znalosti tohoto předpisu;
  - kteří navrhují nebo projektují rádiová nebo telefonní zařízení používaná na železniční dopravní cestě (dále jen „ŽDC“) ve správě SŽ.

## **článek 3 Grafická úprava předpisu**

- (1) V tomto předpisu jsou textem psaným:
- a) „kurzívou v uvozovkách“ uvedena závazná slovní znění pokynů, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při organizování a řízení drážní dopravy, a která nesmějí být měněna. Výjimkou jsou změny:
- názvů nebo druhu dopraven;
  - příjmení osob;
  - pracovních zařazení zaměstnanců;
  - čísel vlaků nebo PMD;
  - čísel kolejí;
  - čísel nebo označení posunových dílů;
  - kilometrických a časových údajů;
- a to i s příslušnými předložkovými vazbami.
- b) **tučným písmem** uvedeny názvy základních pojmů, vysvětlovaných v příslušném odstavci, názvy návěstí a zdůrazněné texty. Názvy návěstí jsou závazným slovním zněním a s výjimkou jejich skloňování nesmí být měněny.
- c) „normálním textem v uvozovkách“ uvedeny vzorové příklady textů, které jsou doporučené, tzn. nejsou závazné podle písm. a) tohoto odstavce.
- (2) Zápis čísel, zejména vlaků nebo posunu mezi dopravami (dále jen „PMD“), rozdělených na jednotlivé skupiny, plyne ze zásad jejich výslovnosti uvedené v čl. 89.
- (3) Obrázky použité v tomto předpisu jsou výhradně ilustrativní a pro názornost pouze doplňují text souvisejícího obsahu.

## Článek 4 Základní pojmy v rádiovém provozu

- (1) **Rádiový obslužný úsek** je (pro potřeby tohoto předpisu) okruh obslužné lokality jednoho obslužného zaměstnance definovaný konkrétními rádiovými prostředky (rádiové sítě, rádiové systémy).
- (2) **Zaměstnanec** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro všechny osoby, pro které je tento předpis závazný. Pokud se ustanovení vztahuje pouze na zaměstnance SŽ nebo pouze na zaměstnance dopravce (nebo CPS), je to v textu výslovně uvedeno.
- (3) **Výpravčí** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer radiobloku) obsluhujícího rádiové zařízení v příslušném rádiovém obslužném úseku. V případě potřeby přesné definice pracovní činnosti zaměstnance, je to v textu výslovně uvedeno.
- (4) **Dispečer** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy dle předchozího odstavce, obsluhujícího rádiové zařízení sítě radiodispečerské (dále jen „SRD“) a vyjadřuje způsob obsluhy, možnosti spojení a rozsah ovládání příslušného obslužného rádiového úseku ve sdruženém kanálu (stuze). Podrobnosti pro příslušnou trať jsou uvedeny v PŘ SRD.
- (5) **Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu v daném rádiovém obslužném úseku**, je (pro potřeby tohoto předpisu) zaměstnanec, který obsluhuje příslušné rádiové zařízení obslužným způsobem platným pro jeho pracovní zařazení (obslužný režim výpravčí, dispečer apod.).
- (6) **Dopravna** je (pro potřeby tohoto předpisu) místo na dráze, které slouží k řízení jízd vlaků, posunu a PMD a jedná se výhradně o dopravní s kolejovým rozvětvením, tedy železniční stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3 a dopravní RB.
- (7) **Dopravce** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro zaměstnance organizace s odbornou způsobilostí k obsluze rádiového zařízení při provozování drážní dopravy. V případě potřeby přesné definice pracovní činnosti zaměstnance, je to v textu výslovně uvedeno.
- (8) **Radiostanice** je samostatný vysílač či přijímač nebo případně kombinace vysílače a přijímače, jež tvoří konstrukční nebo funkční celek s příslušným ovládacím a napájecím zařízením.
- (9) **Řídící radiostanice** je zpravidla radiostanice nadřízeného zaměstnance, který odpovídá za provozní kázeň v rádiové síti. Není-li možno určit řídící radiostanici na základě podřízenosti, určí ji vedoucí OS.
- (10) **Základnová radiostanice** (dále jen „ZR“) je pevná radiostanice určená k rádiovému spojení s pohyblivými radiostanicemi. ZR může být obsluhována místně nebo dálkově prostřednictvím ovládací skříňky (soupravy) nebo dotykového terminálu (dále také souhrnný název „obslužné zařízení“).
- (11) **Pohyblivá radiostanice** je radiostanice, jejíž obsluha umožňuje spojení se ZR nebo dalšími pohyblivými radiostanicemi, dále je rozdělujeme na:
  - vozidlové radiostanice (dále jen „VR“) – radiostanice určené pro provoz v kolejových a pozemních dopravních prostředcích;
  - přenosné radiostanice (dále jen „PR“) – radiostanice určené k provozu při nošení jednou osobou.
- (12) **Rádiová síť** je soubor pevných a pohyblivých radiostanic a jejich příslušenství v určené lokalitě, využívající shodné kmitočty, sloužící ke shodnému účelu a umožňující radiotelefonní spojení, případně i přenos kódovaných údajů a dat mezi účastníky v uzavřené pracovní oblasti.

- (13) **Funkční zkouška** rádiového zařízení se provádí dle podmínek stanovených tímto předpisem pro ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků radiostanic.
- (14) **Zkouška spojení** je fyzické nebo technické ověření spojení dle podmínek stanovených tímto předpisem pro příslušnou rádiovou síť. Pokud není tímto předpisem stanoveno jinak, platí obdobné podmínky pro zkoušku spojení i při použití telefonu jako nouzového spojení pro jízdu vlaku nebo PMD.
- (15) **Volací značka** slouží k jednoznačné identifikaci účastníků příslušné rádiové sítě při navazování spojení hlasem a během hovorového spojení.
- (16) **Rádiové spojení** se uskutečňuje v rádiovém směru nebo v rádiové síti. Rádiový směr je typ spojení, v němž spolupracují dvě radiostanice. Rádiová síť je typ spojení, při kterém mohou spolupracovat více než dvě radiostanice.
- (17) **Provozní operátor** je odborně způsobilá osoba, která obsluhuje radiostanici nebo její ovládací terminál.
- (18) **Provozní řád rádiových sítí** je souhrn technických, obslužných a místních podmínek pro používání rádiových sítí v příslušném úseku tratě (PŘ traťových rádiových sítí) nebo obvodu (PŘ místních rádiových sítí). Provozovatel drážní dopravy (mimo SŽ), který využívá rádiové sítě SŽ, musí mít vypracován PŘ rádiových sítí dopravce (CPS), a to v potřebném rozsahu, který odpovídá podmínkám pro jejich používání v určeném obvodu a rozsahu.
- (19) **Definice závazných slovních znění pokynů** dávaných prostřednictvím rádiové sítě pro jízdu vlaku, posunového dílu a PMD:

**tabulka 1 – Definice závazných slovních znění prostřednictvím rádiové sítě**

název návěsti	slovní znění pokynu
<b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b>	„Pozor, pozor, všechny vlaky na příjmu, stop, stop“.
<b>Souhlas k jízdě</b>	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) ze ... (uvede se číslo) koleje směrem / za návěstidlo / k návěstidlu ... (uvede se směr posunu / označení návěstidla) posun dovolen.“
Poznámky k tabulce 1: návěst – <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>zastavení provozu se vždy týká všech hnacích drážních vozidel (dále jen „HDV“) v dosahu radiostanice bez rozdílu (tedy všech vlaků, posunu a PMD);</li> <li>strojvedoucí dotčených HDV musí neprodleně zahájit rychločinné brzdění i v případech, kdy uslyší i jen část ze slovního znění pokynu pro tuto návěst;</li> <li>pokud je to účelné nebo to provozní situace vyžaduje, je doporučeno opakovat slovní znění pokynu pro tuto návěst, a to i v případech, kdy je slovní pokyn vyslán automaticky přehráním hlasové zprávy z obslužného zařízení (opakování slovního pokynu hlasovou výzvou).</li> </ul> návěst – <b>Souhlas k jízdě</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>slovní znění pokynu pro návěst <b>Souhlas k jízdě</b> je určen pouze pro souhlas k posunu daný výhybkářem.</li> </ul>	

- (20) **Identifikace typu pohyblivé radiostanice** na ZR prostřednictvím selektivní volby je umožněna prostřednictvím dvojice tónů (z celkových pěti) ve vysílaném telegramu pohyblivé radiostanice při navazování spojení v simplexní síti.
- (21) **Skenování rádiového provozu** umožňuje monitorování provozu radiostanice na více kanálových pozicích v simplexních sítích.

- (22) **Blokování skupinového příjmu** je schopnost ZR přijmout a zpracovat užitečný signál od pohyblivé radiostanice prostřednictvím správné selektivní volby a její zpětné automatické potvrzení, že základnová stanice je v dosahu. Vzájemný příjem mezi dvěma ZR místních rádiových sítí není možný.
- (23) **Selektivní volba** je doplňková funkcionalita rádiového systému simplexních rádiových sítí sloužící k cílenému volání z pohyblivých radiostanic na konkrétní ZR, které jsou touto funkcionalitou vybaveny. Při příjmu selektivní volby je ZR schopna potvrdit volající radiostanici příjem selektivní volby, upozornit obsluhu ZR na příchozí hovor a současně identifikovat volající pohyblivý terminál (VR nebo PR, specifikaci účastníka podle OS nebo jako dopravce). Selektivní volba může být i obousměrná (i ze ZR lze vybrat konkrétní pohyblivou radiostanici). Definice o použité selektivní volbě je uvedena v příslušném PŘ RS, včetně určených písmenných kódů, které musí být pro navázání spojení prostřednictvím selektivní volby použity.
- (24) **Oprávnění ke zřízení základnových radiostanic** (dále jen „OZR“) je soubor technických podmínek pro zřizování a používání základnových radiostanic, které vydává správce rádiových sítí SŽ na základě písemné žádosti pro jednotlivé OS SŽ, dopravce a CPS.
- (25) **Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí** (dále jen „OVKS“) je soubor technických podmínek pro používání pohyblivých radiostanic, které vydává správce rádiových sítí SŽ na základě písemné žádosti pro jednotlivé OS SŽ, dopravce a CPS.

## článek 5 Základní pojmy v telefonním provozu

- (1) **Zaměstnanec** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro všechny osoby, pro které je tento předpis závazný. Pokud se ustanovení vztahuje pouze na zaměstnance SŽ nebo pouze na zaměstnance dopravce (CPS), je to v textu výslovně uvedeno.
- (2) **Výpravčí** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer radiobloku) obsluhujícího telefonní zařízení v příslušném řízeném úseku. V případě potřeby přesné definice pracovní činnosti zaměstnance, je to v textu výslovně uvedeno.
- (3) **Doprovodce** je (pro potřeby tohoto předpisu) společný název pro zaměstnance organizace s odbornou způsobilostí k obsluze telefonních zařízení při provozování drážní dopravy. V případě potřeby přesné definice pracovní činnosti zaměstnance, je to v textu výslovně uvedeno.
- (4) **Železniční telekomunikační síť** (dále jen „ŽTS“) je souhrn technických prostředků a zařízení, které umožňují vzájemné telefonní spojení pro přenos mluvené řeči a doprovodných forem komunikace při zajišťování provozu na železniční dopravní cestě v reálném čase.
- (5) **Mezinárodní telekomunikační síť** je určena pro spojení železničních správ jiných států a pohraničních stanic mezi sebou.
- (6) **Železniční služební telekomunikační síť** (dále jen „ŽSTS“), jejímž výhradním provozovatelem je SŽ, je neveřejná telefonní síť umožňující spojení dvou nebo více účastníků vzdálených pracovišť v rámci obousměrné služební komunikace.
- (7) **Dopravní telekomunikační síť** je tvořena specifickými telefonními okruhy, které jsou prioritně určené pro telefonní spojení zaměstnanců, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy.
- (8) **Veřejná telefonní síť** je tvořena telefonními sítěmi jednotlivých veřejných telefonních operátorů vzájemně propojených telefonními ústřednami, které umožňují komunikaci mezi telefonními přístroji nebo účastníky kdekoli na světě.

## **článek 6**

### **Základní podmínky pro obsluhu rádiových sítí**

- (1) Radiostanice smí obsluhovat jen odborně způsobilá osoba, pro její obsluhu vyškolená, která byla seznámena s příslušným PR, v jehož obvodu pracuje; tato osoba musí mít platné osvědčení o odborné způsobilosti, včetně příslušné zkoušky praktické způsobilosti pro konkrétní typ radiostanice nebo ovládacího terminálu.
- (2) Odbornou způsobilost a ostatní podmínky pro obsluhu radiostanic dle předchozího odstavce stanoví organizace mimo SŽ (dopravci, ostatní provozovatelé drah, CPS) svým vnitřním předpisem.
- (3) Obsluhující zaměstnanec je povinen užívat všechna rádiová zařízení a technologie pro jejich obsluhu v souladu s Návodem a platnými DAP.
- (4) Ve zdůvodněných případech, kdy je nutná součinnost s jinou organizací, která není účastníkem rádiového provozu na kmitočtech určených pro železniční dopravu, je možné zapůjčit této organizaci radiostanice do krátkodobého používání, a to pouze po prokazatelném seznámení s příslušným PR a obsluhou radiostanic.
- (5) V rádiovém provozu je dovoleno vysílat pouze zprávy týkající se výkonu služby, pro kterou je předmětná rádiová síť určena, vyjma mimořádných situací a nouzových volání.
- (6) Rádiové spojení se uskutečňuje v českém jazyce (provozní jazyk SŽ) bez nářečních zvyklostí, výjimky z tohoto ustanovení povoluje gestorský útvar tohoto předpisu. Rozsah výjimky musí být uveden v příslušném PR. Pro pohraniční tratě je provozní jazyk stanoven v příslušných pohraničních ujednáních.
- (7) Rádiová komunikace zaměstnanců řízení provozu musí být přednostně prováděna prostřednictvím radiostanic připojených k záznamovému zařízení.
- (8) Radiostanice musí být v době mimo provoz zajištěny tak, aby nemohlo dojít k jejich zneužití.
- (9) Obsluhujícím zaměstnancům, kteří používají rádiová zařízení, je zakázáno zasahovat mechanicky nebo elektronicky do přístrojů, zařízení a rozvodů. Přemísťování pevných rádiových zařízení nebo technologií pro jejich obsluhu bez souhlasu udržujícího zaměstnance je zakázáno.
- (10) Za zásah do rádiového zařízení se nepovažuje náhrada vadných částí nebo částí vykazujících nedostatečnou činnost, které lze, bez použití nářadí, nahradit obsluhujícím zaměstnancem za identické nové části, které zajistil správce zařízení nebo je to dovoleno Návodem (např. baterie PR).
- (11) Za správnou obsluhu a používání rádiového zařízení včetně dodržování příslušných ustanovení tohoto předpisu odpovídají všichni uživatelé zařízení. Rovněž odpovídají za to, že zařízení, které je jim na pracovišti (stanovišti) přiděleno k obsluze, nebude nesprávnou obsluhou nebo úmyslně poškozováno.
- (12) Obsluhující zaměstnanec je povinen adekvátně pomoci při odstraňování a omezování poruchy podle pokynů udržujících zaměstnanců.
- (13) Volaný účastník rádiového spojení, který se jakýmkoliv způsobem podílí na řízení železničního provozu, je dle typu rádiové sítě povinen přijmout hovor nebo odpovědět volajícímu neprodleně, pokud mu v tom nebrání plnění pracovních povinností dle DAP (při činnostech dopravců též dle vnitřních předpisů dopravce a při činnostech CPS dle opatření CPS), nebo v případě odvracení nebezpečí při ohrožení lidských životů a materiálních škod a také při nezbytných krocích v případě požárního nebezpečí.
- (14) Dle typu rádiové sítě a použité technologie pro obsluhu zařízení musí volaný účastník zareagovat jakmile:

- zaslechne hlasovou výzvu k uskutečnění hovoru prostřednictvím jeho volací značky, nebo specifikací stanoviště (pevné nebo pohyblivé) či pracovního zařízení; tato podmínka platí i na tratích s DOZ, kdy dochází k předání řízení příslušné oblasti mezi oprávněnými pracovišti řízení provozu (např. z CDP na PPV) a na hlasovou výzvu určenou jinému stanovišti (pracovišti) musí v takovém případě reagovat zaměstnanec řízení provozu, který příslušnou oblast (úsek/dopravnu) aktuálně řídí;
  - zaslechne hlasovou výzvu prostřednictvím nouzového hlášení, které se týká jeho pracovní činnosti, obvodu působnosti nebo na ně může mít vliv;
  - zaregistruje akustickou nebo optickou indikaci rádiového zařízení, které obsluhuje, jako výzvu k uskutečnění hovoru;
  - obdrží akustickou nebo optickou indikaci rádiového zařízení, které obsluhuje, jako příkaz nebo výzvu k provedení pokynu nebo k přijmutí potřebných opatření.
- (15) Všichni operatři rádiového provozu musí vést rádiovou komunikaci tak, aby bylo zajištěno kvalitní a srozumitelné předávání zpráv a pokynů.
- (16) V rádiové komunikaci musí být dodržována především tato základní pravidla:
- dbát na dynamiku a rytmus řeči, dbát na přirozené klesání a stoupání hlasu a nepolykat koncovky slov nebo poslední slovo ve větě;
  - mluvit pomalu, zřetelně a normální hlasitostí, aby nedocházelo ke zkreslení hlasu a nebyla narušena srozumitelnost slov;
  - používat krátké věty, hovor vést stručně s jasným obsahem sdělení;
  - dodržovat obsah závazných slovních znění stanovených tímto předpisem a DAP;
  - nepřerušovat nouzová volání, vyčkat na ukončení vysílání související výzvy, pokynu nebo zprávy;
  - nevstupovat do probíhající komunikace nebo ji žádným způsobem nenarušovat, vyjma případů odvrácení hrozícího nebezpečí;
  - potvrdit přijetí obsahu zprávy slovem „rozumím“;
  - je-li nutné obsah vyslané zprávy zpětně kontrolovat, je k tomu nutné vyzvat příjemce zprávy slovem „opakujte“; výzva k opakování zprávy musí být příjemcem splněna neprodleně a v celém jejím rozsahu;
  - pokud je podmínka pro opakování vyslané zprávy (pokynu) nařízena DAP, musí příjemce opakovat zprávu i bez vyzvání slovem „opakujte“;
  - ukončit spojení slovem „konec“, přičemž spojení může tímto způsobem ukončit kterýkoliv účastník spojení a ostatní účastníci tuto skutečnost potvrdí slovy „rozumím“ a „konec“.
- (17) Cizí slova, slova málo srozumitelná a slova, která by se mohla zaměnit s jinými (včetně slov, která jsou součástí identifikace účastníka), se při špatné slyšitelnosti hláskují. Hláskování se řídí jednotnými zásadami použitím hláskovacích tabulek, které jsou uvedeny v Příloze N.
- (18) Po obsluze ovládacího tlačítka radiostanice pro vysílání (tzv. tlačítko PTT) vždy vyčkat se zahájením komunikace na aktivaci hovorového kanálu, a to cca 1 sekundu u analogových typů radiostanic a cca 2 sekundy u digitálních typů radiostanic.

- (19) Za snížené viditelnosti, z důvodu eliminace rizika záměny s noční návěstí **Odjezd** nebo s nočními ručními návěstmi pro posun, je zakázáno používání PR s aktivním zeleným a bílým podsvícením displeje. Při použití radiostanic v této době musí být zelené nebo bílé podsvícení deaktivováno!

### **článek 7**

#### **Základní podmínky pro obsluhu telefonních zařízení**

- (1) Obsluhující zaměstnanec je povinen užívat všechna telefonní zařízení a technologie pro jejich obsluhu v souladu s Návodem a platnými DAP.
- (2) Obsluhujícím zaměstnancům, kteří používají telefonní zařízení, je zakázáno zasahovat mechanicky nebo elektronicky do přístrojů, zařízení a rozvodů. Přemísťování pevných telefonních zařízení nebo technologií pro jejich obsluhu bez souhlasu udržujícího zaměstnance je zakázáno. Za zásah do telefonního zařízení se nepovažuje náhrada vadných částí nebo částí vykazujících nedostatečnou činnost, které lze, bez použití nářadí, nahradit obsluhujícím zaměstnancem za identické nové části, které zajistil správce zařízení nebo je to dovoleno Návodem.
- (3) Za správnou obsluhu a používání telefonního zařízení, včetně dodržování příslušných ustanovení tohoto předpisu, odpovídají všichni uživatelé zařízení. Rovněž odpovídají za to, že zařízení, které je jim na pracovišti (stanovišti) přiděleno k obsluze, nebude nesprávnou obsluhou nebo úmyslně poškozováno.
- (4) Obsluhující zaměstnanec je povinen adekvátně pomoci při odstraňování a omezování poruchy podle pokynů udržujících zaměstnanců.
- (5) Součástí telefonního provozu je provádění zápisů do předepsaných dokumentů. Záznamy v dokumentaci vedené v písemné formě musí být stručné, přesné, srozumitelné, jednoznačné a čitelné, a musí být prováděny na očíslovaných stránkách pouze na tištěných linkách nebo v předepsaných kolonkách.
- (6) Záznamy v dokumentaci musí být prováděny stabilním inkoustem nebo propisovací tužkou modré, černé případně červené barvy. Červenou barvou se provádí do dokumentace zápisy kontrolních orgánů a zápisy stanovené DAP. Je zakázáno používat obyčejnou tužku a kuličková pera s náplní, kterou lze gumovat nebo jiným způsobem odstraňovat. Přepisování, mazání a dodatečné zápisy se zakazují.
- (7) Je-li třeba údaj opravit, provede se úprava škrtnutím původního údaje jednou čarou tak, aby údaj zůstal čitelný, a nový údaj se napíše nad škrtnutý údaj nebo vedle škrtnutého údaje. Je zakázáno jakýmkoli způsobem dokumenty poškozovat, znečišťovat, vymazávat záznamy, používat nálepky, přelepovat text nebo je činit nečitelnými, vynechávat řádky, psát na okraje, vytrhávat stránky (vyjma vytržení stránky z důvodu šetření mimořádné události) apod.

### **článek 8**

#### **Volací značky**

- (1) Volací značka je tvořena podle zásad stanovených předpisem SŽ T7 Rádiový provoz (dále jen „SŽ T7“), a to zvlášť pro uživatele pevných radiostanic (ZR) a zvlášť pro uživatele pohyblivých radiostanic (VR a PR).
- (2) Volací značku tvoří:
  - a) Pro pevné radiostanice (ZR) – kombinace výrazů odpovídající pracovnímu zařazení obsluhujícího zaměstnance a místu výkonu práce (sídla stavědla). Místem výkonu práce se rozumí název dopravní nebo místa, ve kterém se pracoviště trvale nachází.

**tabulka 2 – volací značky zaměstnanců obsluhujících základnovou radiostanici**

<b>pracovní zařazení</b>	<b>název nebo umístění pracoviště</b>	<b>složení volací značky</b>
CDP – traťový dispečer	centrální dispečerské pracoviště Praha/Přerov	CDP ... (sídlo pracoviště – Praha nebo Přerov)
výpravčí	pracoviště pohotovostních výpravčích (PPV)	výpravčí ... (název dopravní, ve které pracoviště sídlí)
	regionální dispečerské pracoviště (RDP)	
	dopravná, ze které řídí úsek s DOZ	
	dopravná (bez DOZ)	výpravčí ... (název dopravní)
	stavědlo, z něhož se řídí příslušná část dopravní	výpravčí ... (číslo stavědla + název dopravní) nebo výpravčí ... (místní označení + název dopravní)
dirigující dispečer	sídlo dirigujícího dispečera	dirigující ... (název dopravní / sídlo dispečera) nebo dirigující dispečer ... (název dopravní / sídlo dispečera)
dispečer radiobloku	sídlo dispečera	dispečer radiobloku ... (název dopravní / sídlo dispečera)
stavědlo – signalista	stavědlo v dopravně	stavědlo ... (číslo) ... (název dopravní) nebo (číslo) .... stavědlo ... (název dopravní)
stanoviště – výhybkář	stanoviště v dopravně	stanoviště ... (číslo) .... (název dopravní) nebo (číslo) ... stanoviště ... (název dopravní)
provozní dispečer	centrální dispečerské pracoviště	provozní dispečer ... (číselné označení obvodu) ... (název sídla pracoviště – Praha nebo Přerov)
Poznámky k tabulce 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• pokud zaměstnanec obsluhující ZR musí přechodně použít přenosnou radiostanici (např. z důvodu poruchy ZR), zůstává jeho volací značka shodná, tedy jako pro ZR;</li> <li>• název dopravní lze použít i ve zkráceném tvaru, a to v souladu s ustanovením ZDD a příslušného PŘ rádiových sítí;</li> <li>• místní označení musí být v souladu s ustanovením ZDD.</li> </ul>		

- b) Pro pohyblivé radiostanice (vozidlové a přenosné) – kombinace výrazů odpovídající pracovnímu zařazení obsluhujícího zaměstnance, místu výkonu práce a přesné poloze obsluhujícího zaměstnance. Specifikace místa a přesné polohy musí vyjadřovat nezaměnitelné a jasně definované údaje.

**tabulka 3 – volací značky zaměstnanců obsluhujících vozidlovou radiostanicí**

pracovní zařazení	pracoviště	poloha	složení volací značky
strojvedoucí	vlak nebo PMD	obvod dopravný	strojvedoucí vlaku (PMD) ... (číslo) v ... (název dopravný)
		traťový úsek	strojvedoucí vlaku (PMD) ... (číslo) mezi ... (definice traťového úseku)
	odstavené HDV bez vlaku (PMD)	obvod dopravný	strojvedoucí ... (typ HDV / název dopravce) na ... (číslo) koleji v ... (název dopravný)
	HDV bez vlaku (PMD) – posun bez posunové čety		
	záloha/název dopravce – posun s posunovou četou	obvod dopravný	strojvedoucí ... (číslo) zálohy/... (název dopravce) na ... (číslo) koleji v ... (název dopravný)
		vlečka nebo obvod kolejiště jiného provozovatele dráhy než SŽ	strojvedoucí ... (číslo) zálohy/... (název dopravce) na ... (číslo) koleji na ... (název vlečky/kolejiště)
	vlak (PMD nebo posunový díl) – posun s posunovou četou	obvod dopravný	strojvedoucí vlaku / PMD / posunového dílu ... (číslo) na ... (číslo) koleji v ... (název dopravný)
		vlečka nebo obvod kolejiště jiného provozovatele dráhy než SŽ	strojvedoucí vlaku / PMD / posunového dílu ... (číslo) na ... (číslo) koleji v ... (název vlečky/kolejiště)
	HDV na pracovním místě	obvod dopravný	strojvedoucí ... (typ HDV / název dopravce) na ... (místo v kolejišti nebo číslo koleje) v ... (název dopravný)
	HDV	vyloučená kolej	strojvedoucí ... (typ HDV / název dopravce) na vyloučené ... (označení koleje) v ... (název dopravný) / mezi ... (definice traťového úseku)
	posun	vyloučená kolej	strojvedoucí ... (označení HDV) na vyloučené ... (označení koleje) mezi ... (definice traťového úseku)
	SHV	nakolejení na trati	strojvedoucí ... (typ SHV / název dopravce) mezi ... (definice traťového úseku)
SHV	nakolejení v dopravně	strojvedoucí ... (typ SHV / název dopravce) na ... (číslo) koleji v ... (název dopravný)	
<p>Poznámka k tabulce 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pokud zaměstnanec obsluhující VR musí přechodně použít PR (např. z důvodu poruchy VR), zůstává jeho volací značka shodná, tedy jako pro VR;</li> <li>• pro ostatní provozní situace, které nejsou uvedeny v tabulce, je nutné vytvořit volací značku podle příslušného vzoru, odpovídající prováděné pracovní činnosti nebo místu výkonu práce.</li> </ul>			

**tabulka 4 – volací značky zaměstnanců obsluhujících přenosnou radiostanicí**

pracovní zařazení	pracoviště	poloha	složení volací značky
vedoucí posunové čety	vlak / PMD / záloha / posunový díl / název dopravce	dopravna	vedoucí posunu vlaku ... (číslo) / PMD ... (číslo) / ... (číslo) zálohy / posunového dílu / ... (název dopravce) v ... (název dopravní)
		vlečka nebo obvod kolejiště jiného provozovatele dráhy než SŽ	vedoucí posunu vlaku ... (číslo) / PMD ... (číslo) / ... (číslo) zálohy / posunového dílu / ... (název dopravce) na ... (název vlečky/kolejiště)
posunovač	vlak / PMD / záloha / posunový díl / název dopravce	dopravna	posunovač vlaku ... (číslo) / PMD ... (číslo) / ... (číslo) zálohy / posunového dílu / ... (název dopravce) v ... (název dopravní)
		vlečka nebo obvod kolejiště jiného provozovatele dráhy než SŽ	posunovač vlaku ... (číslo) / PMD ... (číslo) / ... (číslo) zálohy / posunového dílu / ... (název dopravce) na ... (název vlečky/kolejiště)
dozorce výhybek	dopravna	dále nespécifikované místo v obvodu dopravní	dozorce výhybek v ... (název dopravní)
technik SEE			technik SEE v ... (název dopravní)
technik SSZT			technik SSZT v ... (název dopravní)
technik ST			technik ST v ... (název dopravní)
hlavní operátor			hlavní operátor v ... (název dopravní)
vozmistr	dopravna	dále nespécifikované místo v obvodu dopravní	vozmistr v ... (název dopravní)
technik CPS při údržbě			technik ... (název organizace) v ... (název dopravní)
vlakvedoucí	vlak	dopravna	vlakvedoucí vlaku ... (číslo) v ... (název dopravní)
		traťový úsek	vlakvedoucí vlaku ... (číslo) mezi ... (definice úseku)
strojník HZS	místo zásahu	dopravna	strojník v ... (název dopravní)
		traťový úsek	strojník mezi ... (definice úseku)
Poznámka k tabulce 4:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>obsluhující zaměstnanec, jehož pracovní zařazení není uvedeno v tabulce, musí vytvořit volací značku podle příslušného vzoru, odpovídající prováděné pracovní činnosti.</li> </ul>			

- (3) Použití volacích značek zaměstnanců obsluhujících přenosné radiostanice pro navázání spojení dle výše uvedených podmínek, musí být provedeno před zahájením jejich související pracovní činnosti nebo před vstupem tohoto zaměstnance do provozované dopravní cesty. V případě, že by obsluhující zaměstnanec musel navázat spojení s použitím volacích značek (v souladu s ustanovením tohoto předpisu) v průběhu již prováděné pracovní činnosti (po vstupu do provozované dopravní cesty), musí tuto pracovní činnost nejprve přerušit a zaujmout takovou pozici (místo), v souladu s ustanovením příslušných DAP, aby nemohlo dojít při navazování spojení k ohrožení jeho bezpečnosti!

- (4) U komunikace mezi zaměstnancem řízení provozu a strojvedoucím je zaměstnanec řízení provozu odpovědný za zajištění toho, že hovoří se strojvedoucím uvnitř své řízené oblasti.
- (5) Za přidělení volacích značek pro příslušné uživatele je odpovědný kontrolní nebo hlavní operátor OS, včetně dopravců a CPS, a to na základě OZR a OVKS. Seznam volacích značek pro zaměstnance obsluhující ZR musí být uveden v příslušném PŘ rádiových sítí. Pro pohyblivé radiostanice (přenosné a vozidlové) musí PŘ obsahovat seznam pracovních zařazení obsluhujících zaměstnanců a popis sestavení volací značky dle místa pracoviště, na kterém bude pohyblivá radiostanice použita nebo stručný popis jejího správného sestavení podle příslušné provozní situace.
- (6) Volací značka musí být použita v předepsaném tvaru (pokud není tímto předpisem dále stanoveno jinak):
- při navazování rádiového spojení;
  - při opětovném navazování rádiového spojení po jeho nežádoucím nebo neočekávaném přerušení v průběhu komunikace (předávání zprávy), např. z důvodu poruchy.
- (7) Při navazování rádiového spojení dle jednotlivých druhů rádiových sítí a typů rádiového provozu platí tyto podmínky:
- a) Simplexní provoz (jeden účastník hovoří a ostatní mohou pouze poslouchat):
- Platí pro:
- všechny místní rádiové sítě (dále jen „MRS“);
  - síť radiodispečerskou vlakovou (dále jen „SRV“) bez selektivní volby a SRV se selektivní volbou ve směru od ZR na pohyblivou radiostanici;
  - síť radiodispečerskou (dále jen „SRD“) při navazování spojení bez použití volacího čísla HDV;
  - síť Global System for Mobile Communication Railway (dále jen „GSM-R“ nebo také „GSM-R CZ“) při použití skupinového spojení (dále jen „SKP“).
- Navazování spojení se provádí:
- **volající účastník**, který zahajuje navazování spojení, musí použít kromě vlastní volací značky i volací značku volaného účastníka (musí určit komu je spojení adresováno), a to bez ohledu na jejich pořadí;
  - mezi volací značky může volající účastník, z důvodu zachování větné vazby dle předchozího odstavce, vložit vhodná slova – např. „zde je“, „zde“, „tady je“, „tady“, „volám“ apod;
  - **volaný účastník**, kterému je volání určeno, se následně identifikuje pouze vlastní volací značkou.
- b) Simplexní provoz (jeden účastník hovoří a ostatní mohou pouze poslouchat):
- Platí pro:
- SRV se selektivní volbou ve směru od pohyblivé radiostanice na ZR.
- Navazování spojení se provádí:
- **volaný i volající účastník** se při navazování spojení identifikují pouze vlastní volací značkou;
  - volaný účastník se vždy identifikuje jako první.

## c) Duplexní provoz (účastníci mohou mluvit současně):

Platí pro:

- sítě SRD a GSM-R CZ, vyjma případů uvedených v odstavci a).

Navazování spojení se provádí:

- **volaný i volající účastník** se při navazování spojení identifikují pouze vlastní volací značkou;
- volaný účastník se vždy identifikuje jako první.

Další podmínky jsou uvedeny v příslušné části předpisu pro konkrétní rádiovou síť.

- (8) Při ukončování spojení se volací značky nepoužívají.
- (9) Pokud bude pracovat v rádiové síti současně více zaměstnanců se shodným pracovním zařazením, musí být v příslušném PŘ uveden rozlišovací znak, který takový účastník ve volací značce použije. Jako rozlišovací znak lze pro tyto případy použít pořadová číslovka (např. první posunovač), druh zařazení HDV ve vlaku nebo v soupravě (např. strojvedoucí postrku), příjmení zaměstnance (pokud je to účelné) apod.
- (10) Pokud je navazováno spojení s pohyblivou radiostanicí, tedy se zaměstnancem, u něhož nelze v daný okamžik nepochybně definovat přesnou polohu, použije volající účastník pro takový případ volací značku obsahující minimálně pracovní zařazení zaměstnance a předpokládané místo výkonu práce. Takto volaný účastník poté potvrdí navázání spojení uvedením své volací značky v celém rozsahu, tedy i v souladu s ustanovením odst. (2).
- (11) Použitím volací značky musí být prioritně zajištěno, že každá zpráva bude správně předána a následně přijata mezi účastníky rádiového provozu (provozními operátéry), kteří jsou k takové činnosti oprávněni na základě své odborné způsobilosti, pracovní činnosti, pracovního zařazení nebo pověření.
- (12) Správně použité volací značky v rádiové komunikaci musí zcela eliminovat případnou záměnu účastníka rádiového spojení nebo nežádoucí přijetí zprávy, která měla být určena jinému účastníkovi sítě a mohlo by tak dojít k ohrožení bezpečnosti provozu.
- (13) V případě, že účastník rádiové komunikace použije nedostatečnou či nesprávnou volací značku při navazování spojení (volající nebo volaný) nebo ji nepoužije vůbec, je povinností ostatních účastníků takového spojení jej na to neprodleně upozornit a vyžádat si její opakování (uvedení správné identifikace) v potřebném rozsahu.
- (14) Při navazování spojení v rádiové síti, v níž pracuje současně více radiostanic, musí být uvedeny volací značky všech operátorů, kteří se mají rádiové komunikace účastnit. Operátéři pak odpovídají (identifikují se) v takovém v pořadí, v jakém byly volány jejich volací značky.
- (15) Po navázání spojení je při další komunikaci se stejným účastníkem rádiového spojení možno dále používat pro potřeby správné identifikace a předávání pokynů nebo zpráv pouze označení pracovního zařazení a názvu pracoviště nebo místa výkonu práce (číslo vlaku, číslo PMD, číslo posunové zálohy, číslo nebo typ HDV, název dopravce nebo OS, číslo koleje nebo názvu místa v obvodu dopravního dle ZDD, názvu vlečky apod.), a to vždy v potřebném rozsahu. Toto opatření platí vždy jen po dobu nepřerušování navázaného spojení.
- (16) V případě provádění posunu nebo ostatních pracovních činností zaměstnanců v provozované dopravní cestě prostřednictvím příslušné rádiové sítě, se za nepřerušování navázaného spojení dle předchozího odstavce považuje stav, kdy:
- a) předávání pokynů pro posun probíhá v souladu s podmínkami stanovenými tímto předpisem;

- b) pracovní činnost byla přerušena z technických nebo technologických důvodů (např. přerušeni posunu z důvodu vjezdu/odjezdu vlaku) a po jejich ukončení nebo vypořádání může pracovní činnost dle předjednaných dispozic pokračovat.

Za technické nebo technologické důvody dle písm. b) však nelze považovat:

- jízdu vlaku mezi dopravnami na trati dle předpisu SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „SŽ D3“);
  - jízdu vlaku mezi dopravnami radiobloku;
  - ukončení sjednaného a provedeného posunu;
  - přerušeni pracovní činnosti z důvodu čerpání přestávky na jídlo a oddech nebo z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek.
- (17) Je-li železniční stanice (dále jen „ŽST“) vybavena účastnickými (ovládacími) radiostanicemi výpravčích na více samostatných stavědlech s rovnocenným přístupem do stejných rádiových sítí, musí se volací značky výpravčích rozšířit i o rozlišující názvy takových stavědel. V případě dlouhých nebo složitých názvů pracovišť (např. výpravčí Most nové nádraží – stavědlo pět), rozhodne o případné zkrácené definici volacích značek příslušný kontrolní operátor regionu (dále jen „KOR“) v souladu s DAP a ZDD, a to s přihlédnutím k místním nebo zavedeným názvům.
- (18) Vzorové příklady pro sestavení volacích značek jsou uvedeny v Příloze A.

## **článek 9** **Podmínky pro zřizování a používání radiostanic**

- (1) Základní podmínky jsou stanoveny předpisem SŽ T7 a dalšími vztažnými DAP.
- (2) ZR jsou zpravidla připojeny na záznamová zařízení, podrobnosti jsou uvedeny v ZDD. Záznam hlasové komunikace je proveden vždy u příchozích a odchozích hovorů vedených přes funkční a zapnuté ZR na aktuálně nastaveném kanále.
- (3) Rádiové sítě jsou doplňovány PR, které jsou určeny zejména pro zajištění možnosti komunikace zaměstnanců v rádiové síti bez možnosti obsluhy ZR nebo VR (obvykle zaměstnanci pohybující se v prostoru kolejiště apod.).
- PR může tvořit rovněž zálohu ZR, kdy při její poruše, v rozsahu omezených technických parametrů, může obsluha ZR zajistit rádiovou komunikaci v omezeném rozsahu.
- V případě provozní potřeby je možno použít PR určenou jako zálohu ZR i k současnému poslechu (tzv. příposlechu) komunikace na určené rádiové síti.
- (4) Pokud je ZR plnohodnotně funkční, smí být její obsluha na pevném obslužném pracovišti (např. dopravní kancelář) nahrazena použitím PR jen v mimořádných případech (při plnění pracovních povinností obsluhujícího zaměstnance mimo stálé pracoviště v prostoru kolejiště).
- (5) Je zakázáno používat rádiové sítě k jiným účelům, než je stanoveno tímto předpisem a předpisem SŽ T7.

## **článek 10**

### **Funkční zkouška**

- (1) Funkční zkouškou se v souladu s Návodem ověřuje provozuschopnost radiostanice pro její použití v příslušné rádiové síti, kontrola napájení (lze-li zjistit), funkce ovládacích prvků, reproduktoru nebo sluchátek, funkce informačního nebo ovládacího displeje (je-li jím radiostanice vybavena), činnost indikačních prvků, včetně jejich barevné specifikace (je-li jimi radiostanice vybavena), a to pouze v základním režimu provozu radiostanice (neověřují se prvky pro indikaci poruchy apod.).
- (2) Zaměstnanec pro organizování a řízení drážní dopravy na nepřetržitě obsazeném pracovišti provádí funkční zkoušku dle následujících pravidel:
  - a) základnová radiostanice MRS, SRV a SRD:
    - ZR SRV a SRD použitím během směny, a to navázáním spojení s jiným účastníkem sítě;
    - ZR MRS na tratích bez základního rádiového spojení použitím během směny, a to navázáním spojení s jiným účastníkem sítě;
    - ZR MRS na tratích se základním rádiovým spojením při prvním použití během směny;
    - vždy po odstranění její poruchy, po bouřce a při aktivaci ZR do provozu dle výše uvedených pravidel.
  - b) koncový pevný terminál sítě GSM-R:
    - vizuální kontrolou platnosti údajů, zobrazených na displeji terminálu (signalizace stavů služeb) po převzetí služby a dále vždy po jeho zapnutí a automatickém přihlášení do sítě GSM-R CZ;
- (3) Strojvedoucí musí provést funkční zkoušku VR při uvádění HDV do provozu po jejím zapnutí. Pokud je na HDV více ovládacích terminálů, provádí zkoušku spojení na každém z nich samostatně, a to před jejich použitím.
- (4) Zaměstnanec obsluhující PR musí provést funkční zkoušku po jejím převzetí nebo po zapnutí před zahájením související pracovní činnosti. Zaměstnanec obsluhující koncový mobilní terminál (MT) GSM-R provádí funkční zkoušku kontrolou údajů na displeji po jeho zapnutí a automatickém přihlášení do sítě GSM-R CZ.
- (5) V případě, že funkční zkouškou byla zjištěna porucha radiostanice, postupuje obsluhující zaměstnanec v souladu s ustanovením čl. 13 a dle podmínek uvedených v PR pro příslušnou rádiovou síť.

## **článek 11**

### **Zkouška spojení**

- (1) Zkoušku spojení provádí obsluhující zaměstnanec při prvním použití radiostanice v rámci své pracovní směny (pracovního výkonu), a to v rádiové síti, pro kterou je radiostanice určena OZR nebo OVKS.
- (2) Zkouškou spojení se musí ověřit správné vlastnosti radiostanice v souladu s Návodem, a to zejména:
  - nastavení slyšitelnosti;
  - nastavení kanálového voliče pro příslušnou síť.
- (3) Zkouška spojení se provádí vždy navázáním spojení s jinou dostupnou radiostanicí, včetně použití volacích značek. V obsahu komunikace se uvede text „zkouška spojení“ a dotaz na dostatečnou a nerušenou slyšitelnost.

- (4) Používání volacích značek při zkoušce spojení v taktické síti hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „HZS“) musí být specificky upraveno v PŘ této OS, a to s ohledem ke koordinaci navazování spojení v rámci integrovaného záchranného systému (IZS) ČR.
- (5) Postup a specifické podmínky pro provedení zkoušky spojení v traťových rádiových sítích jsou uvedeny v samostatných článcích dle příslušné části tohoto předpisu.
- (6) V případě zjištění závady nebo poruchy radiostanice musí obsluhující zaměstnanec postupovat shodně s ustanovením čl. 13.

## **článek 12**

### **Rušení rádiového provozu**

- (1) Rušení rádiového provozu (dále jen „rušení“) je definovaný stav, kdy dochází k narušení srozumitelnosti rádiové komunikace poruchou vlastní radiostanice nebo prostřednictvím cizích vlivů (atmosférické, průmyslové rušení, porucha jiné radiostanice, ovlivnění jiným rádiovým provozem apod.).
- (2) Za nepřímé rušení se shodnými důsledky však může být považován i nadměrný hluk na pracovišti, nebo v prostoru prováděné pracovní činnosti (zpravidla v kolejišti). V takovém případě je povinností účastníka rádiové komunikace vyčkat na ukončení hlukových jevů (např. průjezd vlaku po sousední koleji apod.) nebo (pokud je to možné) požádat o neprodlené přerušování prací nebo činností, které hluk způsobují (např. stavební nebo údržbové práce na pevném pracovišti apod.), a to vždy s ohledem na důležitost rádiové komunikace ve smyslu případného ohrožení bezpečnosti provozu nebo nebezpečí z prodlení.
- (3) Při předpokládaném vzniku nadměrných hlukových jevů ze stavebních či údržbových prací na pevném pracovišti obsluhy, je povinností vedoucího dotčené OS a správce zařízení (včetně jím pověřených nebo smluvně zavázaných CPS k vykonání takových prací) učinit všechna dostupná opatření, která by hlukové jevy eliminovala. Také je v těchto případech vhodné stanovit technologické přestávky nebo přestávky na požádání obsluhujícího zaměstnance, případně dočasně upravit nebo technicky přizpůsobit způsob komunikace při obsluze příslušného rádiového zařízení (pokud je to možné). Pokud by přestávky nebylo možné uskutečnit nebo hlukové jevy nebylo možné utlumit, musí obsluhující zaměstnanec dotazem u jiného uživatele sítě zjistit, zda je srozumitelnost a slyšitelnost při předávání zpráv dostatečná. V opačném případě musí obsluhující zaměstnanec dále postupovat dle odst. (5) tohoto článku.
- (4) V případě vzniku rušení, které neovlivňuje podstatným způsobem srozumitelnost a spolehlivost rádiové komunikace a bezpečnost řízení provozu, může být rádiový provoz dále používán s tím, že bude správně používáno závazných identifikačních pravidel, pro lepší srozumitelnost se při komunikaci použije hláskování dle hláskovacích tabulek a příjem zpráv (pokynů) bude případně potvrzován jejich opakováním.
- (5) Při vzniku rušení, kdy dochází podstatným způsobem k narušení srozumitelnosti a spolehlivosti rádiové komunikace, musí být rádiový provoz přerušen nebo ukončen.
- (6) Každý vznik trvalého nebo opakovaného rušení dle odst. (1) tohoto článku musí být ohlášen podle pravidel pro ohlašování poruch uvedených v příslušném PŘ.

## **článek 13**

### **Poruchy a závady rádiových prostředků**

- (1) Před nahlášením poruchy je obsluhující zaměstnanec povinen provést kontrolu, zda příčinou poruchy není chybná obsluha, výpadek napájení (včetně nefunkční výměnné baterie PR), zjevně poškozená část obslužného zařízení (např. napájecí či přenosový kabel, ovládací prvky apod.), a poté provést vhodným způsobem jednoduchý test radiostanice (např. ověřit slyšitelnost použitím jiné radiostanice na stejné síti, vyzkoušet komunikaci na jiném dostupném rádiovém kanálu, vyměnit baterii v případě PR apod.).

- (2) **Poruchu ZR** ohlásí obsluhující zaměstnanec určené servisní organizaci ve smyslu ustanovení předpisu SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení (dále jen „SŽ T100“) a eviduje do určeného záznamníku poruch. O poruše ZR musí být vhodným způsobem informováni všichni v úvahu přicházející uživatelé sítě. Do doby odstranění poruchy je obsluhující zaměstnanec povinen přijmout opatření dle DAP, v případě poruchy základního rádiového spojení i potřebného zajištění zpravování doprovodu vlaku – definice úseku, který je v poruše, případná nedostupnost výpravčího prostřednictvím standardního spojení (stanovení nouzového rádiového spojení, pokud je k dispozici), stanovení nouzového spojení dle tabulek traťových poměrů (dále jen „TTP“) a snížení rychlosti na maximálně 100 km/hod (pokud je rychlost vlaku vyšší).
- Při ohlašování poruchy ZR je nutné uvést, jaký vliv a dopady má její porucha na organizování a řízení drážní dopravy, aby bylo možné ze strany servisní organizace zvážit, v jaké lhůtě musí být porucha odstraněna.
  - Pokyny pro ohlášení poruchy ZR a další případné podmínky a skutečnosti musí být uvedeny v PŘ vztažné lokality nebo v PŘ traťové rádiové sítě.
- (3) **Poruchu VR** ohlašuje strojvedoucí dle vnitřních předpisů dopravce a pokyny pro její ohlášení musí být uvedeny v příslušném PŘ RS. O poruše VR musí strojvedoucí vždy neprodleně informovat příslušného výpravčího (dispečera). V případě poruchy VR při jízdě vlaku (PMD) jsou další podmínky uvedeny v čl. 70.
- (4) **Poruchu PR** ohlašuje obsluhující zaměstnanec podle pokynů uvedených v PŘ vztažné lokality, a to zpravidla určenému nadřízenému operátorovi rádiového provozu. Ten zajistí další činnost vztažnou k opravě PR a zajištění případného dodání náhradní PR na pracoviště.
- (5) **Závadou** se pro potřeby tohoto předpisu rozumí takový stav radiostanice, k němuž mohlo dojít chybnou obsluhou, výpadkem napájením apod. a lze ji uvést do základního stavu obslužným úkonem (např. vypnutím a opětovným zapnutím) obsluhujícím zaměstnancem. V případě, že nelze obslužný úkon použít nebo radiostanice vykazuje stav závady opakovaně (dvakrát a více během jedné směny), postupuje obsluhující zaměstnanec dle odst. (2) až (4) tohoto článku jako při poruše.
- (6) Pokud zaměstnanec dopravce zjistí **komunikační závady** v provozu rádiové sítě (např. hovorová nekázeň, opakované přerušování probíhajícího hovoru, nesprávná funkce zkrácené volby v síti GSM-R CZ apod.), oznámí tuto skutečnost definovanými organizačními postupy dopravce. Následně pak odpovědný zástupce dopravce, zpravidla kontrolní operátor dopravce (dále jen „KOD“), ohlásí vzniklou komunikační závadu způsobem uvedeným v Příloze L (prostřednictvím Formuláře pro ohlášení komunikační závady) KOR příslušného oblastního ředitelství (dále jen „OR“). Tento zaměstnanec problematiku prověří z hlediska činnosti zaměstnance, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném rádiovém úseku (posouzení na místě, kontrola záznamu komunikace apod.). Pokud neshledá porušení zásad použití rádiové sítě ze strany obsluhujícího zaměstnance, postoupí uvedenou problematiku jako poruchu. Postup řešení ohlášené komunikační závady sdělí elektronickou poštou zaměstnanci dopravce, který závadu oznámil.
- (7) V případě, že komunikační závadu na straně dopravce zjistil zaměstnanec SŽ, zajistí její ohlášení příslušnému hlavnímu operátorovi (dále jen „HLO“) SŽ, který dle dostupných možností ověří její obsah a opodstatnění a poté zajistí její předání zástupci dopravce (zpravidla KOD) elektronickou poštou s požadavkem vyřešení, případně přijetí potřebných opatření.

## Článek 14

### Kontrola obsluhy rádiových a telefonních zařízení

- (1) Hovorová kázeň je povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové a telefonní komunikace, vztahující se zejména ke stručnému a zřetelnému vyjadřování a k zákazu předávat sdělení, která se netýkají výkonu služby. Tento zákaz se v přiměřeném rozsahu nevztahuje na nouzová spojení nebo nouzová hlášení.

- (2) Na technický stav, řádnou obsluhu telefonních zařízení a na dodržování příslušných ustanovení tohoto předpisu dohlížejí též pověřeni zaměstnanci správce telefonní sítě. Ti mohou v provozu kontrolovat technický stav zařízení.
- (3) Každý vedoucí zaměstnanec je povinen metodicky vést své podřízené zaměstnance k dodržování všech nařízení a ustanovení v rádiové a telefonní komunikaci, aby řádnou obsluhou přiděleného obslužného zařízení předcházeli závadám a poruchám v rádiových a telefonních sítích.
- (4) Každý vedoucí zaměstnanec je povinen v zájmu zachování hovorové kázně v oblasti podléhající jeho dozoru:
  - a) dbát na to, aby zařízení bylo řádně obsluhováno v souladu s Návodem k obsluze;
  - b) kontrolovat, aby hovory v rádiové a telefonní komunikaci byly věcné, stručné, srozumitelné, a aby příslušná radiostanice nebo účastnická telefonní stanice byla využívána přiměřeným způsobem;
  - c) kontrolovat, aby se nezneužívalo rádiových a telefonních sítí k hovorům, které nesouvisí s organizací a provozem železnice;
  - d) kontrolovat, aby se při navazování rádiového spojení, dle příslušného typu rádiové sítě, ohlásil volaný i volající účastník, a to dle podmínek uvedených v tomto předpisu;
  - e) kontrolovat, aby se při navazování telefonického spojení volaný a poté i volající účastník řádně identifikovali, a to dle podmínek, uvedených v tomto předpisu;
  - f) kontrolovat, že přidělené obslužné zařízení je udržováno v pořádku a čistotě;
  - g) kontrolovat, zda jsou dodržovány technologické postupy provozu příslušné rádiové sítě v souladu s ustanovením tohoto předpisu a souvisejícího PŘ RS.
- (5) Ověření hovorové kázně provádí zaměstnanci pověřeni kontrolní činností, a to jak přímým poslechem, tak i zpětným přehráním záznamů ze záznamových zařízení.

## **ČÁST DRUHÁ MÍSTNÍ RÁDIOVÉ SÍTĚ**

### **kapitola I Popis rádiových prostředků**

#### **článek 15 Úvodní ustanovení**

- (1) MRS tvoří sestavu základnových a pohyblivých radiostanic ve stanovené lokalitě sloužících pro rádiovou komunikaci potřebnou k zajištění provozuschopnosti dráhy a provozování drážní dopravy, a to na železničních drahách celostátních, regionálních, místních, zkušebních a vlečkách.
- (2) MRS jsou určeny k přesně definovanému účelu použití, kdy na určeném kmotočtu (simplexní provoz) je umožněno rádiové spojení případně i přenos kódovaných údajů a dat mezi účastníky příslušné sítě (v uzavřené pracovní oblasti).
- (3) MRS se zřizují podle charakteru rádiového spojení:
  - bez využití selektivní volby v tzv. otevřeném hovorovém kanálu;
  - s využitím selektivní volby v tzv. uzavřeném hovorovém kanálu;
  - se zavedeným subtónem;
  - se zavedeným šifrováním.

## článek 16 Technické prostředky

- (1) **MRS** je soubor rádiových zařízení umožňujících provoz simplexní rádiové sítě v přesně specifikované lokalitě (zpravidla jen v obvodu dopravní nebo její části, v přilehlém úseku tratě apod.).
- (2) **Simplexní rádiový provoz** je režim rádiového provozu, kdy rádiová komunikace probíhá vždy na jednom rádiovém kanálu v jednom směru a radiostanice může zprávy buď jen přijímat, nebo jen vysílat (jeden účastník může hovořit a ostatní jen poslouchat).
- (3) **Rádiový kanál** je číselné označení konkrétního rádiového kmitočtu dle kmitočtového spektra, které spravuje Centrum techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“).

## článek 17 Přehled místních rádiových sítí a podmínky pro jejich provoz

- (1) Základní podmínky pro použití níže uvedených rádiových sítí jsou stanoveny předpisem SŽ T7.
- (2) **Všeobecná operativní síť** (dále jen „VOS“)
  - a) Charakteristika sítě:
    - kmitočet: 148,7125 MHz;
    - rádiový kanál: 12;
    - lokalita použití: celosíťový provoz na tratích provozovaných SŽ.
  - b) Použití:
    - pro zajištění základní koordinace rádiového provozu na ŽDC v pásmu 150 MHz - tzn. pro navázání rádiové komunikace a k následnému určení operátérem nadřazené radiostanice na jakém typu rádiové sítě (název/kanál) bude z hlediska požadované činnosti na ŽDC probíhat další rádiová komunikace, a to jak v dopravnách, tak i na širé trati;
    - rádiová síť může být použita pro zajištění vzájemné součinnosti mezi složkami řízení provozu a organizování dopravy SŽ na ŽDC a dále odvětvími zajišťujícími provozuschopnost ŽDC;
    - při odstraňování mimořádností na ŽDC a pracích dle rozkazu o výluce ji mohou v souladu s výše uvedenými podmínkami využívat pro navazování spojení s výpravčím i CPS;
    - na tratích vybavených funkční traťovou rádiovou sítí jako základním rádiovým spojením nesmí být použita k předávání pokynů pro organizování jízd vlaků;
    - nesmí být v žádném případě použita pro provádění posunu a dalších technologických činností (zkoušky brzdy, údržba infrastruktury apod.);
    - na tratích vybavených i nevybavených traťovou rádiovou sítí může být VOS použita jako nouzové rádiové spojení (musí být uvedeno v TTP);
    - při zajištění nouzového spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení na příslušné trati; je však nutné přihlídnout k možnému omezenému rozsahu pokrytí, které je závislé na technické konfiguraci a dosahu ZR.

**(3) Technická operativní síť** (dále jen „TOS“)

## a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: 148,8375 MHz;
- rádiový kanál: 13;
- lokalita použití: celosíťový provoz na tratích provozovaných SŽ.

## b) Použití:

- síť je určena pro činnosti složek provozuschopnosti ŽDC, tj. tratí, mostů, tunelů a budov, sdělovací a zabezpečovací techniky, elektrotechniky, energetiky, popř. dalších složek úseku provozuschopnosti dráhy;
- slouží pro spojení na ŽDC mezi složkami infrastruktury a stavebních organizací při opravách, údržbě, obnově a výstavbě a pro jejich vzájemnou komunikaci se složkami řízení provozu na ŽDC, a to jak v dopravnách, tak i na širé trati;
- rádiovou síť TOS, na základě OVKS, mohou používat i jiné OS SŽ a CPS podílející se na výše uvedených činnostech na ŽDC případně na železničních dráhách jiných provozovatelů drah;
- nesmí být použita pro provádění posunu, kromě posunu prováděného v rámci prací na zařízení dle části čtvrté předpisu 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 státní organizací Správa železnic (dále jen „SŽ Bp1“);
- nesmí být použita k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

**(4) Síť manipulace vlaku** (dále jen „SMV“)

## a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: 153,4875 MHz;
- rádiový kanál: 21;
- lokalita použití: celosíťový provoz na tratích provozovaných SŽ.

## b) Použití:

- rádiová síť je určena pro komunikaci složek řízení provozu se zaměstnanci dopravce a pro vzájemnou komunikaci zaměstnanců dopravce při provádění posunu v dopravnách nebo na trati;
- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
- souhlas s použitím SMV dává vždy výpravčí ve svém řízeném úseku, a to na dobu nezbytně nutnou k provedení posunu příslušným dopravcem. Souhlas musí být výpravčím vydán i v případech, kdy v obvodu příslušné dopravní, v níž se zamýšlený posun bude provádět, není k dispozici ZR (např. prostřednictvím základního rádiového spojení);
- ukončení používání SMV musí být výpravčímu vždy neprodleně oznámeno;
- může být použita i jako součinnostní rádiová síť pro komunikaci strojvedoucích HDV, je-li ve vlaku řazeno více činných HDV nebo při PMD, včetně posunu na vyloučenou nebo z vyloučené koleje;

- nesmí být použita k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

(5) **Sít' manipulace vlaku 2** (dále jen „SMV 2“)

a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: 152,9250 MHz;
- rádiový kanál: 68;
- lokalita použití: celosíťový provoz na tratích provozovaných SŽ.

b) Použití:

- rádiová síť je určena pro komunikaci složek řízení provozu se zaměstnanci dopravce a pro vzájemnou komunikaci zaměstnanců dopravce při provádění posunu v dopravných nebo na trati;
- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
- souhlas s použitím SMV 2 dává vždy výpravčí ve svém řízeném úseku, a to na dobu nezbytně nutnou k provedení posunu příslušným dopravcem. Souhlas musí být výpravčím vydán i v případech, kdy v obvodu příslušné dopravní, v níž se zamýšlený posun bude provádět, není k dispozici ZR (např. prostřednictvím základního rádiového spojení);
- ukončení používání SMV 2 musí být výpravčímu vždy neprodleně oznámeno;
- může být použita i jako součinnostní rádiová síť pro komunikaci strojvedoucích HDV, je-li ve vlaku řazeno více činných HDV nebo PMD, včetně posunu na vyloučenou nebo z vyloučené koleje;
- nesmí být použita k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

(6) **Taktická síť HZS SŽ** (dále jen „TSH“)

a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: 153,2375 MHz;
- lokalita použití: celosíťový provoz na tratích provozovaných SŽ.

b) Použití:

- slouží výhradně ke koordinaci činnosti jednotek požární ochrany HZS SŽ;
- rádiová síť může být provozována na základě OZR a OVKS pouze jednotkami HZS SŽ;
- nesmí být použita k posunu nebo k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

(7) **Sít' technologická** (dále jen „STE“)

a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: určen kmitočtovým řešením dle podmínek předpisu SŽ T7;

- lokalita použití: lokalita stanovená pravidly uvedenými v předpisu SŽ T7;
- další označení: název sítě může být doplněn číslem pro danou lokalitu.

b) Použití:

- rádiová síť je určena pro komunikaci na ŽDC na technologicky uzavřených pracovištích nebo v dopravních pro rádiovou komunikaci zaměstnanců dopravce, včetně komunikace se složkami řízení provozu při velkém rozsahu technologických činností (např. pro posun);
- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
- síť může v příslušné oblasti (dopravně) využívat jen její držitel dle OZR a OVKS;
- pokud je výhradním držitelem rádiové sítě SŽ, může být STE využívána podle podmínek definovaných v PŘ, a to například pro rádiovou komunikaci výpravčích vnitřní a vnější služby tam, kde není k dispozici digitální rádiová síť GSM-R CZ;
- použití STE, jejímž držitelem je na základě OVKS konkrétní dopravce, nesmí výpravčí dovolit jiným zaměstnancům (OS SŽ, dopravcům, CPS), než zaměstnancům tohoto dopravce! V případě porušení tohoto ustanovení se jedná o základní porušení podmínek OZR nebo OVKS a také o hrubé porušení povinností vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k vykonávané práci. Výjimku lze uplatnit pouze v případě písemného ujednání mezi držitelem rádiové sítě (doprovce) a příslušným právním subjektem, který bude tuto síť využívat na základě dohodnutých specifických podmínek. Podrobnosti pro takové ujednání uvede provozovatel rádiové sítě a příslušný právní subjekt ve svých PŘ RS a s tímto ujednáním písemně seznámí i příslušnou OS SŽ, která zajišťuje organizování a řízení drážní dopravy v dané lokalitě (např. Oblastní ředitelství), a příslušného KOR;
- pokud je, na základě OZR a OVKS, využívána STE v příslušné lokalitě více dopravci, platí pro její použití shodné podmínky uvedené v odst. (4) tohoto článku pro SMV;
- nesmí být použita k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

(8) **Síť technického zabezpečení** (dále jen „STZ“)

a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: určen kmitočtovým řešením (dle podmínek předpisu SŽ T7);
- lokalita použití: lokalita stanovená pravidly dle předpisu SŽ T7;
- další označení: název sítě může být doplněn číslem pro danou lokalitu.

b) Použití:

- rádiová síť je určena na ŽDC pro komunikaci voz mistrů se strojvedoucími hnacích vozidel (dále jen „HV“);
- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
- nesmí být použita k posunu nebo k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

(9) **Síť přepravního zabezpečení** (dále jen „SPZ“)

## a) Charakteristika sítě:

- kmitočet: určen kmitočtovým řešením (dle podmínek předpisu SŽ T7);
- lokalita použití: lokalita stanovená pravidly uvedenými v předpisu SŽ T7;
- další označení: název sítě může být doplněn číslem pro danou lokalitu.

## b) Použití:

- rádiová síť je určena na ŽDC pro komunikaci při přepravních činnostech vozových zásilek a pro dopravní odbavování vlaků, včetně případného přenosu dat;
- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
- nesmí být použita k posunu nebo k organizování a řízení drážní dopravy, a to ani jako nouzové spojení při poruše nebo nedostupnosti základního rádiového spojení.

## **kapitola II** **Zásady simplexního provozu**

### **článek 18** **Pravidla rádiové komunikace**

- (1) Kromě základních podmínek pro obsluhu rádiových sítí dle čl. 6 musí být v rádiové komunikaci simplexního provozu MRS dodržována tato pravidla:
- ukončit vyslání zprávy před přepnutím radiostanice na odposlech slovem „*přijem*“;
  - v případě potřeby předání dlouhé zprávy, musí být tato vysílána po částech, přičemž jedna část by neměla přesáhnout počet cca 50 slov (asi 30 sekund) a přijímací radiostanice na to musí být předem upozorněna.
- (2) Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, odpovídá nebo spoluodpovídá při obsluze ZR za hovorovou kázeň v tzv. aktivních sítích SŽ. Zpravidla se jedná o MRS, které SŽ nezbytně potřebuje pro organizování a řízení drážní dopravy a pro plnění povinností provozovatele dráhy. V PŘ MRS SŽ jsou tyto rádiové sítě označeny v seznamu provozovaných sítí velkým písmenem „A“ v závorce (A). V těchto případech je příslušný zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném rádiovém úseku, zpravidla uváděn jako obsluha řídicí radiostanice.
- (3) Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, neodpovídá za hovorovou kázeň při obsluze ZR v tzv. pasivních sítích, které byly na základě OZR a OVKS přiděleny pro příslušný obvod (lokalitu) dopravcům (příp. CPS) pro uspokojení jejich přepravních nebo technologických potřeb. Obsluha ZR v těchto případech vyplývá z potřebné součinnosti mezi zaměstnancem SŽ a příslušným dopravcem (příp. CPS). V PŘ MRS SŽ jsou tyto rádiové sítě označeny v seznamu provozovaných sítí velkým písmenem „P“ v závorce (P). V těchto případech musí být jako obsluha řídicí radiostanice určen vždy zaměstnanec dopravce nebo CPS.
- (4) V případě, že je ZR vybavena více MRS, musí být v PŘ MRS vždy uvedeno, na jaké síti je naladěna v základním režimu (zpravidla VOS) a za jakých podmínek je možné si vyžádat přepnutí na jinou síť, kterou chce volající účastník dále používat.

## Článek 19 Použití rádiových sítí při organizaci železničního provozu

- (1) Pro předávání pokynů při provádění posunu prostřednictvím simplexních rádiových sítí je nutno dodržet následující zásady:
- přesná identifikace účastníka rádiového provozu prováděná slovním zněním;
  - přesná definice směru pohybu HDV;
  - přesně definovaná činnost vyplývající z dohodnuté technologie posunu.

Dodržením uvedených zásad je omezena možnost záměny nebo omylu vyhodnocení pokynu pro posun posunových dílů (včetně PMD) nebo pro sunutí vlaku, který může použitím simplexního režimu vzniknout (přijetí pokynu nesprávným účastníkem, možnost vstupu nežádoucího účastníka do rádiové komunikace, komunikační „přeslechy“ atd.).

V níže uvedené tabulce 5 je přehled doporučených slovních znění, kterými se dává pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu nebo se jimi pohyb posunového dílu ovlivňuje, a které mohou být při provádění posunu použity.

**tabulka 5 – Doporučená slovní znění pokynů nahrazujících ruční návěsti pro posun**

název návěsti	doporučené slovní znění pokynu
<b>Stůj</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... na koleji ... stůj.
<b>Vzdálit</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... z koleje ... směrem ... posunuj.
<b>Přiblížit</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... z koleje ... směrem ... posunuj.
<b>Stlačit</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... na koleji ... stlač.
<b>Popotáhnout</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... na koleji ... směrem ... popotáhni.
<b>Pomalů</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... na koleji ... pomalu.
<b>Odraz</b>	Vlak / záloha / posun / PMD ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... na koleji ... odraz.

- (2) Vzorový příklad doporučené komunikace při provádění posunu prostřednictvím rádiové sítě je uveden v Příloze B.
- (3) V případě provádění rádiové komunikace při sunutí vlaku musí mít OS nebo dopravce definována i další komunikační pravidla, která musí respektovat podmínky provozu rádiových sítí (např. přenos návěstí proměnných a neproměnných návěstidel, které ovlivňují jízdu sunutého vlaku mezi zaměstnancem v čele soupravy a strojvedoucím).
- (4) Pokyny pro posun zajišťované prostřednictvím simplexního rádiového provozu, musí být předávány v takovém časovém intervalu, aby bylo v kterémkoliv okamžiku průběhu posunu zajištěno jejich spolehlivé přijetí a následná reakce.
- (5) Jako minimální hodnota opakovací doby potřebné pro bezpečné předání pokynu je časový interval 5 sekund.
- S přihlédnutím na individuální charakter prováděné činnosti může strojvedoucí (před zahájením posunu nebo jeho části) tento časový interval i zkrátit.

- Bez souhlasu strojvedoucího nelze dohodnutý interval pro opakování předávání pokynů v průběhu provádění posunu měnit!
- (6) Se způsobem předávání pokynů musí být před zahájením posunu seznámeni všichni zaměstnanci, kteří se na činnosti vztažené k posunu budou podílet.
- (7) Pokyn pro posun předávaný simplexním spojením v souladu s ustanovením odst. (1) musí být dodržen vždy, když je rádiové spojení prvotně navazováno nebo opětovně navazováno po jeho předchozím přerušení, tedy při uvolnění tlačítka pro vysílání na nezbytnou dobu v rámci časového intervalu minimální hodnoty opakovací doby v souladu s ustanovením odst. (5) – viz postup uvedený v tabulce 6.
- Výjimku z tohoto ustanovení (neopakování pokynu v předepsaném nebo sjednaném časovém intervalu) lze uplatnit pouze v souladu s ustanovením předpisu SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (dále jen „SŽ D1“), a to v případě posunu samostatného HDV nebo taženého posunového dílu, pokud bylo strojvedoucímu předem oznámeno místo, kde musí čelo posunového dílu zastavit.
- (8) V době, kdy je spojení navázáno a není přerušováno (tlačítko radiostanice pro vysílání je trvale stisknuto), mohou být pokyny pro jízdu posunového dílu dle odst. (1), a při současném dodržení podmínek minimální hodnoty opakovací doby dle odst. (4) a (5) opakovaně předávány jen ve formě definice zbyvajících vzdáleností (v metrech nebo v počtu vozů) nebo jen názvem návěsti (např. **Pomalů**) – viz postup uvedený v tabulce 7.
- V případě použití vzdálenosti v počtu vozů lze využít i rozlišení na tzv. malé vozy (dvounápravové) či tzv. velké vozy (vícenápravové). Pokud je to účelné, lze pojmy uvedené pro definici vzdálenosti a názvu návěsti i vzájemně kombinovat.
  - O definici určování vzdálenosti rozhodne strojvedoucí před zahájením posunu nebo jeho části.
  - Výše uvedené zásady jsou platné vždy v úseku posledních 100 metrů před místem zastavení a z rozhodnutí strojvedoucího je možno je použít i v případech, pro který je uvedený provozní režim vhodný (posun na krátkou vzdálenost apod.).
  - Při používání simplexního režimu s trvalým spojením dle tohoto odstavce, se slovo „přijem“ použije až po předání posledního pokynu pro jízdu posunového dílu, tedy před uvolněním tlačítka radiostanice pro vysílání.
  - Uvedené zásady může dopravce plně využít pro stanovení vlastních podmínek ve svém vnitřním předpisu pro zajištění jízd sunutých vlaků.
- (9) Posunový díl musí být strojvedoucím neprodleně zastaven, pokud:
- dojde k překročení minimální opakovací doby pro předávání pokynů dle odst. (4) a (5) tohoto článku;
  - předávaný pokyn je nesrozumitelný nebo nejasný;
  - dojde ke hlasovému vstupu jiného uživatele rádiové sítě (který se přímo nepodílí na aktuálním řízení nebo organizací probíhajícího posunu);
  - v průběhu rádiového spojení při předávání pokynů pro posun dojde k rušení navázaného spojení;
  - dojde k poruše vysílací nebo přijímací radiostanice;
- nebo z jiného důvodu, který bezprostředně ohrožuje bezpečnost prováděného posunu.
- (10) Podmínky stanovené v odst. (4) až (9) tohoto článku platí v potřebném rozsahu i pro jízdu sunutého vlaku nebo sunutého PMD.

- (11) Pokud není zaměstnancem řídicím posun před zahájením posunu stanoveno jinak, pokyny předávané prostřednictvím rádiové sítě v průběhu posunu strojvedoucí pouze přijímá, a to poslechem radiostanice na HDV.
- (12) Podmínky rádiové komunikace při provádění posunu:
- a) Simplexní režim s přerušováním spojení v časovém intervalu minimální hodnoty opakovací doby:

**tabulka 6 – Simplexní režim s přerušováním spojení**

strojvedoucí	zaměstnanec určený pro předávání pokynů
<b>před zahájením posunu</b>	
1. může rozhodnout o zkrácení minimální hodnoty časového intervalu opakovací doby pro předávání pokynů dle odst. (5)	2. přijme a potvrdí rozhodnutí o předávání pokynů od strojvedoucího
<b>v průběhu posunu</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- pouze přijímá předávané pokyny, pokud není zaměstnancem řídicím posun stanoveno jinak</li> <li>- pokud v průběhu posunu neobdrží příslušný pokyn v časovém intervalu 5 sekund nebo v kratším intervalu dle bodu 1., musí posunový díl neprodleně zastavit</li> </ul>	3. zahájí předávání pokynů <ul style="list-style-type: none"> <li>- stiskne tlačítko „Vysílání“</li> <li>- předá pokyn pro příslušnou činnost a předání pokynu ukončí slovem „přijem“</li> <li>- uvolní tlačítko „Vysílání“</li> </ul> Výše uvedenou činnost opakuje v průběhu posunu v časovém intervalu 5 sekund nebo v kratším intervalu dle bodu 1.
<b>ukončení posunu</b>	
5. přijme oznámení o splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu <ul style="list-style-type: none"> <li>- po ukončení komunikace přeruší / ukončí spojení</li> </ul>	4. oznámí splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu <ul style="list-style-type: none"> <li>- po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení</li> </ul>
Poznámky k tabulce 6: <ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky a postupy jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>	

- b) Simplexní režim s trvalým spojením:

**tabulka 7 – Simplexní režim s trvalým spojením**

strojvedoucí	zaměstnanec určený pro předávání pokynů
<b>před zahájením posunu</b>	
1. může rozhodnout o zkrácení minimální hodnoty časového intervalu opakovací doby pro předávání pokynů a o způsobu předávání pokynů pro posun – definice vzdálenosti dle odst. (8)	2. přijme a potvrdí rozhodnutí o způsobu předávání pokynů od strojvedoucího

**v průběhu posunu**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- pouze přijímá předávané pokyny, pokud není zaměstnancem řídícím posun stanovené jinak</li> <li>- upravuje rychlost posunového dílu podle předávaného pokynu</li> <li>- pokud v průběhu posunu neobdrží příslušný pokyn v časovém intervalu 5 s nebo dle bodu 1., nebo neobdrží pokyn dle sjednané definice zbývající vzdálenosti, musí posunový díl neprodleně zastavit</li> </ul>	3. stiskne tlačítko „Vysílání“
	4. zahájí předávání pokynů
	5. předá pokyn dle sjednané definice pro příslušnou činnost <ul style="list-style-type: none"> <li>- tlačítko drží dále stisknuté, spojení je stále navázané</li> <li>- opakovaně předává pokyny pro příslušnou činnost v časovém intervalu 5 sekund nebo dle bodu 1., a to až do zastavení posunového dílu</li> <li>- předání posledního pokynu v rámci trvalého spojení ukončí slovem „příjem“</li> </ul>
	6. uvolní tlačítko „Vysílání“

**ukončení posunu**

8. přijme oznámení o splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu <ul style="list-style-type: none"> <li>- po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení</li> </ul>	7. oznámí splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu <ul style="list-style-type: none"> <li>- po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení</li> </ul>
Poznámky k tabulce 7: <ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky a postupy jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>	

- c) Pokud na sebe simplexní režimy dle písm. a) a b) tohoto odstavce v průběhu posunu bezprostředně navazují (během jízdy posunového dílu), platí jejich podmínky pro každý režim zvlášť a nelze je vzájemně upravovat či slučovat.

## **ČÁST TŘETÍ TRAŽOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤE ANALOGOVÉ**

### **kapitola I Popis rádiových prostředků**

#### **článek 20 Úvodní ustanovení**

- (1) Analogová tražová rádiová síť (dále jen „TRS“) umožňuje základní nebo náhradní rádiové spojení na trati nebo v dopravně mezi zaměstnanci, kteří organizují a řídí drážní dopravu (výpravčí, dispečer) a zaměstnanci dopravce (strojvedoucími vlaků a PMD).
- (2) Mezi analogové TRS patří:
  - SRD;
  - SRV.
- (3) Analogová TRS může zajistit (podle rozsahu pokrytí tratě dostatečným signálem) i rádiové spojení osamělého zaměstnance nebo pracovní skupiny.
- (4) Pro potřeby tohoto předpisu, jsou do společné kategorie analogových TRS zařazeny i sítě SRV a SRD, které jsou vybaveny a ovládnány prostřednictvím IP technologií (digitální). Pokud není dále stanoveno jinak, platí pro tyto sítě shodná obslužná opatření a podmínky stanovená tímto předpisem pro standardní analogové TRS.

- (5) Podle aktuálních technických možností je možno v případě potřeby použít analogovou TRS pro rádiovou komunikaci strojvedoucích na trati bez účasti výpravčího nebo dispečera (např. retranslace v SRD).

## **Článek 21** **Technické prostředky**

- (1) **Rádiový úsek** je zpravidla obvod jednoho obslužného zaměstnance definovaný v příslušném PŘ jedním až třemi kmitočty z kanálové skupiny (SRD) nebo simplexním kanálem (SRV).
- (2) **Volací značka** slouží k jednoznačné identifikaci účastníků rádiové sítě při navazování spojení hlasem a během hovorového spojení.
- (3) **Kanálová skupina** (kmitočtová čtveřice) je čtveřice kmitočtů A-B-C-D přidělená rádiovému úseku v SRD označená číslem rádiové stuhy (číslo 60 až 79). Kmitočty A, B a C jsou vysílací frekvence ZR, kmitočet D je vysílací frekvence VR.
- (4) **Volací číslo** slouží k navazování spojení mezi účastníky selektivní volbou v SRD. Tato funkce zařízení je v SRD označována zkratkou SV. Pokud není na VR volací číslo nastaveno, nelze ji pro selektivní volbu využít (v žádném směru použitého spojení).
- (5) **Duplexní kanál** jsou kmitočty SRD ve dvojicích AD, BD a CD z kanálové skupiny (z kmitočtové čtveřice) pro duplexní spojení. Radiostanice může v tomto případě komunikovat, tzn. vysílat i přijímat současně (duplexní provoz).
- (6) **Kódované hlášení** je informace, kterou může předat strojvedoucí výpravčímu (dispečerovi) v SRD obsluhou příslušných ovládacích prvků (tlačítek), aniž by bylo nutno navazovat hovorové spojení.
- (7) **Kódovaný příkaz** je příkaz (informace), který může výpravčí (dispečer) v SRD předat strojvedoucímu obsluhou ovládacích prvků (tlačítek), aniž by bylo nutno navazovat hovorové spojení.
- (8) **Generální STOP** (dále také jako „G-STOP“) je obslužný příkaz výpravčího (dispečera) v SRD s nejvyšším stupněm priority, sloužící k odvrácení hrozícího nebezpečí pro vydání výzvy k dálkovému zastavení všech HDV v dosahu ZR nebo v celém rádiovém úseku.
- (9) **Retranslace** je spojení strojvedoucích dvou HDV v SRD, která se nacházejí v obvodu téže ZR, a to jejím prostřednictvím.
- (10) **Nouzové spojení** je rádiové spojení SRD s nejvyšším stupněm priority sloužící k odvrácení hrozícího nebezpečí, které je možno uskutečnit i v době probíhající jiné rádiové komunikace, včetně možnosti použití k provedení výzvy účastníka ke komunikaci.
- (11) **Nouzové hlášení** je rádiové spojení s nejvyšším stupněm priority sloužící k odvrácení hrozícího nebezpečí nebo k možnosti provedení výzvy účastníka ke komunikaci dané předepsaným způsobem. V SRV je nouzové hlášení možné uskutečnit pouze na volném simplexním rádiovém kanálu.
- (12) **Otevřená výzva** je volba účastníka ke spojení provedená hlasovou výzvou (s použitím volacích značek).
- (13) **Generální volba** (dále také jako „GV“) je obslužný povel v SRD, který používá obsluha ZR ke komunikaci se všemi dostupnými pohyblivými účastníky sítě bez použití volacího čísla. GV smí být použita v případech, kdy jsou pokyny (příkazy) určeny více HDV současně nebo pokud SRD neumožňuje jiný způsob navázání spojení.
- (14) **Selektivní volba** (dále také jako „SV“) je obslužný povel v SRD, kterým je navázáno spojení jen mezi dvěma účastníky.

## **článek 22**

### **Přehled analogových traťových rádiových sítí a podmínky pro jejich provoz**

- (1) SRV – simplexní provoz
- a) Charakteristika sítě:
- kmitočet: 150 MHz – určen kmitočtovým řešením dle předpisu SŽ T7;
  - rádiový kanál: určen kmitočtovým řešením dle předpisu SŽ T7;
  - lokalita použití: oblast (trať) dle specifikací uvedených v TTP a v PŘ.
- b) Základní použití:
- slouží jako základní rádiové spojení na trati nebo v dopavně pro zajištění rádiové komunikace zaměstnanců při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu SŽ D3 nebo na tratích s provozem dle předpisu SŽ D1;
  - v záležitostech provozuschopnosti ŽDC ji mohou používat zaměstnanci odvětví správy tratí, sdělovací a zabezpečovací techniky, elektrotechniky a energetiky a správy mostů a tunelů;
  - rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
  - může být použita při posunu bez posunové čety.
- c) Náhradní použití:
- součinnostní rádiová komunikace mezi složkami SŽ při odstraňování mimořádností a organizaci výlukové činnosti.
  - může být použita jako náhradní rádiové spojení na trati nebo v dopavně pro zajištění rádiové komunikace strojvedoucích vlaků (PMD) a zaměstnanců, kteří organizují a řídí drážní dopravu (výpravčí, příp. dispečer), pokud je to stanoveno v TTP nebo ve výlukovém rozkazu.
- d) Obslužné a komunikační možnosti:
- selektivní volba (podrobnosti jsou uvedeny v PŘ vztažené lokality);
  - identifikace rádiových účastníků (podrobnosti jsou uváděny v PŘ vztažené lokality).
- (2) SRD – duplexní provoz
- a) Charakteristika sítě:
- kmitočet: 450 MHz – určen kmitočtovým řešením dle předpisu SŽ T7;
  - rádiový kanál: 60 až 79 – určen kmitočtovým řešením dle předpisu SŽ T7;
  - lokalita použití: oblast (trať) dle specifikací uvedených v TTP a v PŘ.
- b) Základní použití:
- slouží jako základní rádiové spojení na trati nebo v dopavně pro zajištění rádiové komunikace strojvedoucích vlaků (PMD) a zaměstnanců, kteří organizují a řídí drážní dopravu (výpravčí/dispečer);
  - součinnostní rádiová komunikace (retranslace) mezi strojvedoucími bez účasti výpravčího (prostřednictvím ZR);

- rádiová síť může být na základě OZR a OVKS provozována a využívána i ostatními provozovateli drah nebo provozovateli drážní dopravy;
  - může být použita při posunu bez posunové čety.
- c) Náhradní použití:
- může být použita jako náhradní rádiové spojení na trati nebo v dopravně pro zajištění rádiové komunikace strojvedoucích vlaků (PMD) a zaměstnanců, kteří organizují a řídí drážní dopravu (výpravčí, příp. dispečer), pokud je to stanoveno v TTP nebo ve výlukovém rozkazu.
- d) Obslužné a komunikační možnosti:
- obousměrná selektivní volba zajišťující identifikaci účastníka (VR);
  - možnost generální volby ze ZR;
  - možnost dálkového zastavení vlaku a přenos kódovaných příkazů (včetně příkazu generální STOP) a kódovaných hlášení (podrobnosti jsou uvedeny v Návodu).

## **kapitola II**

### **Zásady pro provozování sítě radiodispečerské vlakové**

#### **článek 23**

#### **Základní podmínky provozu**

- (1) SRV prioritně zajišťuje základní rádiové spojení mezi zaměstnanci při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu SŽ D3 nebo předpisu SŽ D1.
- (2) Kromě základních podmínek pro obsluhu rádiových sítí dle čl. 6 musí být v rádiové komunikaci SRV dodržována také pravidla pro simplexní provoz, tedy ukončit vyslání zprávy před přepnutím radiostanice na odposlech slovem „příjem“ a v případě potřeby předání dlouhé zprávy, musí být tato vysílána po částech, přičemž jedna část by neměla přesáhnout počet cca 50 slov (asi 30 sekund) a přijímací radiostanice na to musí být předem upozorněna.
- (3) Využití SRV pro zajištění součinnostní rádiové komunikace mezi složkami SŽ při řešení mimořádností a organizaci výlukové činnosti je možné až na základě souhlasu vydaného:
  - zaměstnancem obsluhujícím řídící radiostanici (např. dirigující dispečer) při potřebě řešení nebo odstraňování následků mimořádností;
  - v rozkazu o výluce při zajištění rádiového spojení v souvislosti s organizací výluky.
- (4) Pokud není v příslušném PŘ MRS stanoveno jinak, může sjednat strojvedoucí na tratích vybavených SRV přechod na MRS (pro provedení posunu v obvodu dopravní) na základě komunikace s výpravčím prostřednictvím SRV. Opětovný přechod na SRV sjedná strojvedoucí s výpravčím při ukončení používání příslušné MRS.
- (5) Podmínky použití PR a další podrobnosti vztahné k provozu konkrétní SRV jsou uvedeny ve vztahném PŘ pro příslušnou trať.

#### **článek 24**

#### **Používání volacích značek**

- (1) Identifikace účastníka rádiového spojení v SRV musí být prováděna v souladu s tímto předpisem a dle ustanovení PŘ SRV platného pro příslušnou trať.
- (2) V případě, že je SRV vybavena dle PŘ selektivní volbou, je pro navázání spojení ve směru od pohyblivé radiostanice, tedy od VR (PR) na ZR výpravčího, stanoven tento postup:

1. volající účastník navolí správnou kombinaci selektivní volby dle PŘ na VR (PR) a potvrdí ji;
2. ZR vyhodnotí správnost kombinace, žádost o spojení přijme a automaticky ji potvrdí specifickým tónem, který se přehraje na VR (PR) a současně i na ZR;
3. v případě, že je ovládání ZR součástí telefonního zapojovače, dojde k aktivaci indikace příslušného tlačítka pro obsluhu SRV jako výzva k přijetí hovoru výpravčím;
4. výpravčí přijme hovor obsluhou ZR nebo obsluhou zapojovače dle Návodu a identifikuje se vlastní volací značkou dle PŘ SRV;
5. volající účastník z VR (PR) se následně identifikuje svojí volací značkou;
6. tím došlo k navázání spojení a komunikace může pokračovat dle potřeby a příslušné provozní situace;

Pokud by nedošlo k přijetí hovoru výpravčím (k nepotvrzení přijetí hovoru jeho volací značkou), a to např. z důvodu chybně použité kombinaci selektivní volby, musí se celý uvedený postup opakovat.

Pro volání ze ZR na VR (PR) musí výpravčí vždy použít hlasovou výzvu s použitím volacích značek v souladu s tímto předpisem.

- (3) Příklady pro použití volacích značek v SRV jsou uvedeny v Příloze C.

### **článek 25 Provádění zkoušky spojení**

- (1) Zkouška spojení se provádí z důvodu ověření správného nastavení rádiového kanálu na VR pro konkrétní SRV.
- (2) Zkoušku spojení provádí strojvedoucí příslušného HDV v těchto případech:
  - a) při vzniku vlaku/PMD (po prvotním zapnutí VR) v obvodu dopravního úseku nebo na trati vybavené SRV (při následné změně čísla vlaku/PMD ve stejné síti se již zkouška spojení neprovádí);
  - b) na základě návěsti radiovníku;
  - c) pokud strojvedoucí v rádiovém úseku se SRV přepnul VR na jiný simplexní kanál (např. na určený kanál MRS při posunu); zkoušku spojení provede po přeladění VR zpět na rádiový kanál SRV.
- (3) Zkoušku spojení provádí strojvedoucí se ZR výpravčího, v jehož rádiovém úseku se nalézá nebo do kterého vjíždí.
- (4) Pokud je záznamové zařízení pro SRV v provozu, provedení zkoušky spojení se nezapisuje. V případě poruchy záznamového zařízení dokumentuje výpravčí provedení zkoušky spojení písemně v příslušné dopravní dokumentaci.
- (5) Pokud nebyla zkouška spojení strojvedoucím provedena, naváže výpravčí, který řídí a organizuje drážní dopravu v daném rádiovém obslužném úseku, spojení s příslušným vlakem (PMD) a zjistí důvod neprovedení zkoušky. Není-li možno spojení prostřednictvím SRV s vlakem (PMD) navázat, musí být považováno příslušné HDV bez základního rádiového spojení a dále postupováno v souladu s ustanovením čl. 70.

### **článek 26 Jízda posunu mezi dopravkami**

- (1) Na trati se SRV jako základním rádiovým spojením musí HDV toto spojení pro jízdu PMD prioritně použít.

- (2) V případě, že HDV není vybaveno terminálem umožňujícím spojení v SRV (včetně poruchy rádiové sítě nebo poruchy VR), použije strojvedoucí po dohodě s výpravčím (dispečerem) pro jízdu PMD náhradní rádiové spojení nebo nouzové spojení dle TTP příslušné trati.
- (3) V případě použití náhradního nebo nouzového spojení dle předchozího odstavce musí strojvedoucí před odjezdem PMD ze ŽST nebo místa na trati provést zkoušku takového spojení s výpravčím, se kterým jízdu PMD sjednal.

### **článek 27**

#### **Předávka rádiového zařízení**

Předávka rádiového zařízení se provádí při předání služby (při ukončení nebo nástupu na směnu) z důvodu zajištění informací o aktuální funkčnosti radiostanice, příp. rádiové sítě ve vztahu k zajištění potřebné rádiové komunikace takto:

- a) ZR – obsluhující zaměstnanec předává stav ZR v odevzdávce služby. Údaje o případné poruše musí být uvedeny v záznamníku poruch;
- b) VR – strojvedoucí postupují podle vnitřních předpisů dopravce. Při zjištění, že je VR v poruše nebo ji lze použít pouze v náhradním rádiovém spojení (dle TTP), musí strojvedoucí při převzetí HV ověřit, zda byla provedena opatření podle tohoto předpisu a DAP;
- c) PR – způsob předání PR je uvedeno v PŘ příslušné rádiové sítě.

### **článek 28**

#### **Nouzové hlášení**

- (1) Nouzové hlášení se v SRV uskutečňuje prostřednictvím standardního spojení. Při navazování spojení může obsluhující zaměstnanec, který nouzové hlášení vysílá, vstoupit do probíhajícího hovoru (v nejbližším možném okamžiku, kdy není hovorový kanál obsazen) a vyslat závaznou slovní formulaci nouzového hlášení.
- (2) Slovní vyjádření nouzového hlášení musí obsahovat tyto náležitosti:
- vlastní identifikační údaje (volací značka);
  - zvolání (např. naléhavá výzva, pozor nebezpečí, mayday mayday);
  - údaj koho se hlášení týká (např. vlak číslo 19 210);
  - údaj o postupu, který má být proveden nebo je požadován;
  - doplnění dalších souvisejících podrobností.

#### Vzor hlášení pro výpravčí:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravny nebo sídlo pracoviště), ... (slovní znění zvolání). Ukončete hovor, ... (identifikace zaměstnance) ... (identifikace vlaku, PMD, HDV) ... (identifikace čísla) se ohlásí ... (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

#### Vzor hlášení pro strojvedoucí nebo jiného oprávněného účastníka rádiové sítě:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravny nebo místa na trati apod.), ... (slovní znění zvolání). Ukončete hovor, ... (identifikace zaměstnance) se ohlásí (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

- (3) Pokud se slovní vyjádření nouzového hlášení nepodaří předat, opakuje se v úplném rozsahu slovního vyjádření.

- (4) Není-li ohroženo splnění příkazu, naváže účastník rádiové sítě, kterého se hlášení týká, neprodleně spojení, ve kterém potvrdí zaměstnanec, který nouzové hlášení vyslal, příjem nouzového hlášení, resp. ohlásí provedení příkazu a dále postupuje v souladu s DAP.
- (5) Výpravčí, který nouzové hlášení vydal, po provedení nejnnutnějších úkonů vyplývajících z nouzového hlášení, zapíše čas a obsah nouzového hlášení do telefonního zápisníku. Dále zapíše čísla těch vlaků (PMD), u kterých strojvedoucí potvrdili příjem nouzového hlášení. Nemusí tak učinit v případě, že je záznamové zařízení pro SRV funkční (není v poruše).

### **článek 29** **Nouzové zastavení provozu**

- (1) Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí obsluhující zaměstnanec neprodleně provést činnost vedoucí k nouzovému zastavení provozu HDV, tedy jízd vlaků (PMD) nebo posunu v příslušné dopravně nebo v traťovém úseku.
- (2) Při navazování spojení k nouzovému zastavení provozu HDV se volací značky nepoužívají.
- (3) Nouzové zastavení provozu HDV výpravčím:

**tabulka 8 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV výpravčím**

<b>A) činnost výpravčího:</b>
1. vyše slovní znění pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b> - pokyn musí být odeslán standardním obslužným způsobem, který zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožení a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě
2. zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení
3. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
<b>B) činnost strojvedoucího HDV, který přijal pokyn k zastavení:</b>
1. zavede okamžitě rychločinné brzdění
2. po zastavení HDV vyčká na pokyny výpravčího *), který mu určí v souladu s DAP podmínky pro další jízdu - v případě následně zjištěné poruchy VR (např. nelze zprávy vysílat, jen přijímat), se musí pokusit navázat spojení s výpravčím všemi dostupnými telekomunikačními prostředky
3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě
Poznámky k tabulce 8: <ul style="list-style-type: none"> <li>• *) jedná se o výpravčího, který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází;</li> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

- (4) Výpravčí, kterému se po vyslání závazné slovní informace k zastavení provozu nepodařilo následně navázat spojení se strojvedoucím některého HDV, musí předpokládat, že se takové vozidlo nepodařilo zastavit a učinit všechna dostupná opatření k tomu, aby na trať nebo do řízeného úseku (obvodu) nebyl vypraven následný vlak ani vlak v opačném směru.

- (5) Pokud je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i v navazujícím rádiovém úseku, musí výpravčí, který vyslal hlasovou výzvu k zastavení provozu, neprodleně vhodným způsobem upozornit obsluhujícího zaměstnance, který organizuje a řídí drážní dopravu v navazujícím rádiovém úseku, na vzniklou situaci a vyzvat ho k vyslání pokynu k zastavení provozu prostřednictvím TRS (SRV) nebo k neprodlenému vyslání příkazu/povelu G-STOP ve svém řízeném rádiovém úseku (podle vybavení úseku traťovou rádiovou sítí SRD nebo GSM-R), příp. k použití zastavení provozu prostřednictvím nouzového spojení (úsek nebo vlak bez základního rádiového spojení), aby došlo k plnému překrytí celého mezistaničního úseku, případně celé tratě, bez ohledu na to, v jaké síti se HDV momentálně nachází.
- (6) Nouzové zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

**tabulka 9 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě**

<b>A) činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz HDV:</b>
1. vyše slovní znění pokynu pro návštěv <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b>
- pokyn musí být odeslán standardním obslužným způsobem, který zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožení a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě
2. neprodleně po vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu HDV naváže spojení s výpravčím v souladu s ustanovením tohoto předpisu, oznámí mu použití nouzového zastavení provozu HDV, včetně důvodu a vyčká na jeho další pokyny
<b>B) činnost strojvedoucího HDV, který přijal pokyn k zastavení provozu:</b>
1. zavede okamžitě rychločinné brzdění
2. po zastavení HDV vyčká na pokyny výpravčího *), který mu určí v souladu s DAP podmínky pro další jízdu
- v případě následně zjištěné poruchy VR (např. nelze zprávy vysílat, jen přijímat), se musí pokusit navázat spojení s výpravčím všemi dostupnými telekomunikačními prostředky
3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě
<b>C) činnost výpravčího:</b>
1. po obdržení zprávy o použití nouzového zastavení provozu HDV zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení
2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
- v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem nepodařilo zastavit některé HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odstavce (4) tohoto článku
- v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu HDV i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odstavce (5) tohoto článku
Poznámky k tabulce 9:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• *) jedná se o výpravčího, který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází;</li> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

## kapitola III Zásady pro provozování sítě radiodispečerské

### článek 30 Základní podmínky provozu

- (1) SRD prioritně zajišťuje základní rádiové spojení při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu SŽ D1, případně i na tratích s provozem dle předpisu SŽ D3.
- (2) Součástí SRD je i možnost vzájemné komunikace strojvedoucích prostřednictvím funkce retranslace.
- (3) Kromě ZR a VR, které jsou základními technickými prostředky pro obsluhu, lze v SRD použít v omezeném měřítku i PR. Limitujícím prvkem těchto PR je však dosah a také rozsah obslužných funkcí.
- (4) Trať, vybavená SRD, je rozdělena do rádiových úseků. Číslo kanálové skupiny je uvedeno v TTP a v PR SRD pro příslušnou trať.
- (5) Podél trati jsou rozmístěny ZR, které pokrývají potřebný prostor tratě rádiovým signálem. Vzájemně mezi sebou mohou být propojeny sdělovacím vedením (stuhová síť) nebo mohou být používány samostatně (ostrůvková síť).
- (6) Při duplexním provozu SRD (oba účastníci spojení mohou mluvit současně) se jednotlivé zprávy neoddělují slovem „příjem“.
- (7) Způsob a podmínky použití PR a další podrobnosti vztažné k provozu konkrétní SRD jsou uvedeny ve vztažném Návodu a příslušném PR SRD.
- (8) **Volací číslo** VR, kterým je definována selektivní volba pro navázání spojení mezi ZR a VR, je šestimístný soubor čísel, kterým je každý účastník (VR) rádiové sítě specificky odlišen. Volací číslo tvoří jako první přídatná rozlišovací číslice a dále číslo vlaku (např. 058243) nebo celé šestimístné číslo vlaku, včetně rozlišovací číslice (např. 119620).  
  
Vlastní zadání volacího čísla se na příslušné radiostanici (ZR a VR) provádí zleva doprava. Přídatná rozlišovací číslice se zadává vždy jako první. Prázdné místo v čísle vlaku se doplňuje nulami (např. vedoucí HV vlaku 356 = 000356).
- (9) Je-li HDV vybaveno radiostanicí, která umožňuje nastavení volacího čísla podle přiděleného čísla vlaku (PMD), musí být pro navázání vzájemné komunikace ZR a VR přednostně použito (ze ZR povel SV a z VR žádost o hovor s přenosem čísla vlaku). V případě, že HDV je vybaveno radiostanicí, která nastavení volacího čísla technicky neumožňuje, používá se pro navázání komunikace na ZR povel GV a na VR přímá volba bez přenosu čísla vlaku.
- (10) Přídatné rozlišovací číslice a jejich použití je definováno v následující tabulce:

**tabulka 10 – Význam přídatných rozlišovacích číslic**

číslice	význam
0	vedoucí HV (řídící vůz) vlaku s maximálně pětimístným číslem vlaku
1	vedoucí HV (řídící vůz) vlaku s číslicí 1 na začátku šestimístného čísla vlaku
2	vedoucí HV (řídící vůz) vlaku s číslicí 2 na začátku šestimístného čísla vlaku
3	vedoucí HV (řídící vůz) vlaku s číslicí 3 na začátku šestimístného čísla vlaku

4	vedoucí HV (řídící vůz) vlaku provádějícího posun v obvodu dopravní
5	postrk
6	neobsazeno
7	vedoucí HV nehodových pomocných prostředků
8	posun mezi dopravnami
9	neobsazeno

- (11) Strojvedoucí ostatních činných HV na vlaku, která nejsou uvedena v tabulce 10, nastaví volací číslo 000000 a smí použít radiostanici v SRD pouze při mimořádnosti. Předání potřebných informací pro strojvedoucí těchto HV na vlaku zajišťuje vždy strojvedoucí vedoucího HV.
- (12) Strojvedoucí HDV, který při jízdě PMD ovládá brzdění, nastaví číslo PMD přidělené informačním systémem evidence čísel (např. 800003).
- (13) Pokud schválený typ VR na SHV technicky neumožňuje nastavení volacího čísla (nelze na ní uskutečnit spojení selektivní volbou), ale pouze číslo kanálové skupiny, musí dopravce zajistit uvedení této skutečnosti do informací o kontaktu na vlak v příslušné provozní aplikaci (PA) a strojvedoucí SHV na to musí vždy upozornit výpravčího (dispečera) ve výchozí stanici vlaku nebo PMD.
- (14) Provádí-li HDV trvalý posun v oblasti (tzv. posunující záloha) prostřednictvím MRS a v příslušné lokalitě je k dispozici SRD, provede strojvedoucí před zahájením posunu tento postup:
- nastaví na VR příslušné číslo kanálové skupiny SRD platné pro oblast;
  - nastaví volací číslo s rozlišovací číslicí „4“, na poslední pozici nastaví číslo, které odpovídá pořadí posunové zálohy v dopravně (v uzlu, lokalitě apod.) a zbytek pozic volacího čísla doplní číslicemi „0“ (např. HDV 2. posunové zálohy v ŽST nastaví číslo 400002); podmínky pro nastavení volacích čísel HDV v dopravnách, v nichž pracuje (může pracovat) více posunujících záloh, stanovuje PŘ SRD;
  - provede zkoušku spojení (kódované hlášení „D“) dle tohoto předpisu;
  - poté zapne na VR režim „SIMPLEX“ a nastaví přidělený simplexní kanál MRS pro posun;
  - provede zkoušku spojení MRS dle tohoto předpisu.
- (15) Strojvedoucí vedoucího HDV nehodového pomocného prostředku nastaví volací číslo s rozlišovací číslicí „7“ před odjezdem na vyloučenou kolej nebo před započítím práce v ŽST, a to na základě dohody s výpravčím (dispečerem). Postup pro nastavení volacího čísla a provedení zkoušky spojení je obdobný jako v předchozím odstavci.
- (16) Číslo kanálových skupin nastavuje strojvedoucí HDV na VR v těchto případech:
- při zapnutí VR uvnitř rádiového úseku, který je vybaven SRD;
  - při změně kanálové skupiny podle návěstí radiovníku (km poloha je uvedena v TTP);
  - v místech, kde dochází ke změně základního rádiového spojení podle návěstí radiovníku (km poloha je uvedena v TTP) na SRD z jiné TRS (např. z GSM-R), nebo z úseku, který není vybaven žádnou TRS.

- (17) Pokud není v příslušném PŘ MRS stanoveno jinak, může strojvedoucí, na tratích vybavených SRD, sjednat přechod na simplexní provoz MRS (pro provedení posunu v obvodu dopravní) na základě komunikace s výpravčím (dispečerem) prostřednictvím SRD. Opětovný přechod na SRD sjedná strojvedoucí s výpravčím při ukončení používání příslušné MRS.

### **článek 31 Používání volacích značek**

- (1) Identifikace účastníka rádiového spojení v SRD musí být prováděna v souladu s tímto předpisem a dle ustanovení PŘ SRD platného pro příslušnou trať.
- (2) V případě navazování spojení mezi výpravčím (dispečerem) a strojvedoucím v SRD prostřednictvím selektivní volby (s použitím volacího čísla), použijí oba účastníci spojení pouze vlastní volací značku (identifikují se), a to za současného dodržení ustanovení tohoto předpisu a ustanovení ostatních DAP.
- (3) Příklady použití volacích značek v SRD jsou uvedeny v Příloze D.

### **článek 32 Provádění zkoušky spojení**

- (1) Zkouška spojení se provádí z důvodu ověření správného nastavení příslušné kanálové skupiny a volacího čísla na VR.
- (2) Zkoušku spojení VR provádí strojvedoucí příslušného HDV odesláním kódovaného hlášení „D“ v těchto případech:
- při vzniku vlaku/PMD (po prvotním zapnutí VR a nastavení volacího čísla) v obvodu dopravní nebo na trati vybavené SRD;
  - při každé změně čísla vlaku nebo změně rozlišovacího čísla (týká se vedoucího HDV);
  - na základě návěsti radiovníku.
- (3) Zkoušku spojení VR provádí strojvedoucí s výpravčím (dispečerem), v jehož rádiovém úseku se nalézá, nebo do kterého bude vjíždět. Provedení zkoušky spojení se nezapisuje, registrace je vedena automaticky na příslušném záznamovém zařízení.
- (4) Zkouška spojení VR se provádí jednoduše a postup provedení je uveden v Příloze E. Nelze-li provést zkoušku spojení kódovaným hlášením „D“, naváže strojvedoucí hlasové spojení s výpravčím (dispečerem), a tím provede zkoušku spojení. Jestliže se nemožnost provedení zkoušky spojení kódovaným hlášením „D“ opakuje, jedná se o poruchu.
- (5) Zjistí-li výpravčí (dispečer), že zkouška spojení nebyla provedena, naváže spojení s příslušným vlakem a zjistí důvod neprovedení zkoušky. Není-li možno spojení prostřednictvím SRD s vlakem (PMD) navázat, musí být považováno příslušné HDV bez spojení a dále postupováno jako u vlaku (PMD) bez základního rádiového spojení.

### **článek 33 Jízda posunu mezi dopravními**

- (1) Na trati se SRD jako základním rádiovým spojením musí HDV toto spojení pro jízdu PMD prioritně použít.
- (2) Před odjezdem ze ŽST nebo z místa na trati nastaví strojvedoucí volací číslo PMD, které mu výpravčí oznámí dle interních předpisů SŽ a následně provede zkoušku spojení na příslušném kanále SRD platném pro ŽST nebo pro příslušný úsek trati.
- (3) V případě, že HDV není vybaveno terminálem umožňujícím spojení v SRD (včetně poruchy rádiové sítě nebo poruchy VR), použije strojvedoucí po dohodě s výpravčím náhradní rádiové spojení nebo nouzové spojení dle TTP příslušné trati.

- (4) V případě použití náhradního nebo nouzového spojení dle předchozího odstavce musí strojvedoucí před odjezdem PMD ze ŽST nebo místa na trati provést zkoušku spojení s výpravčím, se kterým jízdu s PMD sjednal.

### **Článek 34 Předávka rádiového zařízení**

Předávka rádiového zařízení se provádí při předání služby (při ukončení nebo nástupu na směnu) z důvodu zajištění informací o aktuální funkčnosti radiostanice, příp. rádiové sítě ve vztahu k zajištění potřebné rádiové komunikace takto:

- a) ZR – obsluhující zaměstnanec předává stav ZR v rámci odevzdávky služby. Údaje o případné poruše musí být uvedeny v záznamníku poruch;
- b) VR – strojvedoucí postupují podle vnitřních předpisů dopravce. Při zjištění, že je VR v poruše nebo pracuje v jiné rádiové síti, než je určeno (podmínky pro základní rádiové spojení), musí ověřit, zda byla provedena opatření podle DAP;
- c) PR – způsob předání PR je uveden v PŘ příslušné rádiové sítě.

### **Článek 35 Provozní použití podle druhu spojení**

Prostřednictvím SRD je možno uskutečnit tyto druhy rádiového spojení:

- a) dispečer – strojvedoucí:
  - nouzové spojení;
  - selektivní volba;
  - přenos kódovaných příkazů;
  - generální volba;
- b) strojvedoucí – dispečer:
  - nouzové spojení;
  - selektivní volba (přednostně s použitím svého volacího čísla);
  - přenos kódovaných hlášení;
- c) výpravčí – strojvedoucí:
  - nouzové spojení;
  - selektivní volba;
  - přenos kódovaných příkazů;
  - generální volba;
- d) strojvedoucí – výpravčí:
  - nouzové spojení;
  - přenos kódovaných hlášení;
  - otevřená výzva (přednostně s použitím svého volacího čísla);

- e) strojvedoucí – strojvedoucí:
  - retranslace;
- f) výpravčí, dispečer, strojvedoucí – přenosná radiostanice:
  - otevřená výzva.

### **článek 36**

#### **Použití více činných hnacích vozidel na vlaku**

- (1) Při použití přípřežního HDV musí být dodržen následující obslužný postup:
- strojvedoucí vlakového HDV nastaví na VR volací číslo 000000;
  - strojvedoucí přípřežního HDV nastaví na VR šestimístné volací číslo příslušného vlaku;
  - výměna informací mezi přípřežním HDV a vlakovým HDV se uskutečňuje způsobem stanoveným vnitřními předpisy dopravce.
- Po příjezdu vlaku do dopravní, kde přípřežní HDV od vlaku odstupuje, nastaví strojvedoucí:
- přípřežního HDV po jeho odpojení od vlaku volací číslo podle další určené nebo dohodnuté činnosti s výpravčím;
  - vlakového HDV volací číslo podle původního výkonu nebo volací číslo nového vlaku.
- (2) Strojvedoucí postrkového HDV po přistavení k vlaku dodrží následující obslužný postup:
- nastaví na VR odpovídající volací číslo s rozlišovací číslicí „5“ a číslem vlaku;
  - způsobem stanoveným vnitřními předpisy dopravce provede hlasovou zkoušku spojení se strojvedoucím vedoucího HDV.
- Po odpojení postrku od vlaku:
- do doby stanovení další určené činnosti zůstává na HDV platné volací číslo postrku.
- (3) Při použití dvou postrkových HDV lze pro vzájemné rádiové spojení strojvedoucích těchto HDV použít po dohodě s výpravčím rádiovou síť SMV nebo SMV 2 (dle podmínek pro použití této sítě) a je uskutečňováno způsobem stanoveným vnitřními předpisy dopravce. Volací číslo s rozlišovací číslicí „5“ a číslem vlaku v tomto případě použije poslední postrkové HDV na vlaku, druhé postrkové HDV nastaví volací číslo 000000.

### **článek 37**

#### **Kódované příkazy a kódovaná hlášení**

- (1) Výpravčí nebo dispečer může předávat kódované příkazy prostřednictvím SRD všem vlakům (PMD) v rádiovém úseku své působnosti.
- (2) Strojvedoucí může předávat kódovaná hlášení prostřednictvím SRD výpravčímu nebo dispečerovi v rozsahu jeho působnosti v příslušném rádiovém úseku.
- (3) Strojvedoucí HDV, která mají nastavené volací číslo 000000, nesmí předávat žádná kódovaná hlášení a ani jim nesmí být kódované příkazy dávány.
- (4) Vzory kódovaných příkazů a kódovaných hlášení jsou uvedeny v Příloze F.

### **článek 38**

#### **Nouzové hlášení**

- (1) Nouzové hlášení se uskutečňuje po aktivaci nouzového spojení dle Návodu a je doplněno o závazné slovní hlášení s doplněním důvodu jeho použití:

- (2) Slovní vyjádření nouzového hlášení musí obsahovat tyto náležitosti:
- vlastní identifikační údaje (volací značka);
  - zvolání (např. naléhavá výzva, pozor nebezpečí, mayday mayday);
  - údaj koho se hlášení týká (např. pro všechny vlaky nebo HDV na příjmu);
  - údaj o postupu, který musí být proveden nebo je požadován;
  - doplnění dalších souvisejících podrobností.

Vzor hlášení pro výpravčí:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravního nebo sídla pracoviště), ... (slovní znění zvolání). Ukončete hovor, ... (identifikace zaměstnance) ... (identifikace vlaku, PMD, HDV) ... (identifikace čísla) se ohlásí ... (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

Vzor hlášení pro strojvedoucí nebo jiného oprávněného účastníka rádiové sítě:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravního nebo místa na trati apod.), ... (slovní znění zvolání). Ukončete hovor, ... (identifikace zaměstnance) se ohlásí (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

- (3) Pokud se slovní vyjádření nouzového hlášení nepodaří z VR předat do přerušení nouzového spojení v plném rozsahu (cca do 20 sekund), opakuje strojvedoucí použití nouzového spojení a pokračuje ve slovním vyjádření nouzového hlášení.
- (4) Není-li ohroženo splnění příkazu, naváže strojvedoucí neprodleně spojení, ve kterém potvrdí zaměstnanci (který nouzové hlášení vyslal) příjem nouzového hlášení, resp. ohlásí provedení příkazu a dále postupuje podle pokynů výpravčího (dispečera).
- (5) Pokud není záznamové zařízení v činnosti, musí výpravčí (dispečer), který uskuteční nouzové hlášení, zapsat čas a obsah hlášení do telefonního zápisníku. Dále zapíše čísla těchto vlaků, u kterých strojvedoucí potvrdili příjem nouzového hlášení.
- (6) Nouzové hlášení může být použito i v případě nebezpečí z prodlení (systém je obsazen probíhajícím hovorem). V této situaci lze použít nouzového spojení jen k výzvě na přerušení hovoru.

### **článek 39**

#### **Nouzové zastavení provozu**

- (1) Při bezprostředním ohrožení bezpečnosti železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí být provedeny činnosti vedoucí k zastavení provozu HDV.
- (2) Pokud není tímto předpisem stanoveno jinak, vztahují se níže uvedené postupy na všechna HDV v dotčeném rádiovém úseku se zapnutou VR (včetně PMD a posunu), na které je nastaveno příslušné číslo stuhové sítě (sdružený kanál) dle TTP a PŘ SRD, a také na HDV, která nejsou nebo nemohou být vybavena VR pro SRD (např. z důvodu poruchy), ale jsou vybavena pouze prostředky pro nouzové rádiové spojení, tedy PR, která je schopna přijmout hlasovou výzvu pokynu pro zastavení provozu.
- (3) Pro zastavení provozu HDV v řízeném rádiovém úseku SRD musí být prioritně použit kódovaný příkaz G-STOP, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu ZR SRD.
- (4) Pokud je vyslán příkaz G-STOP z obslužného zařízení SRD zapojeného v režimu „výpravčí“, je příkaz vyslán pouze v dosahu ZR, která je tímto zařízením ovládaná. Při vyslání příkazu G-STOP z obslužného zařízení SRD zapojeného v režimu „dispečer“, je příkaz vyslán v dosahu všech ZR, které jsou zapojeny do příslušné stuhové sítě (sdruženého kanálu) SRD. Podrobnosti musí být uvedeny v PŘ SRD pro příslušnou trať.

- (5) Při použití příkazu G-STOP a při vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu HDV se volací značky nepoužívají.
- (6) Nouzové zastavení provozu HDV prostřednictvím příkazu G-STOP výpravčím (dispečerem):

**tabulka 11 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV výpravčím/dispečerem**

<b>A) činnost výpravčího (dispečera):</b>	
1.	vyšle příkaz G-STOP z obslužného zařízení dle Návodu <ul style="list-style-type: none"> <li>- vysláním příkazu G-STOP dojde automaticky k odpojení obslužného zařízení od ovládání ZR (na cca 10 sekund)</li> <li>- bezprostředně po ukončení vyslání příkazu G-STOP se obslužné zařízení opět připojí k ovládání ZR a automaticky se na něm vygeneruje režim GV</li> <li>- pokud by výpravčí (dispečer) nemohl z důvodu poruchy použít příkaz G-STOP, použije k zastavení provozu, prostřednictvím režimu GV na obslužném zařízení, přímo slovní znění pokynu k zastavení provozu HDV dle následujícího bodu</li> </ul>
2.	vyšle prostřednictvím režimu GV slovní znění pokynu pro návštěv <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- po odeslání příkazu G-STOP a ukončení vyslání pokynu k zastavení provozu, zůstává obslužné zařízení nadále v režimu GV</li> </ul>
3.	zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení
4.	zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
<b>B) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení HDV:</b>	
1.	musí neprodleně zjistit, zda bylo HDV zastaveno vlastní činností vlakového zabezpečovače, nebo přijetím příkazu G-STOP ze SRD <ul style="list-style-type: none"> <li>- vyslání příkazu G-STOP k zastavení je doplněno hlasovým pokynem pro zastavení provozu HDV, včetně příslušné indikace na VR</li> </ul>
2.	vyčká na zprávu výpravčího (dispečera) o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl příkaz k dálkovému zastavení přímo určen <ul style="list-style-type: none"> <li>- pokud by informace o důvodu zastavení provozu nedošla nebo byla nesrozumitelná, musí se strojvedoucí pokusit navázat rádiové spojení prostřednictvím SRD nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s příslušným výpravčím (dispečerem) a zjistit důvod zastavení</li> </ul>
3.	po zjištění důvodů k zastavení uvede zařízení na HDV do výchozí polohy před zaúčinkováním povelu k zastavení provozu (podle Návodu a vnitřních předpisů dopravce) <ul style="list-style-type: none"> <li>- pokud by z důvodu poruchy nešlo obnovit správnou činnost VR, musí strojvedoucí postupovat podle vnitřních předpisů dopravce a další jízda (např. použití nouzového spojení dle TTP) musí být zajištěna v souladu s tímto předpisem a dle DAP</li> </ul>
4.	do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího (dispečera) *) nesmí pokračovat v další jízdě.

<b>C) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu HDV:</b>
Níže uvedený postup se týká těchto provozních stavů:
<ul style="list-style-type: none"> <li>- nelze vyslat příkaz G-STOP (porucha ZR), nebo</li> <li>- HDV není vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem umožňující automatické propojení VR s brzdovým systémem nebo je toto zařízení na HDV v poruše, nebo</li> <li>- výpravčí (dispečer) vyslal pokyn k zastavení provozu pouze slovním zněním pokynu pro zastavení provozu HDV</li> </ul>
1. zavede okamžitě rychločinné brzdění
2. vyčká na zprávu výpravčího (dispečera) o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl příkaz k dálkovému zastavení přímo určen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- pokud by informace o důvodu zastavení provozu nedošla nebo byla nesrozumitelná, musí se strojvedoucí pokusit navázat rádiové spojení prostřednictvím SRD nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s výpravčím (dispečerem) a zjistit důvod zastavení</li> </ul>
3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího (dispečera) *) nesmí pokračovat v další jízdě
Poznámky k tabulce 11: <ul style="list-style-type: none"> <li>• *) jedná se o výpravčího (dispečera), který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází;</li> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou;</li> <li>• pokud je příkaz G-STOP vyslán z obslužného zařízení zapojeného v režimu dispečer, musí být informace o jeho použití následně předána prostřednictvím provozního dispečera na všechna pracoviště výpravčích v dosahu kanálové stuhy.</li> </ul>

- (7) Nouzové zastavení provozu HDV příkazem G-STOP vyslaného prostřednictvím funkcionality „Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla“ (dále jen „VNPN“) ze staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen „SZZ“):

**tabulka 12 – Činnosti zaměstnanců a zařízení při nouzovém zastavení provozu HDV příkazem G-STOP vyslaného prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ**

<b>A) činnost funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na SRD:</b>
1. SZZ při vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla předá prostřednictvím VNPN povel ZR k vyslání příkazu G-STOP
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vysláním příkazu G-STOP dojde automaticky k odpojení obslužného zařízení od ovládání ZR (na cca 10 sekund)</li> <li>- při vyslání příkazu G-STOP může být funkcionality VNPN vybavena automatickým vysláním pokynu návěstí <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b> pro zastavení provozu, a to prostřednictvím zvukové nahrávky, která je v takovém případě její nedílnou součástí; zvuková nahrávka s pokynem pro zastavení provozu se automaticky přehraje na všech VR HDV v dosahu ZR</li> </ul>
2. bezprostředně po ukončení vyslání příkazu G-STOP se obslužné zařízení opět připojí k ovládání ZR
<b>B) činnost výpravčího (dispečera):</b>
1. po připojení obslužného zařízení k ovládání ZR aktivuje režim GV a vyšle slovní znění pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b>
2. dále pokračuje úkony číslo 3 a 4 postupu dle písmena A) tabulky 11 tohoto článku

<b>C) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení HDV:</b>
- je shodná s ustanovením postupu dle písmena B) tabulky 11 tohoto článku
<b>D) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu HDV:</b>
- je shodná s ustanovením postupu dle písmena C) tabulky 11 tohoto článku
Poznámky k tabulce 12: <ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

- (8) Pokud je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i v navazujícím rádiovém úseku, musí výpravčí (dispečer), který použil příkaz G-STOP nebo pouze vyslal hlasový pokyn pro nouzové zastavení provozu dle odst. (6) tohoto článku, neprodleně vhodným způsobem upozornit obsluhujícího zaměstnance, který organizuje a řídí drážní dopravu v navazujícím rádiovém úseku, na vzniklou situaci a vyzvat ho k vyslání příkazu/povelu G-STOP ve svém řízeném rádiovém úseku (podle vybavení úseku traťovou rádiovou sítí SRD nebo GSM-R) nebo k vyslání pokynu k zastavení provozu prostřednictvím TRS (SRV), příp. k vyslání pokynu k zastavení provozu prostřednictvím nouzového spojení (úsek nebo HDV bez základního rádiového spojení), aby došlo k plnému překrytí celého mezistaničního úseku, případně celé tratě, bez ohledu na to, v jaké síti se HDV momentálně nachází.
- (9) Výpravčí (dispečer), kterému se po vyslání příkazu G-STOP a vyslání pokynu k zastavení provozu nepodařilo následně navázat spojení se strojvedoucím některého HDV, musí předpokládat, že se takové vozidlo nepodařilo zastavit a učinit všechna dostupná opatření k tomu, aby na trať nebo do řízeného úseku (obvodu) nebyl vypraven následný vlak ani vlak v opačném směru.
- (10) Stejný postup, tedy činnost uvedenou v odst. (8) a (9) tohoto článku, je povinen výpravčí (dispečer) dodržet i po zjištění, že byl příkaz G-STOP vydán funkionalistou VNPN dle odst. (7) tohoto článku.
- (11) Nouzové zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

**tabulka 13 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě:**

<b>A) činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz HDV:</b>
1. vyše slovní znění pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pokyn musí být odeslán obslužným způsobem pro nouzové spojení dle Návodu, které zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožení a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě</li> </ul>
2. neprodleně po vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu HDV naváže spojení s výpravčím (dispečerem) v souladu s ustanovením tohoto předpisu, sdělí mu důvod zastavení provozu a vyčká na jeho pokyny
<b>B) činnost výpravčího (dispečera):</b>
1. po obdržení zprávy o důvodu vyslání pokynu k zastavení provozu zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení

<p>2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem k zastavení provozu nepodařilo zastavit některá HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odstavce (9) tohoto článku</li> <li>- v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odstavce (8) tohoto článku</li> </ul>
<p><b>C) činnost strojvedoucího, který přijal závazný pokyn k zastavení provozu HDV:</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- je shodná s ustanovením postupu dle písmena C) tabulky 11 tohoto článku</li> </ul>
<p>Poznámky k tabulce 13:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

## článek 40 Přepojovač linek

- (1) Přepojovač linek se používá v případech, kdy je potřeba ovládat více ZR z jednoho pracoviště výpravčího (pro potřeby tohoto článku se jedná o centrální pracoviště pro dálkovou obsluhu) a současně je nutné zachovat možnost ovládat tyto ZR i místně (pro potřeby tohoto článku se jedná o podružné pracoviště pro místní obsluhu).
- (2) Ovládací skříňka centrálního pracoviště je vybavena přepojovačem linek SRD, který umožňuje ovládání vlastní ZR a maximálně dalších tří ZR. Přepojovač linek je zpravidla vybaven čtyřmi vratnými tlačítky (4 ZR) a každé je doplněno žlutým světlem.
- (3) Obsluha z centrálního pracoviště:
  - a) Obsluha vlastního pracoviště (vlastní ZR) – na přepojovači svítí žlutá indikace nad tlačítkem označeným zpravidla písmenem „A“ a vlastní ZR lze obsluhovat standardním způsobem. Zařízení je v základním stavu.
  - b) Obsluha podružného pracoviště (podřízené ZR) – výpravčí vybere příslušné tlačítko pod písmeny „B“ až „D“ a stlačí jej. Žlutá indikace nad tlačítkem „A“ (vlastní ZR) zhasne a rozsvítí se žluté indikace nad vybraným tlačítkem podružného pracoviště. Poté lze ZR podružného pracoviště ovládat standardním způsobem.  
  
Pokud je podružné pracoviště přepnuto na místní obsluhu, nelze obsluhu ZR převzít a přepojovač ponechá ovládací skříňku nadále na předchozí vybrané ZR. Označení linek (písmena „B“ až „D“) podružných pracovišť (název dopravní nebo lokality) musí být uvedeno na přepojovači a v příslušném PŘ SRD.
  - c) Příchozí volání ze ZR podřízeného pracoviště – pokud je ovládací skříňka přepnuta na vlastní ZR nebo na některou ZR z podřízeného pracoviště a dojde k volání vlaku v úseku na ZR podřízeného pracoviště nebo z úseku vlastní ZR, na kterou výpravčí není v té chvíli připojen, rozsvítí se nad příslušným tlačítkem přerušovaná žlutá indikace. Po stlačení tlačítka pod tímto přerušovaným světlem se indikace změní na stálé světlo a ovládací skříňka je přepojena na vybranou ZR a volání lze standardním způsobem přijmout.
- (4) Ovládací skříňka podružného pracoviště je vybavena kolébkovým přepínačem se žlutým indikačním světlem pro výběr volby mezi dálkovou a místní obsluhou. V základním stavu je ovládací skříňka přepnuta na místní obsluhu, žluté světlo svítí a ZR lze ovládat standardním způsobem. Po přepnutí na dálkovou obsluhu, žluté světlo zhasne a ZR lze ovládat pouze z centrálního pracoviště. V případě, že je výkon dopravní služby na podružném pracovišti ukončen, musí obsluhující zaměstnanec vždy přepnout obsluhu na dálkovou obsluhu před opuštěním pracoviště!

- (5) Všeobecná opatření:
- a) Pokud je přepojovač linek SRD zařazen do systému stuhové sítě, nelze v průběhu navázaného rádiového spojení volbu ZR pomocí tlačítek z centrálního pracoviště měnit. Pokud v rámci navázaného spojení bude hovor trvat déle, než bude činit přítomnost vlaku v dosahu příslušné ZR, dojde po zeslábnutí signálu ZR k rozpadnutí spojení (ZR si hovor nemohou předat) a výpravčí, pro případné opětovné navázání spojení se stejným vlakem, musí stlačit tlačítko té ZR, do jejíhož obvodu vlak jede (ZR, kterou může ovládat z centrálního pracoviště). Po rozsvícení žluté indikace nad vybraným tlačítkem naváže opět spojení s vlakem standardní obsluhou.
  - b) Pokud je přepínač linek SRD zařazen do ostrůvkové sítě, lze v průběhu navázaného rádiového spojení volbu ZR pomocí tlačítek z centrálního pracoviště měnit. Signalizace linky přepojovače (ZR), prostřednictvím které je již možné navázat spojení se stejným účastníkem (vlakem) je indikována přerušovaným žlutým světlem nad příslušným tlačítkem přepojovače.
  - c) V případě nutnosti použití příkazu G-STOP z centrálního pracoviště, nemusí výpravčí kontrolovat aktuální nastavení přepojovače linek, protože po použití kódovaného příkazu G-STOP se provede jeho vyslání na všechny ZR, které jsou aktuálně připojeny k centrálnímu pracovišti, včetně vlastní ZR.
  - d) Pokud je přepojovač linek zařazen do ostrůvkové sítě, může se v době vypnutí podružného pracoviště rozsvítit na ovládací skříňce indikace „Porucha“. Po opětovném zapnutí podružného pracoviště by mělo dojít do 15 minut ke zhasnutí této indikace, pokud nenastala po dobu přepnutí porucha jiného charakteru.

## **ČÁST ČTVRTÁ TRAŽOVÉ RÁDIOVÉ SÍTĚ DIGITÁLNÍ**

### **kapitola I Popis železniční mobilní telefonní sítě**

#### **článek 41 Úvodní ustanovení**

- (1) GSM-R je rádiový systém železniční mobilní telefonní sítě, který vytváří podmínky pro zajištění jednotné rádiové komunikace v rámci evropské železniční sítě. Pokud je dále v textu použit název GSM-R CZ, jedná se výhradně o národní specifikaci (funkci) nebo upřesnění údajů, které se vztahují pouze na tratě vybavené touto sítí na území České republiky.
- (2) Prostřednictvím GSM-R je rovněž uskutečňován přenos potřebných dat mezi HDV a radioblokovými centrály pro evropský vlakový zabezpečovací systém (dále jen „ETCS“), použitý v rámci evropského systému řízení železniční dopravy.

#### **článek 42 Technické prostředky**

- (1) **Koncový pevný terminál** GSM-R je komunikační zařízení pro obsluhu systému GSM-R umístěné na pracovišti obsluhujícího zaměstnance (zpravidla výpravčího). Může to být buď samostatný terminál, určený k výhradnímu ovládnutí systému GSM-R nebo zařízení sloučené do telefonního zapojovače pro obsluhu dalších komunikačních nebo informačních prostředků (dále také jednotlivě „dotykový terminál“ nebo „DT“).
- (2) **Koncový mobilní terminál** GSM-R je komunikační zařízení pro obsluhu systému GSM-R v provedení jako VR na HDV nebo v provedení PR jako mobilní telefon (dále také „MT“).

### článek 43

#### Popis částí systému

- (1) Pevnou infrastrukturu systému GSM-R tvoří stuha ZR, označených jako **Base Transceiver Station** (dále jen „BTS“), umístěných podél takto vybavených tratí a zajišťujících pokrytí všech zájmových oblastí rádiovým signálem s potřebnou úrovní a kvalitou. Jednotlivé větve BTS jsou prostřednictvím řídicích jednotek připojeny k ústředně systému GSM-R.
- (2) Úsek tratí a dopraven pokrytých signálem sítě GSM-R se skládá z **oblastí**, které jsou zpravidla konfigurovány podle řízeného obvodu provozu a jednotlivé oblasti na sebe bezprostředně navazují. Každá oblast je tvořena jednou nebo více BTS.
- (3) **SIM karta** je účastnická identifikační karta sloužící k identifikaci účastníka v síti GSM-R. Musí být uložena v koncovém terminálu. Každé SIM kartě je přiřazeno číslo účastníka (dále jen „MSISDN“) a stává se tím v systému jedinečnou. Podle provozního použití jsou SIM karty rozlišeny svým profilem, který umožňuje základní a také speciální komunikační funkce.

### článek 44

#### Základní a speciální komunikační funkce

- (1) Volba účastníků je zajišťována buď devítimístným MSISDN nebo funkčním číslem (dále jen „FN“). MSISDN je přiděleno každému účastnickému terminálu prostřednictvím SIM karty. Podmínky pro vytvoření a použití FN jsou uvedeny v dalších ustanoveních tohoto předpisu.
- (2) Pro zajištění provozu na ŽDC jsou v systému GSM-R definovány speciální komunikační funkce:
  - a) **Funkční adresování** zajišťuje dosažitelnost účastníků systému GSM-R prostřednictvím čísla, které vyjadřuje jejich funkční zařazení a není svázáno s konkrétním terminálem.
  - b) **Prezentace FN** je zobrazení požadovaného účastníka na terminálu pomocí jeho FN.
  - c) **Adresování v závislosti na poloze** umožňuje adresné směrování odchozích hovorů z koncového pohyblivého terminálu (zpravidla VR a vybraných MT) na koncový pevný terminál, a to dle oblasti, v níž se právě nachází volající účastník. Jedná se o volbu pro volání provozního dispečera (zkrácená volba 1200) nebo výpravčího (zkrácená volba 1300) nebo elektrodispečera (zkrácená volba 1400). V případě potřeby jsou v požadovaných oblastech definované také tzv. dílčí (adresné) zkrácené volby výpravčích (např. 1331 až 1350), případně dalších specifických účastníků sítě.
  - d) **Posunový mód** umožňuje využít systému GSM-R pro specifické technologické činnosti při posunu.

### článek 45

#### Doplňkové telekomunikační služby

- (1) V souladu s přístupovou maticí lze v uživatelských profilech pro komunikaci v GSM-R CZ definovat i níže uvedené doplňkové služby:
  - a) **Konferenční spojení** (dále jen „KS“) umožňuje skupině účastníků systému GSM-R uskutečnit konferenční hovor v maximální konfiguraci 1 + 5 (svolávající + pět svolávaných účastníků). Svolačující účastník konferenci vždy ukončuje, svolávaný účastník může kdykoliv z komunikace odstoupit bez ovlivnění dále probíhající konference. Komunikace v konferenci je vedena obousměrně (možnost současného hovoru všech účastníků).

- b) **Skupinové spojení** (dále jen „SKP“) umožňuje komunikaci pro skupinu účastníků v přesně definované lokalitě příslušné BTS. Komunikační kanál, na kterém skupinové spojení probíhá, je využíván pouze v režimu simplexního provozu. SKP může být podle potřeby rozšířeno (např. v případě volby účastníka zapojeného do skupinového spojení oprávněným účastníkem mimo toto spojení). SKP musí být po uplynutí doby jeho požadovaného použití ukončeno, jinak zůstane komunikační kanál obsazen. V průběhu komunikace mohou volání účastníci spojení opustit, nikoliv ukončit.

**tabulka 14 – Definice skupinových spojení  
a rozsah jejich komunikačních možností**

SKP	definice účastníků SKP	kdo může aktivovat
<b>200</b>	všichni strojvedoucí v oblasti	strojvedoucí
<b>299</b>	nouzové spojení všech definovaných zaměstnanců v oblasti (vyjma účastníků s pohyblivým terminálem aktivně využívající režim posun na SKP 500 až 529)	výpravčí nebo strojvedoucí
<b>530</b>	výpravčí se zaměstnancem ostraHy	výpravčí
<b>539</b>	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 530	výpravčí
<b>555</b>	výpravčí se všemi strojvedoucími v oblasti *)	výpravčí
<b>560</b>	výpravčí se zaměstnanci údržby dopravní cesty (ST, SSZT, SEE, SMT apod.)	výpravčí nebo zaměstnanec údržby
<b>569</b>	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 560	výpravčí nebo zaměstnanec údržby
<b>570</b>	všichni výpravčí v oblasti	výpravčí
<b>579</b>	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 570	výpravčí
<b>791 až 794</b>	zaměstnanci VÚŽ	zaměstnanec VÚŽ (pouze pro interní potřeby VÚŽ)
<b>802</b>	zaměstnanci HZS SŽ s výpravčím	zaměstnanec HZS SŽ nebo výpravčí
<b>812</b>	zaměstnanci všech složek infrastruktury SŽ s výpravčím	zaměstnanec infrastruktury nebo výpravčí; použití jen při výluce, jinak je nutné použít SKP 560
<b>814</b>	zaměstnanci všech složek infrastruktury SŽ a HZS SŽ s výpravčím	zaměstnanec infrastruktury, HZS SŽ nebo výpravčí
<b>822</b>	zaměstnanci SŽ SEE s výpravčím	zaměstnanec SŽ SEE nebo výpravčí
<b>821, 823 až 828</b>	zaměstnanci SŽ SEE	zaměstnanec SŽ SEE (pouze pro interní potřeby SŽ SEE)
<b>842</b>	zaměstnanci SŽ ST s výpravčím	zaměstnanec SŽ ST nebo výpravčí
<b>841, 843 až 848</b>	zaměstnanci SŽ ST	zaměstnanec SŽ ST (pouze pro interní potřeby SŽ ST)

<b>852</b>	zaměstnanci SŽ SEE s výpravčím	zaměstnanec SŽ SEE nebo výpravčí
<b>851, 853 až 858</b>	zaměstnanci SŽ SEE	zaměstnanec SŽ SEE (pouze pro interní potřeby SŽ SEE)
<b>862</b>	zaměstnanci SŽ SSZT s výpravčím	zaměstnanec SŽ SSZT nebo výpravčí
<b>861, 863 až 868</b>	zaměstnanci SŽ SSZT	zaměstnanec SŽ SSZT (pouze pro interní potřeby SŽ SSZT)
<b>872</b>	zaměstnanci SŽ SMT s výpravčím	zaměstnanec SŽ SMT nebo výpravčí
<b>871, 873 až 878</b>	zaměstnanci SŽ SMT	zaměstnanec SŽ SMT (pouze pro interní potřeby SŽ SMT)
<b>882</b>	zaměstnanci CTD – ÚNDZRT s výpravčím	zaměstnanec CTD ÚNDZRT nebo výpravčí
<b>881, 883 až 884</b>	zaměstnanci CTD – ÚNDZRT	zaměstnanec CTD ÚNDZRT (pouze pro interní potřeby CTD ÚNDZRT)
<b>886</b>	zaměstnanci CTD MV (měřicí vozy) s výpravčím	zaměstnanec CTD MV nebo výpravčí
<b>885, 887 a 888</b>	zaměstnanci CTD MV (měřicí vozy)	zaměstnanec CTD MV (pouze pro interní potřeby CTD MV)
<b>900 až 903</b>	zaměstnanci doprovodu vlaku s výpravčím	jen zaměstnanec doprovodu vlaku nebo výpravčí
Poznámky k tabulce 14: *) pokud není profil SIM na HDV vybaven pro příjem SKP 555, musí být použito SKP 299		

- c) **Jednosměrné volání** (dále jen „JSM“) je prováděno mezi účastníky (skupinou účastníků) v definované oblasti příslušné BTS. Účastník aktivující JSM využívá pouze simplexní režim jednostranné komunikace (já vysílám, ostatní poslouchají). Tento účastník také volání ukončuje. V průběhu komunikace mohou volání účastníci spojení opustit, nikoliv ukončit.

**tabulka 15 – Definice jednosměrných volání  
a rozsah jejich komunikačních možností**

JSM	definice účastníků SKP	kdo může aktivovat
202	výzva pro zaměstnance v příslušné oblasti	pouze výpravčí nebo oprávněný zaměstnanec SŽ v kolejišti (z přenosného terminálu – MT)
477	funkce Test-STOP v příslušné oblasti – dojde k přehrání automatické hlasové informace o zkoušce systému	v testovacím režimu dotykového terminálu aktivuje výpravčí tlačítkem označeným „STOP VLAK“ nebo modul VNPN, a to vždy společně s SKP 299
499	funkce G-STOP v příslušné oblasti – v případě, že profil SIM HDV kromě SKP 299 obsahuje i JSM 499 a VR je propojena s brzdovým systémem, dojde při aktivaci povelu G-STOP, kromě přehrání automatické hlasové výzvy k zastavení provozu, i k automatickému zaúčinkování rychločinného brzdění HDV. (profilem SIM s JSM 499 však nejsou vybavena všechna HDV).	výpravčí z DT tlačítkem označeným „STOP VLAK“ nebo modul VNPN, a to vždy společně s SKP 299

- d) **Nouzové spojení** (Emergency Call) aktivuje automaticky skupinový hovor SKP 299 s nejvyšší prioritou, a to v definované příslušné oblasti pro koncové mobilní terminály (VR i určené MT) a definované koncové pevné terminály.

Nouzové spojení se musí použít v případě vzniku mimořádné nebo nouzové provozní situace. Komunikace probíhá v simplexním režimu. Nouzové spojení před svojí aktivací na příslušných koncových terminálech, přeruší v dané oblasti všechna případně probíhající hovorová spojení s nižší prioritou, na které je nouzové spojení směrováno.

Systém poskytuje tyto typy nouzových spojení:

- nouzové spojení vlakové (dále jen „SKP 299“);
  - nouzové spojení pro spojení výpravčího se zaměstnanci železniční ostražky (dále jen „SKP 539“);
  - nouzové spojení pro režim posun (dále jen „SKP 599“);
  - nouzové spojení pro spojení výpravčího se zaměstnanci údržby dopravní cesty (dále jen „SKP 569“);
  - nouzové spojení pro spojení všech výpravčích v oblasti (dále jen „SKP 579“);
  - nouzové spojení pro údržbu dopravní cesty (např. „SKP 829“).
- (2) Každou komunikaci nouzového spojení zaznamenává ústředna GSM-R CZ (dále jen „MSC“) v plném rozsahu, včetně času a adresy účastníka, který nouzové spojení vyvolal.
- (3) Nouzové spojení ukončuje účastník, který ho vyvolal. Ostatní účastníci nemohou nouzové spojení přerušit ani ukončit (vyjma případů uvedených v dalším odstavci). Opustit nouzové spojení může pouze účastník, pro kterého není takové spojení určeno.
- (4) V případě, že nouzové spojení nelze ukončit (např. nebezpečí již prokazatelně pominulo a nastala závada nebo porucha některé z částí zařízení GSM-R CZ nebo není zřejmé, kdo nouzové spojení vyvolal), ukončí ho zaměstnanec obsluhující koncový pevný terminál (výpravčí). Nouzové spojení může být z koncového pevného terminálu ukončeno i v případě, že nebylo z tohoto terminálu aktivováno (to platí i pro všechna SKP, která lze na tomto terminálu přijmout).

- (5) Postup výpravčího, který obsluhuje koncový pevný terminál (dotykový terminál) v případě potřeby ukončení nouzového spojení (SKP) dle předchozího odstavce:
1. prostřednictvím aktivovaného nouzového spojení vyzve účastníka, který spojení aktivoval (nesdělil důvod), o zdůvodnění aktivace (tuto výzvu výpravčího slyší všichni účastníci, kterým se nouzové spojení na příslušném koncovém terminálu v oblasti automaticky aktivovalo);
  2. v případě, že se účastník, který nouzové volání aktivoval nehlásí nebo jej nelze žádným způsobem definovat a výpravčímu není dostupná informace, ze které by mohl odvodit, že se jedná o nouzovou situaci, musí v souladu s Návodem pro obsluhu dotykového terminálu toto nouzové spojení ukončit;
    - v případě, že se v oblasti, ve které je nouzové spojení aktivováno, nachází více výpravčích s koncovým pevným terminálem, provede ukončení nouzového spojení ten výpravčí, který dle bodu 1. vyzval účastníka o sdělení důvodu k jeho aktivaci; ostatní výpravčí následně vyčkají na ukončení nouzového spojení;
  3. nouzové spojení ukončí výpravčí výběrem tlačítka „ukončit“ nebo „ukončit skupinu“ v nabídce pro toto spojení na dotykovém terminálu;
    - nouzové spojení se tím ukončí na všech koncových terminálech v oblasti;
  4. v případě, že nelze nouzové spojení ukončit dle výše uvedeného postupu, musí být o ukončení požádán jiný (další) výpravčí, který má v této v oblasti k dispozici dotykový terminál (je rovněž účastníkem nouzového spojení);
  5. pokud nelze nouzové spojení ukončit ani dle předchozího bodu, musí výpravčí ohlásit tento stav neprodleně jako poruchu;
    - do doby odstranění poruchy (do doby ukončení nouzového spojení) nelze prostřednictvím sítě GSM-R CZ uskutečňovat v příslušné oblasti žádná jiná spojení, nelze provádět registraci / deregistraci FN vlaku a nouzové spojení se rovněž automaticky aktivuje na všech HDV, která do oblasti následně vjedou nebo jejich VR budou v této oblasti v síti GSM-R CZ aktivovány;
    - doprovod vlaků musí být do doby odstranění poruchy zpravován o nedostupnosti (poruše) sítě GSM-R CZ v dotčené oblasti (úseku).

## **kapitola II** **Provozní podmínky železniční mobilní telefonní sítě**

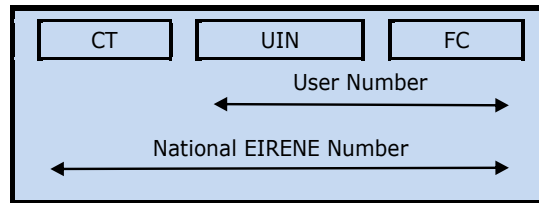
### **článek 46** **Způsoby použití**

GSM-R CZ je základním rádiovým spojením, s využitím priority spojení při organizování a řízení drážní dopravy vlaků a PMD na ŽDC, pro:

- a) rádiovou komunikaci v režimu spojení „bod-bod“ (s využitím priority spojení FN nebo se základní prioritou) bez použití definovaných posunových skupin;
- b) rádiovou komunikaci v režimu posun (s využitím priority spojení FN nebo se základní prioritou) s použitím definovaných posunových skupin (spojení SKP 500 až 529);
- c) rádiovou komunikaci (s využitím priority spojení FN nebo se základní prioritou spojení) v oblasti potřeb infrastruktury při provozování dráhy (SKP 8XX až 9XX);
- d) účastnickou rádiovou komunikaci (se základní prioritou spojení) pro potřeby všech účastníků systému GSM-R CZ jako privátního telefonního operátora SŽ;
- e) využití v rámci jednotného evropského systému řízení železniční dopravy (dále jen „ERTMS“) v přímé součinnosti s ETCS.

## článek 47 Číslovací plán

- (1) Pro sestavení spojení s účastníkem sítě GSM-R prostřednictvím FN se používají tzv. čísla evropské integrované železniční rádiové sítě (dále jen „EIRENE“) s tímto formátem:



**obrázek 1 – Formát pro sestavení FN**

### Definice pojmů uvedených v obrázku:

- CT - typ volání;  
 UIN - identifikační číslo účastníka (číslo vlaku, číslo HDV apod.);  
 FC - funkční kód účastníka.

- (2) Seznam použitých typů volání:

**tabulka 16 – Typy volání**

typ volání (CT)	význam pojmu
1	rezervace pro zkrácenou volbu
2	FN vlaku
3	FN HDV
4	FN vozu
5	rezerva pro skupinové a jednosměrné hovory
6	týmy v oblasti činnosti posunu a údržby
7	čísla výpravčích a dispečerů
8	čísla mobilních účastníků
9	900/901 přestupové volby

- (3) Seznam použitých funkčních kódů pro vlak:

**tabulka 17 – Funkční kódy**

funkční kód (FC)	význam pojmu
01	vedoucí HDV na vlaku
02	vlakové HDV na vlaku s příprežním HDV nebo vložené HDV
03	HDV odstupující od vlaku nebo čekající na vlak
04	HDV odstupující od vlaku nebo čekající na vlak
05	postrkové HDV

06	fax na vlaku
07	intercom na vlaku
08	ozvučení vlaku
10	vedoucí obsluhy vlaku
20	vedoucí jídelního vozu
30	ozbrojená ochrana doprovodu vlaku
Poznámka k tabulce 17: • fax je zařízení pro přenášení statického obrazu po telefonním vedení.	

### **kapitola III**

#### **Provoz železniční mobilní telefonní sítě**

#### **článek 48**

##### **Zásady rádiového provozu**

- (1) Adresná volba jednotlivých účastníků systému GSM-R CZ je prováděna podle údajů uvedených v dokumentu Telefonní seznam GSM-R CZ, který je zveřejněn na Portálu provozování dráhy SŽ. Správu tohoto seznamu (včetně jeho periodické aktualizace) provádí organizační jednotka, která zajišťuje výdej SIM karet do systému GSM-R CZ a odpovídá za správnost požadovaného uživatelského profilu.
- (2) Při duplexním provozu sítě GSM-R CZ (oba účastníci spojení mohou mluvit současně) se jednotlivé zprávy neoddělují slovem „příjem“.

#### **článek 49**

##### **Obsluha koncového terminálu**

- (1) Obsluha koncového terminálu GSM-R CZ musí být prováděna podle příslušného Návodu. Při vlastní komunikaci volí obsluhující zaměstnanec vždy odpovídající provozní režim GSM-R, který je pro tuto komunikaci určený nebo je nejvhodnější.
- (2) Zaměstnanec na pracovišti s koncovým pevným terminálem může použít koncový mobilní terminál (MT) po dobu pracovní činnosti mimo toto pracoviště nebo v případě poruchy koncového pevného terminálu.

#### **článek 50**

##### **Používání volacích značek**

- (1) Identifikace účastníka rádiového spojení v GSM-R CZ musí být prováděna v souladu s tímto předpisem.
- (2) Pokud není tímto předpisem dále stanoveno jinak, používají obsluhující zaměstnanci při navazování spojení v síti GSM-R CZ pouze vlastní volací značku (identifikují se), a to za současného dodržení ustanovení tohoto předpisu a ustanovení ostatních DAP.

#### **článek 51**

##### **Registrace funkčního čísla vlaku/posunu mezi dopravami**

- (1) Každé FN v síti GSM-R CZ je jedinečné. V jednom okamžiku může být FN registrováno pouze k jednomu koncovému terminálu na HDV.
- (2) V případě, kdyby mělo při registraci dojít k duplicitě FN, je tato informace strojvedoucímu zobrazena na displeji příslušné VR (systém v takovém případě automaticky vyžaduje nucenou odregistraci již registrovaného stejného FN). Seznam dopravců, jejichž VR tuto automatickou informaci nenabízejí, je uveden v PŘ GSM-R CZ.

- (3) Strojvedoucí vlaku (PMD) provede registraci FN vlaku s funkčním kódem (FC) odpovídajícím jeho provozní pozici a podle pokynů platných DAP v těchto případech:
- při vzniku výchozího vlaku uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ;
  - před začátkem úseku trati vybavené GSM-R CZ na základě příslušné návěsti radiovníku (km poloha je uvedena v TTP);
  - při změně čísla vlaku uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ;
  - při změně FN v režimu dalšího použití HV pro jízdu vlaku (např. změna vedoucího HV na postrk apod.) nebo při souvisejícím posunu HV od vlaku / na vlak s využitím režimu spojení „bod-bod“ uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ, a to za podmínek stanovených v čl. 58;
  - před vjezdem vlaku z vlečky nebo z dráhy jiného provozovatele nevybavené GSM-R CZ do obvodu dopravního nebo úseku tratě SŽ, která je vybavena GSM-R CZ;
  - při jízdě PMD do úseku tratě vybaveného GSM-R CZ (je-li HDV vybaveno VR příp. MT umožňující komunikaci v GSM-R CZ).

### článek 52

#### Odregistrace funkčního čísla vlaku/posunu mezi dopravami

- (1) Strojvedoucí vlaku (PMD) musí provést odregistraci FN vlaku s funkčním kódem (FC) odpovídajícím jeho provozní pozici a podle pokynů platných DAP v těchto případech:
- po ukončení jízdy vlaku v cílové stanici uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ, vyjma případů uvedených v odstavcích (2) až (5) čl. 58;
  - před opuštěním HDV oblasti v rádiové síti GSM-R CZ na základě návěsti **Konec traťové rádiové sítě GSM-R CZ** nebo na základě návěsti pro změnu rádiového systému z GSM-R na SRD nebo SRV (km poloha je uvedena v TTP);
  - při změně čísla vlaku uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ;
  - před ukončením provozu HDV uvnitř oblasti vybavené GSM-R CZ;
  - při změně FN v režimu dalšího použití HV pro jízdu vlaku (např. změna vedoucího HV na postrk apod.) nebo při souvisejícím posunu HV od vlaku / na vlak s využitím spojení „bod-bod“;
  - při opuštění kolejiště SŽ, vybaveného GSM-R CZ, směrem na dráhu (vlečku) jiného provozovatele, která není vybavena GSM-R CZ.
- (2) Zásady uvedené v předchozím odstavci platí i v případě, že VR na HDV provádí v souladu s Návodem odregistraci FN automaticky.
- (3) V celé síti GSM-R CZ platí pro uživatele koncových mobilních terminálů zákaz používat funkci nucené odregistrace již obsazeného FN v systému GSM-R CZ bez svolení příslušného výpravčího!

Výpravčí musí v takovém případě nejprve ověřit prostřednictvím provozního dispečera, zda není shodné číslo vlaku v informačním systému pro řízení provozu již aktuálně řádně používáno. A dále postupuje takto:

- a) pokud číslo vlaku v informačním systému neexistuje, vydá výpravčí souhlas strojvedoucímu, který odregistraci provede;
- b) v případě, že odregistrace po vydání souhlasu nelze strojvedoucímu provést, ohlásí výpravčí tento stav jako poruchu;

- c) pokud číslo vlaku v informačním systému existuje, stanoví provozní dispečer další postup a seznámí s ním výpravčího. Výpravčí poté zakáže strojvedoucímu provedení nucené odregistrace.

### **článek 53** **Provádění zkoušky spojení**

Zkouška spojení se provádí z důvodu ověření funkčnosti pohyblivého terminálu ve vztahu k zajištění potřebné rádiové komunikace. Provedení zkoušky spojení se nezapisuje.

- a) Uživatel koncového mobilního terminálu (VR) provede zkoušku spojení zaregistrováním FN v síti GSM-R CZ a následně zkontroluje výsledek funkční registrace podle údajů na displeji VR.
- b) Uživatel koncového mobilního terminálu (přenosný MT) provede zkoušku spojení po jeho zapnutí a jeho automatické registraci v síti GSM-R, příp. po zaregistrování FN odpovídajícímu svému pracovnímu zařazení a zkontroluje výsledek funkční registrace podle údajů na displeji MT.

### **článek 54** **Nouzové hlášení**

- (1) Nouzové hlášení se uskutečňuje prostřednictvím nouzového spojení GSM-R CZ.
- (2) Nouzové spojení může uskutečnit každý uživatel GSM-R CZ, jehož uživatelský profil je pro takové spojení nastaven. Přijetí nouzového spojení je možné pouze v rámci příslušné oblasti (dle rozmístění příslušných BTS), ve které bylo nouzové spojení zahájeno.
- (3) Nouzové spojení umožňuje navázat spojení se všemi dotčenými uživateli koncových terminálů v oblasti, kterých se nouzové hlášení týká a jejichž koncový terminál je pro příjem takového spojení vybaven (profil SIM). Nouzové spojení ukončuje všechny hovory, které tyto koncové terminály používají ve standardním režimu, a má vždy nejvyšší prioritu.
- (4) V případech, kdy dojde k aktivaci nouzového spojení chybnou obsluhou, je zaměstnanec, který takového spojení aktivoval, povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit (uvést např. že se jedná o chybnou obsluhu nebo omyl) a spojení ukončit.
- (5) Zaměstnanec, na jehož terminálu se nouzové spojení navázalo, je povinen na něj neprodleně reagovat nebo vykonat všechna opatření, povely, hlášení nebo výzvy, které v rámci tohoto spojení jsou automaticky (prostřednictvím přehrání záznamu) generovány nebo slovním vyjádřením (výzvou) jiného účastníka jsou jeho součástí, a které se prioritně týkají jeho pracovní činnosti nebo takovou činnost mohou ovlivnit (např. organizování a řízení drážní dopravy, jízda vlaku nebo PMD, posun, údržba infrastruktury).
- (6) Slovní vyjádření nouzového hlášení musí obsahovat tyto náležitosti:
  - vlastní identifikační údaje (volací značka);
  - zvolání (např. pozor, nebezpečí, naléhavá výzva, mayday mayday);
  - údaj koho se hlášení týká (např. pro všechny vlaky nebo HDV na příjmu);
  - údaj o postupu, který musí být proveden nebo je požadován;
  - doplnění dalších souvisejících podrobností.

#### Vzor nouzového hlášení pro výpravčí:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravního ústavu nebo sídla pracoviště), ... (slovní znění zvolání). ... (identifikace zaměstnance) ... (identifikace vlaku, PMD, HDV) ... (identifikace čísla) se ohlásí ... (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

Vzor pro strojvedoucí nebo jiného oprávněného účastníka rádiové sítě:

„Zde ... (identifikace zaměstnance) ... (název dopravního nebo místa na trati apod.), ... (slovní znění zvolání). ... (identifikace zaměstnance) se ohlásí (komu)“. Hlášení případně doplní o důvod jeho použití.

- (7) Není-li ohroženo splnění příkazu, naváže volaný účastník neprodleně spojení, ve kterém potvrdí zaměstnanci, který nouzové hlášení vyslal, příjem nouzového hlášení, resp. ohlásí provedení příkazu a dále postupuje v souladu s DAP.

### **článek 55** **Nouzové zastavení provozu**

- (1) Při bezprostředním ohrožení bezpečnosti železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí být provedeny činnosti vedoucí k zastavení provozu HDV.
- (2) Pokud není tímto předpisem stanoveno jinak, vztahují se níže uvedené postupy na všechna HDV v dotčené rádiové oblasti se zapnutou VR, na které je aktivována síť GSM-R a také na HDV, která nejsou nebo nemohou být vybavena VR pro síť GSM-R (např. z důvodu poruchy), ale jsou vybavena pouze prostředky pro nouzové rádiové spojení, tedy přenosným mobilním terminálem GSM-R, který je schopen přijmout hlasovou výzvu pokynu pro zastavení provozu.
- (3) Pro zastavení provozu v řízené rádiové oblasti GSM-R na tratích, kde není zaveden výhradní provoz ETCS L2 (úroveň 2), musí být prioritně použit povel G-STOP z GSM-R, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu dotčených BTS v oblasti.

Na tratích se zavedeným výhradním provozem ETCS L2, musí být nejprve použit povel z JOP k zastavení provozu prostřednictvím ETCS. Povel G-STOP prostřednictvím GSM-R musí výpravčí použít v případech, kdy:

- nedošlo k přijetí povelu STOP prostřednictvím ETCS pro příslušný vlak (vlaky);
  - nelze vydat povel z JOP k zastavení provozu prostřednictvím ETCS;
  - je nutné zastavit v řízené oblasti HDV provádějící posun – HDV v módu Shunting (posun);
  - pokud je v příslušném úseku vypnuta traťová část ETCS L2;
  - příslušný vlak (vlaky) nebo HDV nemá navázané spojení s radioblokovou centrálou (nejede s aktivním ETCS).
- (4) Při použití povelu G-STOP a při vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu HDV se volací značky nepoužívají.
- (5) Nouzové zastavení provozu HDV prostřednictvím povelu G-STOP výpravčím:

#### **tabulka 18 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV prostřednictvím povelu G-STOP výpravčím**

<b>A) činnost výpravčího</b>
1. provede aktivaci povelu G-STOP na pevném koncovém terminálu dle Návodu - při použití povelu G-STOP dojde automaticky k aktivaci SKP 299 (NOUZE) a JSM 499

<ul style="list-style-type: none"> <li>- při splnění předchozích podmínek dojde k aktivaci automatického odeslání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky, a to na všechny terminály GSM-R v dosahu dotčené rádiové oblasti</li> <li>- záznam hlasové zprávy se automaticky přehraje i na pevném koncovém terminálu, z něhož byl povel vyslán</li> <li>- hlasová zpráva je doplněna před a ihned po jejím ukončení krátkým zvukovým tónem (pípnutí)</li> <li>- po přehrání hlasové zprávy (včetně zvukového tónu) zůstává SKP 299 nadále aktivní</li> <li>- pokud nelze z důvodu poruchy použít povel G-STOP nebo se pro poruchu automaticky nespustil záznam hlasové zprávy, použije k zastavení provozu, prostřednictvím SKP 299, přímo slovní zněním pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b></li> </ul>
2. zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení
3. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
4. ukončí SKP 299
<b>B) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení (HDV je vybaveno SIM s profilem pro SKP 299 a JSM 499)</b>
1. musí neprodleně zjistit, zda bylo HDV zastaveno vlastní činností vlakového zabezpečovače nebo přijetím povelu G-STOP z GSM-R
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vyslání povelu G-STOP k zastavení provozu HDV je doplněno automatickou hlasovou zprávou se zněním pokynu pro zastavení provozu, včetně příslušné indikace na VR</li> </ul>
2. vyčká na zprávu výpravčího o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl povel k dálkovému zastavení přímo určen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- pokud by informace o důvodu zastavení provozu nedošla nebo byla nesrozumitelná, musí se strojvedoucí pokusit navázat rádiové spojení prostřednictvím GSM-R nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s příslušným výpravčím a zjistit důvod zastavení</li> </ul>
3. po zjištění důvodů k zastavení uvede zařízení na HDV do výchozí polohy před zaúčinkováním povelu k zastavení provozu (podle Návodu a vnitřních předpisů dopravce)
4. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě
<b>C) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu (HDV je vybaveno SIM pouze s profilem pro SKP 299)</b>
Níže uvedený postup se týká těchto provozních stavů:
<ul style="list-style-type: none"> <li>- nelze vyslat povel G-STOP (porucha pevného koncového terminálu), nebo</li> <li>- VR HDV není vybavena SIM s profilem JSM 499, nebo</li> <li>- HDV není vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem umožňující automatické propojení VR s brzdovým systémem nebo je toto zařízení na HDV v poruše, nebo</li> <li>- výpravčí vyslal pokyn k zastavení provozu pouze slovním zněním pokynu pro zastavení provozu HDV</li> </ul>
1. zavede okamžitě rychločinné brzdění

<p>2. vyčká na zprávu výpravčího o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl příkaz k dálkovému zastavení přímo určen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pokud by informace o důvodu zastavení provozu nedošla nebo byla nesrozumitelná, musí se strojvedoucí pokusit navázat rádiové spojení prostřednictvím GSM-R nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s výpravčím a zjistit důvod zastavení</li> </ul>
<p>3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě</p>
<p>Poznámky k tabulce 18:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• *) jedná se o výpravčího, který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází;</li> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

- (6) Nouzové zastavení provozu HDV povelu G-STOP vyslaného prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ:

**tabulka 19 – Činnosti zaměstnanců a zařízení při nouzovém zastavení provozu HDV prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ**

<p><b>A) činnost funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na GSM-R:</b></p>
<p>1. SZZ při vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla předá prostřednictvím VNPN povel GSM-R k vyslání povelu G-STOP z koncového pevného terminálu výpravčího</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vysláním povelu G-STOP dojde automaticky k připojení koncového terminálu výpravčího do SKP 299</li> <li>- při vyslání povelu G-STOP dojde k aktivaci automatického odeslání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b>, a to na všechny terminály GSM-R v dosahu dotčené rádiové oblasti</li> <li>- záznam hlasové zprávy se automaticky přehraje i na koncovém pevném terminálu, z něhož byl povel vyslán</li> <li>- hlasová zpráva je doplněna před a ihned po jejím ukončení krátkým zvukovým tónem (pípnutí)</li> <li>- po přehrání hlasové zprávy (včetně zvukového tónu) zůstává SKP 299 nadále aktivní</li> </ul>
<p><b>B) činnost výpravčího:</b></p>
<p>1. po vyslání povelu G-STOP prostřednictvím funkcionality VNPN a přehrání automatického záznamu hlasové zprávy pro zastavení provozu HDV postupuje dále úkonem číslo 2 dle postupu písm. A) tabulky 18 tohoto článku</p>
<p><b>C) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení vlaku prostřednictvím povelu G-STOP (HDV je vybaveno SIM s profilem pro SKP 299 a JSM 499)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- je shodná s ustanovením postupu uvedeným dle písm. B) tabulky 18 tohoto článku</li> </ul>
<p><b>D) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu (HDV je vybaveno SIM pouze s profilem pro SKP 299)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- je shodná s ustanovením postupu uvedeným dle písm. C) tabulky 18 tohoto článku</li> </ul>
<p>Poznámky k tabulce 19:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.</li> </ul>

- (7) Pokud je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i v navazujícím rádiovém úseku, musí výpravčí, který použil povel G-STOP nebo pouze vyslal hlasový pokyn pro nouzové zastavení provozu dle odst. (4) tohoto článku, neprodleně vhodným způsobem upozornit obsluhujícího zaměstnance, který organizuje a řídí drážní dopravu v navazujícím rádiovém úseku, na vzniklou situaci a vyzvat ho k vyslání povelu/příkazu G-STOP ve svém řízeném rádiovém úseku (podle vybavení úseku traťovou rádiovou sítí SRD nebo GSM-R) nebo k vyslání pokynu k zastavení provozu prostřednictvím nouzového spojení (úsek nebo vlak bez základního rádiového spojení), aby došlo k plnému překrytí celého mezistaničního úseku, případně celé tratě, bez ohledu na to, v jaké síti se HDV momentálně nachází.
- (8) Výpravčí, kterému se po vyslání povelu G-STOP (včetně automatického odeslání záznamu hlasové zprávy pokynu k zastavení provozu) nepodařilo následně navázat individuální spojení se strojvedoucím některého HDV, musí předpokládat, že se takové vozidlo nepodařilo zastavit a učinit všechna dostupná opatření k tomu, aby na trať nebo do řízeného úseku (obvodu) nebyl vypraven následný vlak ani vlak v opačném směru.
- (9) Stejnou, výše uvedenou činnost v odst. (7) a (8) tohoto článku, je povinen výpravčí dodržet po zjištění, že byl povel G-STOP vydán funkcionalistou VNPN dle odst. (6) tohoto článku.
- (10) Nouzové zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

**tabulka 20 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu HDV strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě**

<b>A) činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz:</b>
1. výše slovní znění pokynu pro návěst <b>Stůj, zastavte všemi prostředky</b>
- pokyn musí být odeslán obslužným způsobem pro nouzové spojení v souladu s ustanovením čl. 54, který zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožené a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě
2. neprodleně po vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu naváže spojení s výpravčím v souladu s ustanovením tohoto předpisu, sdělí mu důvod zastavení provozu a vyčká na jeho pokyny
<b>B) činnost výpravčího:</b>
1. po obdržení zprávy o důvodu vyslání pokynu k zastavení provozu informuje strojvedoucí všech zastavených HDV o důvodu zastavení
2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
- v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem k zastavení provozu nepodařilo zastavit některé HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odst. (7) tohoto článku
- v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odst. (6) tohoto článku
<b>C) činnost strojvedoucího, který přijal závazný pokyn k zastavení provozu:</b>
- je shodná s ustanovením postupu uvedeným dle písm. C) tabulky 18 tohoto článku
Poznámky k tabulce 20:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo;</li> <li>• ostatní související podmínky jsou označeny pomíčkou.</li> </ul>

## článek 56 Jízda posunu mezi dopravami

- (1) Zajištění rádiového spojení GSM-R CZ mezi strojvedoucím PMD a výpravčím je prováděno shodným způsobem jako pro jízdu vlaku. Na trati s GSM-R jako základním rádiovým spojením musí HDV toto spojení pro jízdu PMD prioritně použít.
- (2) Před odjezdem ze ŽST nebo z místa na trati nastaví strojvedoucí volací číslo PMD, které mu výpravčí oznámí dle interních předpisů SŽ a následně zaregistruje správné FN.
- (3) V případě, že HDV není vybaveno terminálem umožňujícím spojení v GSM-R (včetně poruchy rádiové sítě nebo poruchy VR), použije strojvedoucí po dohodě s výpravčím náhradní rádiové spojení nebo nouzové spojení dle TTP příslušné trati.
- (4) V případě použití náhradního nebo nouzového spojení dle předchozího odstavce musí strojvedoucí před odjezdem PMD ze ŽST nebo místa na trati provést zkoušku spojení s výpravčím, se kterým jízdu s PMD sjednal.
- (5) Zásady pro číslování PMD v rádiové síti GSM-R CZ, tedy určení a správné použití CT, TN a FC, jsou uvedeny v čl. 51.

FN		
UIN		
CT	TN 1+5	FC
2	8 00021	01

**obrázek 2 – Vzor sestavení FN pro PMD**

## článek 57 Základní podmínky pro použití rádiového zařízení při posunu

- (1) Pro činnost v dopravním režimu „Posun“ lze použít pevných nebo mobilních terminálů GSM-R, umožňujících potřebný nastavení rádiového spojení při provádění posunu (typ terminálu, aplikace spojovací matice apod.).
- (2) V tomto předpisu jsou pro použití uvedeného rádiového systému popsány všechny dostupné možnosti, které systém GSM-R CZ umožňuje podle stanovených technických specifikací v EIRENE.
- (3) Dopravní režim „Posun“ se při zachování určené priority rádiového spojení provádí dvěma základními druhy rádiových spojení, a to:
  - a) bez použití posunových skupin (spojení „bod – bod“) s FC 01 až 05 HDV:
    - duplexní spojení maximálně dvou účastníků;
  - b) s použitím posunových skupin (SKP 500 až 529) v uzavřených oblastech, definovaných v PR GSM-R CZ:
    - simplexní spojení tří a více účastníků současně.
- (4) Lokality nebo oblasti, které jsou aktuálně dostupné pro použití posunových skupin SKP 500 až 529 jsou uvedeny v PR traťové rádiové sítě GSM-R CZ.

## článek 58 Posun bez použití posunových skupin

- (1) Pro posun bez použití posunových skupin lze využít rádiové spojení „bod – bod“, které tvoří vždy maximálně dva účastníci.

- (2) Pokud není v tomto článku dále stanoveno jinak, podléhá použití příslušného FC 01 až 05 při posunu a následné nastavení (registrace) nového FN s příslušným FC schválení výpravčího a musí být v souladu s technologickými postupy a podmínkami následujících odstavců tohoto článku. Pokud tomu nebrání technické možnosti, provádí se sjednání podmínek spojení „bod – bod“ pro posun výhradně prostřednictvím GSM-R CZ.
- (3) Použití stávajícího registrovaného FN vlaku s FC 01, 02 a 05 při posunu s použitím spojení „bod-bod“ je dovoleno pouze v přesně definovaných případech, nesmí být ze strany strojvedoucích porušováno a výpravčí ani provozní dispečer z něj nemohou nařídit nebo povolit výjimku.
- (4) Ponechání registrovaného FN s FC 01 lze použít při posunu v těchto případech:
- a) pro objetí soupravy v dopravně a pokračování vlaku pod stejným číslem;
  - b) pro přidání nebo odstavení vozu a pokračování vlaku pod stejným číslem;
  - c) pro objetí soupravy v dopravně a pokračování vlaku pod novým číslem (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - d) pro přidání nebo odstavení vozu a pokračování vlaku pod novým číslem (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - e) pro HDV, které odstupuje ze soupravy končícího vlaku a nastupuje ihned na soupravu jiného vlaku (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - f) pro HDV manipulujícího vlaku při objetí soupravy v dopravně, provedení posunu v dopravně či jízdě na vlečku a zpět a následném pokračování vlaku pod stejným číslem;
  - g) pro HDV manipulujícího vlaku pro objetí soupravy v dopravně nebo jízdě na vlečku a zpět s následnou změnou čísla vlaku (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - h) pro jízdu HDV od vlaku do depa / na vlečku (pokud není nutné použít FN pro nově nastupující HDV stejného vlaku) a opačně pro jízdu HDV z depa/vlečky na vlak (pokud není shodné FN vlaku dosud obsazeno stávajícím vedoucím HDV);
  - i) pro lokomotivní vlak po příjezdu do dopravně a přejetí na soupravu zcela nového vlaku nebo vlaku, který měl jiné HDV, a to již odstoupilo a vlak je již připraven na příslušné koleji (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - j) pro spojení dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odst. (7) tohoto článku, přičemž jedna souprava najíždí a druhá již stojí na příslušné koleji a spojená souprava bude pokračovat pod zcela novým číslem vlaku (změna FN najíždějícího HDV se provede až po ukončení posunu);
  - k) pro spojení dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odst. (7) tohoto článku, přičemž jedna souprava najíždí a druhá již stojí na koleji a spojená souprava bude pokračovat pod číslem vlaku najíždějícího HDV;
  - l) pro spojování dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odst. (7) tohoto článku, přičemž ani jedna souprava neměla přidělené číslo vlaku a FN s FC 01 výchozího vlaku může pro posun použít již ta souprava, která bude v čele nově sestaveného vlaku;
  - m) pro přejetí soupravy s využitím podmínek odst. (7) tohoto článku v dopravně z jedné koleje na druhou, kdy se na řízení soupravy při posunu podílí postupně více strojvedoucích (vždy ten, který je v jejím čele) a pokračování vlaku pod stejným nebo i novým číslem (změna FN se provede až po ukončení posunu).

- (5) Ponechání registrovaného FN s FC 02 lze použít při posunu v těchto případech:
- pro přejetí z původní na novou soupravu vlaku, která je již připravena na koleji (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - pro objetí soupravy na její opačný konec v dopravně a pokračování provozního výkonu jako postrkové HDV pro stejný směr jízdy nebo jako vedoucí HDV v opačném směru (změna FN se provede až po ukončení posunu).
- (6) Ponechání registrovaného FN s FC 05 lze použít při posunu v těchto případech:
- pro přejetí z původní na novou soupravu vlaku, která je již připravena na koleji (změna FN se provede až po ukončení posunu);
  - pro objetí soupravy na její opačný konec v dopravně a pokračování provozního výkonu jako vedoucí nebo přípřežní HDV ve stejném směru nebo jako postrkové HDV v opačném směru jízdy (změna FN se provede až po ukončení posunu).
- (7) Ve všech ostatních případech, které nejsou uvedeny v odst. (4) až (6), kdy je ponechání/využití příslušného FN s FC 01, 02 a 05 provozně výhodné, a to především s ohledem na technologické postupy, rozhodne o jejich použití výpravčí.
- (8) FN s FC 03 nebo FC 04 pro spojení „bod – bod“ při posunu (včetně čekání na provozní výkon a souvisejícího provedení posunu) jsou z důvodu přehlednosti v organizaci práce v řízeném obvodu k dispozici výpravčímu pro příslušnou oblast a jejich použití zcela podléhá jeho rozhodnutí a provozním potřebám.
- Výpravčí tak může využít FN s FC 03 nebo FC 04 dle vlastních dispozic, s přihlédnutím k informacím od strojvedoucích o dalším nasazení HDV nebo podle informací k předem známé či pravidelné technologii dopravce a také dle zpracovaných informací pomůcek jízdního řádu (platnost ověří před nařízením celého FN čísla pro posun dotazem u strojvedoucího).
  - Výpravčí disponuje těmito FN v plném rozsahu a jejich přidělení musí být využito ve všech případech pro spojení při posunu, které nejsou uvedeny v odst. (4) až (6) tohoto článku.
  - Pokud není v PŘ GSM-R (místní opatření pro příslušnou lokalitu) uvedeno jinak, je používání FN s FC 03 nebo FC 04 při přepnutí ze základního rádiového spojení do rádiového spojení „bod – bod“ pro komunikaci při posunu a zpět do základního rádiového spojení, vždy podmíněno souhlasem výpravčího nebo může být realizováno pouze na jeho pokyn!
- (9) Pokud by nešlo provést registraci FN v GSM-R CZ vůbec, je nutné, aby strojvedoucí pro sjednání posunu zvolil jiný doporučený telekomunikační prostředek (např. MRS), který bude následně použit při provádění posunu.
- (10) Při posunu s posunovou četou s použitím spojení „bod – bod“ jsou účastníky spojení strojvedoucí a zaměstnanec řídící posun. Strojvedoucí (volající) se při navazování spojení dovolá na účastnické číslo zaměstnance řídícího posun (volaného) vždy. Pokud bude volajícím zaměstnanec řídící posun (s MT GSM-R), nemusí být registrován pod funkčním číslem CT 6, a přesto je zaručeno, že se z MT dopravce (např. s číslem SIM 959 80X XXX nebo 959 81X XXX) lze dovolat na zaregistrované FN číslo vlaku (FN musí mít HDV zaregistrované).
- (11) Před zahájením posunu s posunovou četou zodpovídá zaměstnanec řídící posun, že bude s účastníky spojení provedena zkouška spojení.
- (12) Při provádění posunu s posunovou četou s použitím spojení „bod – bod“ je nutné dodržovat základní zásady a podmínky stanovené v čl. 19.

(13) Příklady spojení mezi účastníky pro rádiové spojení „bod – bod“ při posunu:

- a) strojvedoucí HDV (FN s FC 01 až FC 05) a výpravčí:  
strojvedoucí:
- FN 2 00178 03 (odstupuje od vlaku 178);
- výpravčí, který má číslo:
- ZV 1300 nebo konkrétní dílčí ZV 13XX, nebo
  - FN 7 57176 02, nebo
  - účastnické číslo 959 800 533.
- b) strojvedoucí HDV (FN s FC 01 až FC 05) a zaměstnanec řídící posun:  
strojvedoucí:
- s FN 2 00178 05 (postrk vlaku 178);
- zaměstnanec řídící posun:
- má zaregistrovaný MT s FN a CT 6 pro posun (např. 6 57176 5001), nebo
  - nemá zaregistrovaný MT a má jen účastnické číslo (např. 959 800 571).
- c) strojvedoucí HDV (posunová záloha bez čísla vlaku) a zaměstnanec řídící posun:  
strojvedoucí:
- má zaregistrovaný terminál s FN a CT6 pro posun (např. 6 57176 5401);
- zaměstnanec řídící posun:
- má zaregistrovaný terminál s FN a CT6 pro posun (např. 6 57176 5001), nebo
  - nemá zaregistrovaný MT a má jen účastnické číslo (např. 959 800 268).
- d) strojvedoucí HDV (vedoucí HDV vlaku) a strojvedoucí (postrkové HDV vlaku):  
strojvedoucí vedoucího HDV:
- FN 2 06240 01 (vedoucí HDV vlaku 6240);
- strojvedoucí postrku:
- FN 2 06240 05 (postrk vlaku 6240).

### **článek 59**

#### **Posun s použitím posunových skupin**

- (1) Posun s použitím posunových skupin SKP 500 až 529 je určen především pro uzavřené nebo specificky definované provozní oblasti v ŽST, jako jsou spádoviště, seřadovací nádraží, odstavné nádraží, a to zejména tehdy, kdy provádí v uvedené provozní oblasti posun současně více pracovních skupin a rádiové spojení budou využívat vždy více jak dva účastníci současně.
- (2) Technické a provozní podmínky pro použití SKP 500 až 529:
- a) jedná se vždy o posun s posunovou četou;
  - b) konfigurace BTS a nastavení příslušné oblasti;

- c) vybavení VR speciálním softwarem;
  - d) vybavení provozních zaměstnanců posunu koncovým MT se speciálním softwarem;
  - e) oblasti (lokality) s použitím SKP 500 až 529 jsou uvedeny v PŘ GSM-R CZ;
  - f) zavedení číslování posunových dílů v oblasti.
- (3) Při provádění posunu s použitím posunových skupin je nutné dodržovat zásady stanovené tímto předpisem pro simplexní provoz a rovněž podmínky stanovené v čl. 19.

**tabulka 21 – Číselné intervaly pro SKP při posunu a jejich použití**

SKP	definice skupinového spojení	další podmínky a poznámky
500	všeobecné SKP pro sjednávání posunu	aktivuje zpravidla zaměstnanec řídící posun před zahájením posunu, a to jen v uzavřených a v definovaných oblastech dle PŘ GSM-R CZ
501 až 520	SKP konkrétního posunového dílu při posunu, jehož zamýšlený postup je strojvedoucímu známý	postup výpravčího při přidělení čísla skupiny 500 až 520 v uzavřených a definovaných oblastech určuje PŘ GSM-R CZ
521 až 529	rezerva pro posun	-
599	nouzové spojení v režimu „Posun“	funguje jen u HV s aktivním režimem „Posun“ s použitím SKP 500 až 529; musí být použito v případě nouzového zastavení provozu HDV, které SKP 500 až 529 aktivně využívají

- (4) Základní postup rádiového spojení při provádění posunu platný ve všech ŽST vybavených rádiovým systémem GSM-R CZ je uveden v následující tabulce.

**tabulka 22 – Základní postup použití rádiového spojení SKP 500 až 529**

SKP	činnost zaměstnance řídícího posun	činnost výpravčího	činnost strojvedoucího
500	seznáme výpravčího se zamýšlenou činností a v rámci žádosti o „Svolení k posunu“ požádá o přidělení čísla SKP	v rámci udělení souhlasu k posunu přidělí číslo SKP dle PŘ GSM-R v intervalu 501 až 520	-
501 až 520	nastaví MT do příslušného provozního režimu, aktivuje SKP na přiděleném čísle 501 až 520 a po aktivaci zahájí posun podle DAP	může být aktivním účastníkem spojení po dobu provádění posunu	nastaví terminál na HDV do příslušného provozního režimu
500 / 501 až 520	oznámí výpravčímu ukončení posunu / ukončení využívání SKP pro posun	bere na vědomí ukončení posunu a dává souhlas k uvolnění přiděleného čísla SKP	ukončení využívání SKP pro posun

## článek 60

### Použití rádiového zařízení pro správu a údržbu infrastruktury

- (1) Zaměstnanci OS infrastruktury SŽ v rámci své působnosti při údržbě, opravách a investiční činnosti a také zaměstnanci HZS SŽ používají prioritně rádiovou síť GSM-R CZ, pokud je v dané oblasti nebo na trati dostupná. Ostatní rádiové sítě (analogové TRS a simplexní MRS) mohou tyto zaměstnanci využívat pouze na základě OVKS a dle podmínek uvedených v příslušných PŘ těchto rádiových sítí.

- (2) Pro používání rádiových prostředků sítě GSM-R CZ (pevné a mobilní koncové terminály) OS infrastruktury a HZS SŽ platí technické a provozní podmínky, vztahné ke konkrétní lokalitě, které jsou součástí tohoto předpisu a v souladu s ustanovením PR GSM-R CZ.

## **ČÁST PÁTÁ VLAKOVÁ RÁDIOVÁ SPOJENÍ**

### **kapitola I Druhy vlakových rádiových spojení**

#### **článek 61 Základní rádiové spojení**

- (1) **Základním rádiovým spojením** se rozumí takové rádiové spojení na dráze, které na trati vybavené příslušnou rádiovou infrastrukturou umožňuje s předepsanou kvalitou jak plnohodnotnou hlasovou komunikaci mezi strojvedoucím a výpravčím a mezi strojvedoucími navzájem, tak datovou komunikaci mezi pohyblivými a pevnými rádiovými zařízeními (pracujícími případně bez obsluhy).
- (2) Na tratích nebo části tratě, vybavených základním rádiovým spojením, musí dopravce použít HDV, které je vybavené kompatibilní funkční mobilní částí zařízení pro takové rádiové spojení.
- (3) Umožňuje-li traťová část základního rádiového spojení vyslat povel k zastavení provozu HDV, musí být HDV vybaveno technickými prostředky pro jeho příjem a realizaci. V případě SRD musí být HDV vybaveno pro příjem povelu k samočinnému zastavení.
- (4) Základním rádiovým spojením může být traťová rádiová síť:
- GSM-R;
  - SRD;
  - SRV.
- (5) Základní rádiové spojení (typ sítě) je uvedeno pro příslušnou trať nebo její část v TTP.

#### **článek 62 Souběh nebo změna základního rádiového spojení**

- (1) Při souběhu a změnách různých typů TRS platí tyto zásady:
- v obvodu jedné dopravní může být provozována jako základní rádiové spojení jen jedna z dostupných TRS (GSM-R, SRD nebo SRV);
  - začátek, změna nebo konec příslušné TRS je označena radiovníkem;
  - pokud je to provozně a technicky možné, umísťují se radiovníky zásadně mimo obvod dopravní;
  - pokud není některá z TRS v příslušné oblasti (úseku) označena jako základní rádiové spojení, nesmí být strojvedoucím používána (za používání je považován i stav, kdy strojvedoucí chybně nebo úmyslně ponechá takovou síť aktivovanou na VR, i když ji následně nepoužije nebo neobsluhuje);
  - v obvodu dálkově řízené oblasti / tratě (obvod dálkově řízených dopravní) může být jako základní rádiové spojení používán jen jeden typ TRS.
- (2) Udělení výjimky (ponechání základního rádiového spojení z odbočné tratě pro vjezd do dopravní s jiným základním rádiovým spojením) je možné udělit pouze v mimořádném případě, opatření musí být stanovena v PR pro příslušnou TRS a musí být splněna tato podmínka:

ŽST (dopravna) se základním rádiovým spojením je kolejově uspořádána tak, že z odbočné tratě s jiným (nebo žádným) typem rádiové sítě není možné plynule pokračovat v jízdě vlaku za její obvod (např. z důvodu jiného kolejového rozchodu nebo SZZ umožňuje postavit vlakovou cestu z odbočné tratě pouze pro vjezd).

- (3) V případě, že mezi dvěma dopravnami dochází ke změně základního rádiového spojení, musí strojvedoucí zajistit, na základě návěsti radiovníku (km poloha je uvedena v TTP), že přepnutí VR na jinou TRS proběhne, pokud možno co nejrychleji a bude tím zaručena plynulá možnost navázání aktuálního rádiového spojení se zaměstnancem, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném rádiovém úseku.
- (4) V případě, že po vjezdu vlaku do nejbližší dopravní za místem změny TRS nebylo možné potřebné změny a podmínky provést, ohlásí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu vhodným telekomunikačním prostředkem (zpravidla prostřednictvím nouzového spojení dle TTP) a vyžádá si pokyny pro další jízdu. Výpravčí následně postupuje dle čl. 70.

### **článek 63 Náhradní rádiové spojení**

- (1) **Náhradním rádiovým spojením** se rozumí rádiové spojení na dráze, které musí umožnit uskutečnění rádiového spojení strojvedoucího s výpravčím v jím řízené oblasti.
- (2) Pokud není stanoveno jinak (např. po dobu výluky), musí náhradní rádiové spojení splňovat shodné podmínky jako základní rádiové spojení dle odst. (2) a (3) čl. 61.
- (3) Druh rádiové komunikace použitelné jako náhradní rádiové spojení určí provozovatel dráhy individuálně pro jednotlivé tratě s přihlédnutím k úrovni pokrytí příslušných rádiových úseků trati využitelným signálem.
- (4) Náhradní rádiové spojení nesmí být trvale používáno místo základního rádiového spojení.
- (5) Náhradním rádiovým spojením může být SRD nebo SRV.
- (6) Náhradní rádiové spojení je uvedeno pro příslušnou trať nebo její část v TTP.
- (7) Použití náhradního rádiového spojení se předpokládá především v případě předpokládaných výluk rádiové sítě GSM-R a podmínky pro jeho provoz musí vždy stanovit rozkaz o výluce. O použití náhradního rádiového spojení musí být v takovém případě strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.

### **článek 64 Nouzové spojení**

- (1) **Nouzovým spojením** na dráze se rozumí jakékoliv hlasové spojení včetně nouzového rádiového spojení, které umožní uskutečnění hlasové komunikace bez prostředníka mezi strojvedoucím a výpravčím příslušné řízené oblasti v případě vzniku poruchy nebo mimořádnosti v průběhu jízdy HDV na trati se základním rádiovým spojením.
- (2) Nouzové spojení nesmí být nikdy použito jako trvalá náhrada základního nebo náhradního rádiového spojení.
- (3) Při použití nouzového spojení, jako jediného dostupného spojení na HDV, nesmí strojvedoucí překročit rychlost 100 km/h.
- (4) Nouzovým spojením může být:
  - všeobecná operativní síť (VOS);
  - mobilní spojení strojvedoucího prostřednictvím veřejného operátora.
- (5) Nouzové spojení je uvedeno pro příslušnou trať nebo její část v TTP.

- (6) Nouzové spojení musí mít k dispozici každý vlak a PMD bez výjimky, a to i na tratích, kde není k dispozici základní (náhradní) rádiové spojení nebo na takovém vlaku (PMD) nemůže být v souladu s tímto předpisem základní rádiové spojení k dispozici.

## **kapitola II**

### **Další podmínky pro provoz vlakových rádiových zařízení**

#### **článek 65**

##### **Nouzové rádiové spojení**

- (1) Je-li na HDV místo schváleného typu VR přechodně použito přenosné rádiové zařízení typu mobilní telefon GSM-R nebo přenosná radiostanice SRD, resp. SRV, musí být takové zařízení připojeno na pevnou vnější anténu HDV, hlavní napájení musí být dobíjené z palubní baterie HDV a terminál musí pracovat s vysokofrekvenčním výkonem 8 W v systému GSM-R, resp. 5 až 10 W v systémech SRD nebo v rádiové síti SRV.
- (2) Bez připojení na pevnou vnější anténu a hlavní napájení HDV dle předchozího odstavce není mobilní telefon GSM-R nebo přenosná radiostanice SRD nebo SRV součástí HDV.
- (3) Přenosné rádiové zařízení lze použít pouze v režimu nouzového rádiového spojení, a to jen v případech, kdy konstrukce SHV neumožňuje zabudování plnohodnotné vozidlové části příslušného rádiového systému používaného na pojižděné trati nebo se jedná o jízdu HDV, na která se vztahuje ustanovení čl. 68.

#### **článek 66**

##### **Radioblok**

Na tratích s organizováním a řízením drážního dopravy podle předpisu SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem, na kterých je instalováno specifické technické zařízení (dále jen „radioblok“) musí být HDV vybavena terminálem zajišťujícím plnohodnotnou komunikaci a spolupráci HDV s radioblokem.

#### **článek 67**

##### **Jízda speciálních hnacích vozidel**

- (1) SHV využívají v době zařazení do dopravního režimu „vlak nebo PMD“ pro spojení s výpravčím základní rádiové spojení podle pojižděné tratě. V případě, že konstrukce SHV neumožňuje zabudování vozidlové části příslušného rádiového systému používaného na uvedené trati, může být pro spojení s výpravčím použito náhradního rádiového spojení, a to dle podmínek uvedených v čl. 63.
- (2) Pokud SHV pro jízdu v dopravním režimu „vlak“ nespĺňuje podmínky dle předchozího odstavce, nesmí být na trať vybavenou základním nebo náhradním rádiovým spojením z výchozí stanice vypraveno.
- (3) V případě, že SHV nespĺňuje technické podmínky základního ani náhradního rádiového spojení, může být použito pouze pro jízdu PMD, a to s použitím nouzového spojení podle ustanovení TTP pro příslušnou trať. V takovém případě musí strojvedoucí provést na příslušném nouzovém spojení zkoušku spojení s výpravčím (s nímž jízdu sjednal), a to před zahájením jízdy PMD.

#### **článek 68**

##### **Výjimky pro rádiová spojení**

- (1) Pouze s nouzovým spojením (tedy bez základního, náhradního příp. nouzového rádiového spojení) lze uskutečnit jízdu vlaku pouze v případech:
  - a) jízda historického HDV na tratích bez výhradního provozu ETCS L2 za účelem oslav, výročí či propagace železniční dopravy, souvisejícího návozu a odvozu souprav na takové vlaky a jízdu takového vozidla do nebo z opravy či deponie, přičemž jízda takového vlaku nesmí mít charakter pravidelné komerční přepravy;

- b) jízda nutného pomocného vlaku;
  - c) nepředpokládané jízdy vlaku po odklonové trase z důvodu mimořádnosti (kromě tratí s výhradním provozem ETCS L2), kdy VR HDV neumožňuje na pojižděné trati použití základního nebo náhradního rádiového spojení.
- (2) Na tratích se zavedeným výhradním provozem ETCS L2 musí historická HDV (dle předchozího odstavce) splňovat tyto podmínky:
- a) HDV musí být vybaveno minimálně i nouzovým rádiovým spojením pro komunikaci v základním rádiovém spojení sítě GSM-R CZ. Profil SIM koncového mobilního terminálu (MT) musí v tomto případě splňovat podmínky pro registraci čísla vlaku a příjem nouzového volání a povelu G-STOP;
  - b) na HDV musí být kromě strojvedoucího vlaku přítomna další osoba s kvalifikací strojvedoucího, odborně způsobilá k obsluze koncového mobilního terminálu. Tato osoba musí po celou dobu jízdy průběžně sledovat stav terminálu, reagovat na případná volání a v případě příjmu pokynu pro nouzové zastavení provozu zajistit okamžité zavedení rychločinného brzdění a zastavení vlaku;
  - c) výpravčí stanice, ze které vlak odjíždí na trať s výhradním provozem ETCS L2, musí ověřit funkčnost nouzového rádiového spojení vlaku. V případě zjištění nefunkčnosti nouzového rádiového spojení, nesmí být jízda vlaku do úseku trati s výhradním provozem ETCS L2 dovolena!
- (3) Ustanovení čl. 61 a 63 se v plném rozsahu rovněž nevztahují na zkušební jízdy HDV, jejichž technický charakter a vybavení neumožňují montáž některého schváleného typu VR (zpravidla HDV určená pro použití v zahraničí nebo HDV ze zahraničí, která jsou na našem území opravována či servisována). Zkušební jízda takových vozidel zpravidla podléhá specifickému schvalovacímu řízení a dopravce musí mít na HDV k dispozici kromě nouzového spojení i nouzové rádiové spojení.

### **článek 69**

#### **Poruchy základního rádiového spojení**

- (1) Pokud vedoucí HDV výchozího vlaku nesplňuje podmínky pro základní rádiové spojení, v souladu s ustanovením čl. 63 ani pro náhradní rádiové spojení a není zařazeno do příslušné kategorie dle čl. 68, nesmí být do řízené oblasti (mezistaničního úseku) vybavené základním rádiovým zařízením vypraveno!
- (2) Dojde-li k náhlé ztrátě funkčnosti základního nebo náhradního rádiového spojení v době, kdy je vlak (PMD) používá, je strojvedoucí povinen o této skutečnosti neprodleně informovat příslušného výpravčího, který řídí úsek, v němž se vlak (PMD) nachází a dále musí být postupováno v souladu s ustanovením odst. (2) následujícího článku.
- (3) V případech, kdy HDV splňuje podmínky základního rádiového spojení, ale traťová část příslušné TRS je nedostupná nebo v poruše, musí být doprovod vlaků zpraven o nedostupnosti (poruše) základního rádiového spojení v příslušném úseku, o nepřekročení maximální rychlosti 100 km/hod (pokud je rychlost vlaku vyšší) a o podmínkách použití náhradního (je-li dle TTP dostupné), resp. nouzového spojení.

### **článek 70**

#### **Postup při zjištění nefunkčnosti základního rádiového spojení**

- (1) Výpravčí výchozí ŽST nedovolí odjezd vlaku, pokud:
  - a) dopravce oznámil, že vedoucí HDV nemá k dispozici základní rádiové spojení pro příslušný úsek tratě, nebo ho má v poruše, nebo
  - b) zjistí vlastní kontrolou rádiového spojení, že se nelze se strojvedoucím vlaku spojit prostřednictvím základního rádiového spojení.

- (2) Strojvedoucí po odjezdu vlaku z výchozí ŽST oznámil poruchu základního rádiového spojení na HDV prostřednictvím nouzového spojení:

Výpravčí provede kontrolu správnosti telefonního čísla nouzového spojení uvedeného v provozní aplikaci (dále jen „PA“) pro příslušný vlak a dále postupuje takto:

- a) ohlásí zjištěné skutečnosti provoznímu dispečerovi a projedná s ním jízdu vlaku do nejbližší vhodné ŽST, a to s ohledem na délku vlaku, sklonové poměry, potřebnou délku nástupiště pro vlak osobní dopravy, provozní situaci apod;
  - b) nařídí strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu, ve kterém mu nařídí nepřekročit rychlost 100 km/hod (pokud je rychlost vlaku vyšší);
  - c) jízda vlaku může být následně povolena nejdále do nejbližší vhodné ŽST.
- (3) Nemůže-li se výpravčí prostřednictvím základního rádiového spojení dovolat strojvedoucímu na vlak, přesvědčí se, např. voláním na jiné HDV, zda se nejedná o poruchu vlastní ZR nebo obslužného terminálu (zapojovače). V případě zjištění, že se jedná o poruchu ZR nebo obslužného terminálu, postupuje dle odst. (3) předchozího článku. Jedná-li se o poruchu základního rádiového spojení na HDV, postupuje výpravčí takto:
- a) naváže spojení se strojvedoucím prostřednictvím nouzového spojení uvedeného v provozní aplikaci (PA) pro příslušný vlak a oznámí mu zjištění nefunkčnosti základního rádiového spojení vlaku;
  - b) dále postupuje dle ustanovení písm. a) až c) odst. (2) tohoto článku.

Pokud se výpravčímu nepodaří se strojvedoucím navázat spojení ani prostřednictvím nouzového spojení, ohlásí zjištěné skutečnosti provoznímu dispečerovi a projedná s ním zastavení vlaku v nejbližší vhodné ŽST.

- (4) Další jízda vlaku, po jeho zastavení (odstavení) v nejbližší vhodné ŽST dle odst. (2) a (3), může být povolena pokud:
- bude na HDV v čele vlaku obnovena správná funkce VR pro použití základního rádiového spojení nebo
  - dojde k výměně HDV v čele vlaku s funkční VR pro základní rádiové spojení a
  - výpravčí ověří správnou funkci základního rádiového spojení se strojvedoucím v čele vlaku navázáním spojením v souladu s tímto předpisem.
- (5) Stejný postup dle odst. (1) a (2) tohoto článku musí být zachován i v případech, kdy dopravce ohlásí poruchu základního rádiového spojení přímo provoznímu dispečerovi nebo ji provozní dispečer zjistí sám.
- (6) Na tratích řízených podle předpisu SŽ D3 může být v případě zjištění nefunkčnosti základního rádiového spojení na HDV v čele vlaku dle odst. (2) a (3) povolena jízda vlaku nejdále do přilehlé stanice. HDV však musí být vybaveno minimálně nouzovým spojením.

### **článek 71** **Základní rádiové spojení na pohraničních tratích**

Při jízdě HDV na pohraničních tratích se postupuje podle pohraničního ujednání (dodatkové ujednání, místní pohraniční ujednání, místní ujednání apod.) pro příslušnou trať.

## **článek 72**

### **Hlášení závad a mimořádností v rádiovém provozu**

- (1) Zaměstnanec SŽ (výpravčí nebo dispečer), který zjistí závadu (neohlášenou poruchu VR nebo neexistenci základního rádiového spojení na příslušném vlaku), oznámí tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi a následně i HLO radioprovozu příslušné OS. V hlášení uvede skutečnosti zjištěné dle čl. 69 a 70, a případně i další skutečnosti, které se zjištěnou závadou souvisí. HLO hlášení postoupí příslušnému KOR OŘ, který závadu písemně projedná s dopravcem (elektronicky).
- (2) Obdobným způsobem musí být KOR OŘ ohlašovány i závady dle předchozího odstavce, které zjistili zaměstnanci provádějící kontrolu rádiového provozu.
- (3) Použití povelu (GSM-R) nebo příkazu (SRD) k zastavení provozu G-STOP (včetně použití hlasové výzvy k zastavení v případech, kdy rádiové zařízení použití povelu technicky nebo z důvodu poruchy neumožňuje) ohlásí výpravčí provoznímu dispečerovi a následně i HLO radioprovozu příslušné OS. Hlášení musí obsahovat místo (lokalita) použití, vlaky (PMD) jichž se povel týkal, a které jím byly zastaveny a důvod použití povelu (použití hlasové výzvy). HLO předá toto hlášení příslušnému KOR OŘ, který použití povelu eviduje.
- (4) V souladu s ustanovením předchozího odstavce ohlásí výpravčí rovněž použití povelu (příkazu) G-STOP prostřednictvím funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na příslušnou TRS.

## **ČÁST ŠESTÁ**

### **TELEFONNÍ PROVOZ A JEHO OBSLUHA**

#### **kapitola I**

#### **Základní ustanovení a zásady**

### **článek 73**

#### **Pravidla a podmínky telefonního provozu**

- (1) V tomto předpisu jsou stanoveny zásady obsluhy telefonních zařízení a podmínky telefonního provozu v rozsahu, který je nezbytný z hlediska sjednocení vzájemných vztahů a spolupráce účastníků, tedy především obsluhujících zaměstnanců a v potřebném rozsahu i udržujících zaměstnanců.
- (2) Tento předpis stanovuje obecné povinnosti osob užívajících jednotlivé druhy ŽTS při organizování a řízení drážní dopravy na dráhách, provozovaných SŽ, včetně navazujících vleček a ostatních typů drah.
- (3) Zaměstnanci SŽ, kteří používají telefonní zařízení při výkonu své pracovní činnosti, musí být prokazatelně seznámeni s jeho funkcí a obsluhou. Musí se řídit návody, pokyny, provozními řády, směnicemi nebo předpisy vydanými pro používání jednotlivých zařízení. Je-li zařízení vybaveno uživatelskými aplikacemi, musí být seznámeni i s používáním aplikací určených k výkonu dopravní služby. Ke všem používaným zařízením a aplikacím musí mít na pracovišti dostupné Návody.
- (4) Pro zabezpečení železničního telefonního provozu se mimo jednotlivých ŽTS ve správě SŽ využívají i telekomunikační sítě veřejných operátorů.
- (5) Tento předpis nestanovuje pravidla pro obsah hovorů a zpráv poskytovaných prostřednictvím jednotlivých ŽTS. Pouze stanovuje závaznou terminologii při komunikaci v hovorech pro zajištění jednoznačného přenosu zpráv s ohledem na bezpečnost železničního provozu.
- (6) Písemnosti, dokumenty vztahující se k telefonnímu provozu ŽTS, předávaným zprávám a hovorům jsou vedeny v provozním jazyce SŽ, tj. v českém jazyce. Písemnosti se zapisují výhradně s použitím písma „latinky“.

- (7) Při vedení písemností a také v hovorech se musí používat názvosloví uvedené v platných zákonech ČR a v názvoslovných normách. To se týká i používání závazných slovních znění, která jsou stanovena DAP.
- (8) Odchytky od provozního jazyka SŽ platné při komunikaci mezi pohraničními přechodovými železničními stanicemi upravuje příslušné pohraniční ujednání.
- (9) Pokud existuje více pojmenování stejného předmětu nebo činnosti, použije se termín z platného názvosloví SŽ i v případech, kdy je v zákonech použito jiné pojmenování. V písemných dokumentech určených mimo SŽ se musí používat pouze zákonné názvy.
- (10) Strojvedoucí (zaměstnanci doprovodu vlaků) musí ovládat provozní jazyk SŽ.
- (11) Součástí telefonního provozu jsou časové údaje. Časové údaje se udávají ve středoevropském čase (časové pásmo „GMT + 1“) a ve stanoveném období letním časem s rozdělením od 0.00 do 23.59 hodin.

#### **článek 74** **Telefonní síť**

- (1) ŽTS se rozumí souhrn technických prostředků pro zajištění telefonního provozu pro daný účel. ŽTS tvoří tyto sítě a okruhy:
  - a) mezinárodní telekomunikační síť;
  - b) ŽSTS;
  - c) dopravní telekomunikační síť.
- (2) Mezinárodní telekomunikační síť tvoří okruhy pro propojení ústředí ŽTS s ústředními ŽTS cizích států a okruhy pro vzájemné telefonní spojení pohraničních železničních stanic.
- (3) ŽSTS je určena pro vzájemný služební telefonní styk zaměstnanců SŽ. Účastnická čísla ŽSTS jsou složena z devítimístných čísel (972 xxx xxx). Účastnická čísla ŽSTS mohou být na základě smlouvy přidělena i dopravcům nebo CPS.

ŽSTS tvoří okruhy:

- a) hlavní – pro spojení ústředí mezi sebou;
  - b) účastnické – pro spojení účastníků s ústřednou.
- (4) Dopravní telekomunikační síť je určena pro telefonní spojení osob zúčastněných na organizování a řízení drážní dopravy a je tvořena telefonními okruhy. Telefonním okruhem se rozumí spojení dvou nebo více míst mezi sebou bez ohledu na to, jakými technickými prostředky je okruh realizován.

Telefonní okruhy se podle jejich určení člení na:

- a) traťové;
  - b) hláskové;
  - c) přivolávací;
  - d) výhybkářské;
  - e) místní;
  - f) dispečerské provozní.
- (5) Seznam všech dostupných ŽTS pro příslušné pracoviště musí být uveden v ZDD.

## **článek 75**

### **Používání tísňových volání**

- (1) ŽSTS umožňuje volání na jednotné evropské číslo tísňového volání 112 a volání na národní čísla tísňového volání, tedy Hasičského záchranného sboru, Policie, Zdravotnické záchranné služby, případně i Městské (obecní) policie. Pokud konkrétní linka ŽSTS tísňové volání neumožňuje, musí to být uvedeno v ZDD.
- (2) Součástí tísňových volání jsou i volání Policie příslušným účastníkům ŽSTS se žádostí o zastavení železničního provozu apod.
- (3) Tísňovým voláním jsou také ostatní volání, která mají upozornit na nebezpečnou situaci. Pro tato volání lze využít všechna dostupná telekomunikační zařízení bez omezení.
- (4) Tísňová volání ze stanovišť (závorářská stanoviště, hlásky apod.) kde jsou k dispozici jen okruhy dopravní telekomunikační sítě, musí zprostředkovat zaměstnanec pracoviště, ve kterém je telefonní okruh zakončen a lze z něho přivolat pomoc prostřednictvím ŽSTS.

## **článek 76**

### **Povinnosti účastníka při používání telefonního zařízení**

- (1) Účastník používající telefonní zařízení, které je chráněno zadáním přístupového hesla, se musí přihlásit svým jménem – účtem a heslem a odhlásit se při ukončení nebo přerušení jeho obsluhy. Práce pod cizím jménem – účtem je zakázána. Toto ustanovení se nevztahuje na mobilní telefony veřejných operátorů, u nichž je přístup chráněn pouze jedním typem hesla.
- (2) Telefonní hovor musí být co nejkratší, jasný a srozumitelný, ale jeho délka není limitována. Účastníci však nesmí hovor zbytečně prodlužovat.
- (3) V ŽSTS je volaný účastník povinen se ohlásit (identifikovat se) vždy jako první. Stejným způsobem se ohlásí (identifikuje se) volající účastník a poté se zahájí hovor.  
Pro ohlášení (identifikaci) jednotlivých účastníků hovoru jsou stanovena tato pravidla:
  - a) zaměstnanci řízení provozu, kteří se podílí na organizování a řízení drážní dopravy se ohlašují v souladu s ustanovením tabulky 1 čl. 8, tedy shodně jako v rádiovém provozu;
  - b) provozní zaměstnanci, na které se nevztahuje ustanovení písm. a) se ohlašují názvem pracovního zařazení, příjmením a sídlem pracoviště (např. traťmistr Bára, Kolín);
  - c) ostatní zaměstnanci SŽ se ohlašují názvem OS (jednotky) a příjmením (např. OŘ Brno – Vávrová);
  - d) zaměstnanci dopravců a CPS se ohlašují názvem dopravce a příjmením.
- (4) Volající účastník je povinen v případě, že volaný účastník má obsazeno nebo hovor nepřijímá, opakovat volání nejméně ještě jednou. Výpravčí jako volaný účastník určuje pořadí přijmutí hovorů podle priority v rámci organizování a řízení drážní dopravy.
- (5) Volaný účastník, který se podílí na organizování a řízení drážní dopravy, je povinen přijmout hovor neprodleně, pokud mu v tom nebrání plnění pracovních povinností.
- (6) Na základě výzvy druhého účastníka nebo je-li to nařízeno, musí být část zprávy (hovoru) opakována nebo hláskována. Způsob hláskování a příslušná terminologie je uvedena v Příloze N.
- (7) Účastník je povinen účinně spolupracovat s orgány, které prošetřují zlomyslná a poplašná volání, a to zejména s Policií ČR.

## **článek 77**

### **Pořizování záznamů o telefonním provozu**

- (1) Zaměstnanci při používání zařízení ŽTS, které umožňují pořizování záznamu hovorů, jsou povinni zachovávat telekomunikační tajemství a ustanovení Provozního řádu aplikace, která slouží k centrální archivaci a zpřístupnění audio záznamů hlasové komunikace.
- (2) Při výkonu dopravní služby, tam kde je zřízeno záznamové zařízení, je nutno pro veškeré hovory přednostně používat ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn. V případě, že je záznam současně pořizován na různých typech spojení, které jsou na pracovišti dostupná, musí zaměstnanec prioritně použít to spojení, které je pro danou pracovní činnost nebo provozní situaci určeno jako základní. Tyto skutečnosti se uvedou v ZDD.
- (3) Záznamy nesmí být vydány neoprávněným osobám. Oprávněné osoby a kontrolní útvary jsou specifikovány v DAP.
- (4) Záznamová zařízení, použitá k zaznamenávání hovorů na okruzích určených k řízení železničního provozu, musí zaznamenávat celé hovory a k záznamu hovoru připojovat jednoznačnou časovou stopu, včetně jeho délky a specifikace okruhu, na kterém byl záznam pořízen. K záznamu hovorů může být použito pouze zařízení určené správcem. Zařízení nesmí umožnit smazání záznamů nebo jejich modifikaci, popř. editaci (přepis) vlastních záznamů.
- (5) Nahrávky pořízené jiným nebo soukromým záznamovým zařízením (neschváleným pro použití na ŽDC) nelze k dokumentaci dopravních hovorů použít. Jedná se zejména o nahrávky telefonních a rádiových hovorů pořízené soukromým přenosným záznamovým zařízením, a to buď přímo nebo prostřednictvím přehrání záznamů ze záznamového zařízení. V takovém případě se vždy jedná o porušení telekomunikačního tajemství a ustanovení Provozního řádu aplikace, která slouží k centrální archivaci a zpřístupnění audio záznamů hlasové komunikace.

## **článek 78**

### **Telefonní zapojovače**

- (1) Telefonní zapojovač je zařízení umožňující obsluhu několika okruhů nebo sítí se stejným nebo různým druhem provozu, a to z jednoho pracoviště a bez možnosti jejich vzájemného propojování. Obsluha se provádí dle příslušného Návodu konkrétního typu zapojovače, který je součástí ZDD.
- (2) Výpravčí odpovídá za obsah hovorů na jednotlivých okruzích, jichž je účastníkem.
- (3) Telefonní zapojovač může mít i některé funkce telefonního přepojovače, a to pro vybrané okruhy nebo sítě.

## **kapitola II**

### **Telefonní okruhy**

## **článek 79**

### **Traťové telefonní okruhy**

- (1) Traťový telefonní okruh (označení okruhu – VT) je určen pro vzájemné telefonní spojení zpravidla sousedních dopravních a mezilehlých traťových stanišť při organizování a řízení drážní dopravy. Do traťového okruhu se zapojují stanice, odbočky, hlásky, hradla, místa s kolejovým rozvětvením, stanoviště závorářů, popř. i jiná stanoviště a uzamykatelné venkovní telefonní objekty u oddílových návěstidel automatického hradla, automatického bloku, u mostů, tunelů a PZZ na širé trati.
- (2) V dopravních s výlukou dopravní služby (dále jen „VDS“) mohou být traťové telefonní okruhy upraveny pro vzájemné propojení. Podrobnosti jsou stanoveny v rozkazu o výluce dopravní služby.

- (3) Traťový telefonní okruh může být nahrazen telefonními přístroji s použitím tzv. GSM bran, tedy s využitím telefonní sítě veřejného operátora. Všem účastníkům traťového okruhu, realizovaného spojením přes GSM bránu, je zakázáno používat takové spojení k hovorům, které nesouvisí s výkonem služby. V případě, že použité účastnické číslo je opakovaně zneužito třetími stranami (např. pokusy o komerční nebo jiná volání), musí obsluhující zaměstnanec ohlásit tento stav jako poruchu.
- (4) Při poruše traťového telefonního okruhu smí být komunikace při organizování a řízení drážní dopravy dočasně, do odstranění poruchy, prováděna pouze povolenými náhradními telekomunikačními prostředky dle ZDD, přednostně však takovými, které jsou připojeny k záznamovému zařízení.

### **článek 80** **Hláskové telefonní okruhy**

- (1) Hláskový telefonní okruh (označení okruhu – VL) je určen pro vzájemné telefonní spojení hradel nebo hlásek se sousední ŽST nebo se sousedním hradlem (hláskou) pro řízení sledu vlaků v jednom traťovém (prostorovém) oddílu.
- (2) Do hláskového okruhu smějí být zapojovány jen telefonní přístroje na obou koncích příslušného prostorového oddílu, ve kterém je řízen sled vlaků.

### **článek 81** **Přivolávací telefonní okruhy**

Přivolávací telefonní okruh (označení okruhu – VP) je okruh určený pro telefonní spojení výpravčího se strojvedoucím z telefonního stanoviště u vjezdového návěstidla na tratích, které nejsou vybaveny základním rádiovým spojením.

### **článek 82** **Výhybkářské telefonní okruhy**

- (1) Výhybkářský telefonní okruh (označení okruhu – VV) je určen pro telefonní spojení výpravčího se zaměstnanci (určenými dle ZDD) na stanovištích zúčastněných na zjišťování volnosti a přípravě vlakové cesty v obvodu příslušné dopravní.
- (2) Při poruše výhybkářského telefonního okruhu platí ustanovení odst. (4) čl. 79.

### **článek 83** **Místní telefonní okruhy**

Podle technologie práce mohou být v dopravně zřízeny místní telefonní okruhy (označení okruhu – JN), které zajišťují spojení potřebných pracovišť.

### **článek 84** **Dispečerské telefonní okruhy**

- (1) Dispečerské telefonní okruhy jsou určeny pro operativní řízení provozu mezi pracovištěm provozního dispečera a výpravčími v přiděleném úseku. Jednotlivá pracoviště výpravčích jsou za tímto účelem zpravidla vybavena speciálními (samostatnými) telefonními přístroji.
- (2) Dispečerské telefonní okruhy se používají výhradně tam, kde je to účelné, a to s ohledem na ergonomii pracoviště a hygienu práce.
- (3) Organizaci hovorů, provoz na okruhu a volání jednotlivých stanic řídí zaměstnanec obsluhující řídicí stanici (dispečer). Provoz na dispečerských okruzích vyžaduje od všech účastníků řádnou hovorovou kázeň.
- (4) Nově se dispečerské telefonní okruhy nezřizují.

## **článek 85**

### **Podmínky provozu telefonních okruhů**

- (1) Na okruzích jen s dvěma účastníky stačí pro spolehlivé dovolání volené stanice:
  - a) jedno otočení klíčkou induktoru telefonního přístroje s místní baterií (dále jen „telefon MB“) nebo
  - b) krátké stlačení tlačítka z telefonního zapojovače.
- (2) K rozlišení volání na okruzích, kde je více účastníků, je každé telefonní stanici přidělena volací značka v kódu Morseovy abecedy. Při volání z telefonního přístroje se tečka vyjádří jedním a čárka třemi otočeními klíčky (na telefonu MB). Při volání z telefonního zapojovače se kód vyjádří délkou stisku vyzváněcího tlačítka. U čárky musí být tlačítko stisknuto po dobu cca třikrát delší než u tečky.
- (3) Podmínky předchozího odstavce neplatí v případě elektronických telefonních zapojovačů a dotykových terminálů ve funkci telefonního zapojovače, které uvedené volací značky nemohou vyslat ani přijmout. Při volání z těchto typů zařízení se volací značky nepoužívají a volající účastník musí slovně upřesnit, se kterým účastníkem telefonního okruhu chce hovořit. To platí i v případě volání na tyto typy zařízení zapojených do okruhu.
- (4) Značky Morseovy abecedy jsou uvedeny v Příloze P.
- (5) Na pracovišti, na němž lze telefonním přístrojem zapojeným do okruhu rozlišit jednotlivé volací značky dle odst. (2), musí být umístěna tabulka volacích značek telefonních stanic celého okruhu. V tabulce je vedle písmenného označení značky uvedena i značka formou teček a čárek. Pokud je to možné, umísťuje se tabulka přednostně na vlastní telefonní přístroj.
- (6) Volací značky musí být jednoduché, zpravidla složené ze tří prvků (kódů). Značky nesmějí být bez závažných důvodů měněny. Pro jedno stanoviště (jednu stanici) musí být použita stejná značka na všech okruzích. Pro okruhy, kde se předpokládá pouze jednostranné volání (např. přivolávací okruhy), se volací značky neurčují.
- (7) Pro současné zavolání všech stanic na okruhu k předání běžných informací a příkazů, týkajících se všech pracovišť zapojených na okruhu, je vyhrazena značka Morseovy abecedy písmena „V“ (...-), tedy 3 tečky a čárka – tzv. oběžníkové volání.
- (8) Pro nouzová volání v případě nebezpečí je vyhrazena značka nepravidelného střídání krátkého a dlouhého zvonění. Značka je určena k předání zprávy nebo příkazu k odvrácení nebezpečí nebo mimořádné události. Každý zaměstnanec, který uslyší takové volání, je povinen se ihned připojit do telefonního okruhu a jednat podle příkazu volajícího.
- (9) Před započítím volání na okruzích s více účastníky se musí volající poslechem přesvědčit (pokud to zařízení umožňuje), zda se na okruhu aktuálně nehovoří.
- (10) Za provoz a včasné hlášení poruch (včetně jejich dokumentace) na dopravních okruzích mezi železničními stanicemi odpovídá vždy výpravčí.
- (11) Provádění opravných a udržovacích prací na okruzích dopravní telekomunikační sítě může být realizováno pouze se souhlasem obsluhujícího zaměstnance, včetně vztažných zápisů do záznamníku poruch ve smyslu předpisu SŽ T100 s případnými dopravními opatřeními ve formě jiného způsobu dorozumívání.

## **článek 86**

### **Telefonní stanoviště**

- (1) Venkovní telefonní objekty zapojené do příslušných telefonních okruhů se označují na skříňce s telefonním přístrojem černým písmenem „T“ na bílém pozadí. Vzor označení telefonního stanoviště je uveden v Příloze Q.

- (2) Skříňky s telefonním přístrojem musí být uzamykatelné zámekem s klíči jednotnými pro celou trať.
- (3) Na tratích provozovaných podle předpisů SŽ D3 a SŽ D4 musí být klíče od venkovních objektů s telefonem součástí všech souprav hlavních klíčů.

### **kapitola III** **Prohlídky telefonních zařízení a poruchy**

#### **článek 87** **Prohlídky zařízení obsluhujícím zaměstnancem**

- (1) Zaměstnanec, který má na svém pracovišti přiděleno k obsluze telefonní zařízení, je povinen se přesvědčit při nástupu do zaměstnání, popř. při odevzdávce služby, zda je zařízení v pořádku.
- (2) Při bouřích může dojít k poškození telekomunikačních zařízení atmosférickými výboji. Po bouři, která zasáhla území, kde se nachází příslušné pracoviště, jsou obsluhující zaměstnanci povinni se přesvědčit, zda jsou všechna telekomunikační zařízení v pořádku a případné poruchy neprodleně ohlásit.

#### **článek 88** **Hlášení poruch**

- (1) **Porucha** je odchylka od správné funkce telefonního zařízení, kterou nelze odstranit předepsaným obslužným úkonem, který je uveden v Návodu. Odstraněním poruchy se rozumí činnost vedoucí k bezporuchovému stavu, umožňujícímu normální funkci zařízení.
- (2) **Závada** je odchylka od správné funkce telefonního zařízení, kterou lze odstranit předepsaným obslužným úkonem a zařízení uvést do stavu (činnosti) v souladu s Návodem (např. opakovanou správnou obsluhou nebo restartováním zařízení).
- (3) Stejná závada telefonního zařízení, která se opakuje dvakrát a více během jedné směny se považuje za poruchu.
- (4) Pro ohlašování poruch technologických celků s celosíťovým významem je v ŽSTS zřízena centrální ohlašovna poruch s nepřetržitým provozem.
- (5) Poruchy technologických celků s lokálním významem se nahlašují:
  - a) pověřenému dispečerovi železniční dopravní cesty, a to na tratích, kde je provoz řízen z CDP;
  - b) na ostatních tratích dispečerovi železniční infrastruktury příslušného OŘ.
- (6) Každý zaměstnanec obsluhující zařízení ŽTS musí znát způsob nahlašování poruch. V případě, že obsluhující zaměstnanec hlásí poruchu na nesprávné pracoviště, je přejímající zaměstnanec oprávněn poruchu nepřevzít, musí sdělit důvod nepřevzetí a vyzvat ohlašovatele poruchy, aby poruchu ohlásil správným způsobem. Zaměstnanec ohlašující poruchu je dále uváděn jako „ohlašovatel poruchy“.
- (7) Každou poruchu, vzniklou na telefonním zařízení, musí obsluhující zaměstnanec ohlásit. Poruchy se hlásí ústně. Hlášení poruchy lze doplnit písemnou formou prostřednictvím elektronické pošty, např. z důvodu doplnění obrazového materiálu dokumentujícím poruchu. Elektronickou adresu a způsob, kam je možné písemně nahlásit poruchu, musí ohlašovatel poruchy sdělit zaměstnanec, určený pro ústní přijetí poruchy.
- (8) Poruchu telefonního zařízení eviduje obsluhující zaměstnanec do záznamníku poruch ve smyslu ustanovení předpisu SŽ T100.

- (9) Povinnost ohlašovat zjištěné poruchy, včetně případné odpovědnosti za následky neohlášení poruchy, mají mimo zaměstnance SŽ i zaměstnanci CPS (např. dopravci), kteří jsou oprávněni používat telefonní zařízení SŽ (např. účastník s přiděleným číslem ŽSTS). Zaměstnanci CPS ohlašují poruchy na telefonním zařízení SŽ vždy jen na ohlašovnu poruch a zápis do záznamníku poruch neprovádí.
- (10) Před nahlášením poruchy je zaměstnanec povinen provést kontrolu, zda příčinou poruchy není například výpadek elektrického napájení (včetně nefunkční výměnné baterie), zjevně poškozená část zařízení (například přívodní šňůra) a pokud je to možné, provést jednoduchý test telefonní stanice zkouškou, tedy zavolat na ni např. z jiného zařízení.
- (11) Ohlašovatel poruchy při hlášení musí jednoznačně specifikovat zařízení, které je v poruše nebo na kterém se porucha projevila, uvést popis poruchy a místo, kde je zařízení umístěno. Ohlašovatel poruchy musí uvést své jméno, příjmení a útvar, případně kontakt, na kterém může zaměstnanec odstraňující poruchu získat upřesňující informace a komu má ohlásit odstranění poruchy.
- (12) Ohlašovatel poruchy musí při hlášení poruchy uvést na vyzvání zaměstnance ohlašovny poruch, jaké má porucha dopady na železniční provoz. Na základě zvážení dopadů se rozhodne, zda na odstranění bude vyslán zaměstnanec pohotovosti, nebo porucha bude odstraněna v běžných dohodnutých lhůtách.
- (13) Zaměstnanec ohlašovny poruch nesmí vázat převzetí poruchy na sdělení technických detailů zařízení, které obsluhujícímu zaměstnanci nemusí být známy.
- (14) V případě, že se jedná o poruchu jen části zařízení nebo jeho příslušenství, může obsluhující zaměstnanec, na základě souhlasu zaměstnance, který poruchu odstraňuje nebo na základě souhlasu zaměstnance ohlašovny poruch, který organizuje odstraňování poruchy, používat ty části zařízení, které jsou funkční.
- (15) Obsluhující zaměstnanec může telefonní zařízení plnohodnotně používat až po odepsání poruchy v záznamníku poruch.
- (16) Porucha musí být v záznamníku poruch neprodleně odepsána zaměstnancem, který ji odstranil a garantuje tím její odborné provedení.

## **kapitola IV** **Podmínky pro předávání zpráv**

### **článek 89** **Telefonní zprávy**

- (1) Zprávou se rozumí jakákoli informace, která se předává mezi účastníky prostřednictvím služeb telekomunikačních a elektronických zařízení.
- (2) Zařízení železničních telekomunikací umožňují předávání zpráv mezi zaměstnanci prostřednictvím:
  - a) telefonních hovorů, včetně hovorů ve formě dopravních hlášení a fonogramů;
  - b) použitím elektronické pošty;
  - c) zasláním krátkých textových zpráv (SMS) v telefonních sítích, na nichž je tato služba dostupná;
  - d) použitím intranetu nebo internetu.
- (3) Fonogram je záznam telefonní zprávy předávané telefonicky mezi podavatelem a adresátem (adresáty). Číslo fonogramu je číselné označení pořadí předávané zprávy, nebo provedeného zápisu, vedené v telefonním zápisníku podle DAP.

- (4) Fonogram musí mít tyto základní údaje:
- dobu (čas) předání;
  - číslo předávané zprávy (může to být i číslo jednací, služební dopis apod.);
  - adresu příjemce (příjemců);
  - text zprávy;
  - podpis;
  - příjmení předávajícího;
  - příjmení přejímajícího (přejímajících).
- (5) Zprávy předávané jako fonogramy se při předávání diktují slovo za slovem. Po skončení předávání zprávy si obě účastnické strany opakují zprávu ještě jednou vcelku, aby se ujistily, že zpráva byla správně přijata. Zaměstnanec, který zprávu přijal, potvrdí její přijetí slovem „*přijato*“.
- (6) Použití fonogramů pro organizování a řízení drážní dopravy se mimo dále uvedených zásad řídí pravidly uvedenými v předpisech SŽ D1, SŽ D3 a SŽ D4.
- (7) Fonogram se zaznamenává do telefonního zápisníku na příslušném pracovišti. Je-li telefonní stanice zaměstnance odesílajícího fonogram vybavena záznamovým zařízením, které je v činnosti, pak se fonogram na tomto pracovišti nemusí sepisovat a příjemci (příjemcům) odesílatel oznámí, že je hovor zaznamenáván. Zápis do telefonního zápisníku však musí být proveden vždy, pokud to nařizují příslušná ustanovení DAP.
- (8) Pracoviště, jejichž hovory jsou zaznamenávány na záznamovém zařízení, musí být vybavena zařízením, které indikuje, že záznamové zařízení je funkční nebo v poruše. Tato indikace musí být trvale kontrolována. Zařízení s indikací může být sloučeno na jednom pracovišti (zpravidla u výpravčího) pro více dopraven (pracovišť). Podrobnosti musí být uvedeny v ZDD. O poruše záznamového zařízení musí být neprodleně informováni všichni zaměstnanci, jejichž hovory jsou na záznamovém zařízení zaznamenávány. Po dobu poruchy se všechny hovory musí zaznamenávat do telefonního zápisníku.
- (9) Při předávání fonogramů na telefonním okruhu s více účastníky se musí dodržet tyto zásady:
- volající účastník zavolá požadované účastníky a vyčká jejich přihlášení;
  - volající účastník se ohlásí názvem OJ, pracovním zařazením, svým příjmením a slovy „oběžník z ... do ...“, a následně vyjmenuje všechny přejímající účastníky počínaje nejbližším;
  - jednotliví přejímající účastníci se hlásí v pořadí, jak byli jmenováni;
  - po ohlášení všech přejímajících účastníků předá volající zprávu;
  - pokud se zpráva zapisuje, opakuje ji nejbližší účastník, který je oprávněn žádat v průběhu předávání o vysvětlení nesrozumitelných slov;
  - ostatní účastníci nesmějí oběžník rušit a vysvětlení případných nejasností si vyžádají před vlastním potvrzením převzetí zprávy;
  - volající je povinen poskytnout vysvětlení a opravy;
  - správné předání zprávy se ověří tím, že nejbližší přejímající účastník přečte celý fonogram a volající účastník potvrdí úplnost zprávy slovem „správně“;

- i) volající jmenuje postupně všechny přijímající účastníky a ti převzetí zprávy potvrdí slovem „rozuměl“ nebo „rozumím“ a svým příjmením;
- j) poté volající ukončí předávání zprávy slovem „konec“.
- (10) Při poruše telefonních okruhů se fonogramy předávají po náhradním okruhu (pokud je k dispozici) nebo s použitím telefonní sítě veřejného operátora. Jestliže nebylo možné fonogram předat přímo, je povinností odesílatele se přesvědčit, že fonogram byl doručen ihned, jakmile byla odstraněna závada na určeném telefonním okruhu. V případě, že fonogram nebyl některému účastníku doručen, je nutné celé předání fonogramu opakovat.
- (11) Hlasový přenos zpráv – fonogramů souvisejících s bezpečností při organizování a řízení drážní dopravy musí být stručný, jasný a bez zkratek. Komunikace související s bezpečností má přednost před veškerou ostatní komunikací.
- Aby bylo zajištěno, že zprávě bude porozuměno musí obsahovat následující údaje bez ohledu na to, kdo zprávu předává:
- a) uvedení přesné polohy zaměstnanců;
- b) popis prováděného úkolu a informace týkající se potřebného opatření;
- c) v případě potřeby kontakt.
- (12) Zaměstnanec, který přijímá zprávu, nebo který první zjistil nesrozumitelnost hovoru, případně některého slova, požádá o opravu tím, že vyzve druhého účastníka k hláskování a uvede poslední část nebo slovo, které správně převzal. Oprava chyby nebo chyb ve zprávě se provede vždy bez ohledu na to, kdo zprávu předává.
- Předávání zprávy je možné ukončit předávajícím jen po ujištění, že zpráva byla správně přijata a zopakována.
  - Nouzové zprávy jsou určeny pro vydávání naléhavých provozních pokynů, které jsou přímo spojeny s bezpečností železničního provozu. U těchto zpráv lze vynechat opakování zprávy.
- (13) Pokyny k řízení a organizování drážní dopravy musí příjemce pokynu zopakovat, aby bylo zřejmé, že pokynu rozuměl. Pokud je opakování zprávy nebo pokynu nařízeno DAP, musí být přijímajícím účastníkem provedeno bez prodlení a v plném rozsahu.
- (14) Aby komunikaci související zejména s bezpečností železničního provozu bylo správně porozuměno, bez ohledu na obsah zprávy nebo pokynu, musí se pro identifikaci písmen abecedy a číslic použít hláskování:
- a) při citování slov, jmen a názvů, které se obtížně vyslovují, nebo by mohly být špatně pochopeny;
- b) v případě rušení spojení nebo i v případě rušivého hluku na pracovišti;
- c) když o hláskování požádá zaměstnanec předávající nebo přijímající zprávu;
- d) při citování správné identifikace návěstidel nebo výhybek.
- (15) Při předávání zpráv (hovorech), souvisejících s organizováním a řízením drážní dopravy, které jsou předávány dle uzavřených mezinárodních smluv o navázání infrastruktur v jiném než českém jazyce, se při hláskování musí použít mezinárodní znění.
- (16) Hláskovací tabulky jsou uvedeny v Příloze N.
- (17) Při komunikaci/předávání zpráv v provozním jazyku SŽ (český jazyk) se musí používat terminologie uvedená v Příloze O.

- (18) V příslušných pohraničních ujednáních musí být uvedeno, v jakém jazyce je povolena vzájemná komunikace zaměstnanců. Terminologie uvedená v Příloze O musí být v těchto případech prováděna v tomto jazyce.
- (19) Při telefonní komunikaci mezi zaměstnancem, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném úseku a strojvedoucím (nouzové spojení na HDV) se zaměstnanci identifikují v souladu s ustanovením tabulek 1 a 2 čl. 8.
- (20) Při komunikaci mezi zaměstnancem řízení železničního provozu a strojvedoucím je zaměstnanec řízení provozu odpovědný za zajištění toho, že hovoří přímo se strojvedoucím uvnitř oblasti (úseku), kterou řídí. Tato zásada platí i po novém navázání spojení při jeho přerušení v průběhu přenosu zprávy.
- (21) Čísla se ve vzájemné komunikaci uvádějí (vyslovují) jako souborná čísla dle těchto zásad:

**tabulka 23 – Zásady pro uvádění (vyslovování) čísel ve vzájemné komunikaci**

čísla v rozsahu	zásada	příklad
1 až 999	uvádějí se matematicky	999 – devět set devadesát devět
1 000 až 9 999	uvádějí se jako dvě dvouciferná čísla za sebou	9999 - devadesát devět devadesát devět
10 000 až 99 999	uvádějí se jako dvouciferné a trojciferné číslo za sebou	99999 – devadesát devět devět set devadesát devět
100 000 až 999 999	uvádějí se jako dvě trojciferná čísla za sebou	999999 – devět set devadesát devět devět set devadesát devět
devíticiferná	uvádějí se jako tři trojciferná čísla za sebou	972345678 – devět set sedmdesát dva tři sta čtyřicet pět šest set sedmdesát osm

- (22) Pokud je předávání zpráv výjimečně povoleno prostřednictvím konkrétních aplikací veřejného internetu, musí to být uvedeno v ZDD.

## článek 90 Telefonní zápisník

- (1) Telefonní zápisník je tiskopis – kniha, do které se v souladu s DAP zapisují údaje o vedených telefonních hovorech, včetně obsahu a také údaje dle odst. (2) a (3) tohoto článku.
- (2) Zápis pokynu oznámeného závazným slovním zněním, zápis pokynu nařízeného předpisem SŽ D1, zápis údajů sjednaných podle příslušných předpisů (např. předání bezpečnostního štítku dle předpisu SŽ Bp1) a případně další důležité údaje, musí být prováděny vždy doslovně, a to s použitím zkratk, které jsou uvedeny v DAP, popř. v ZDD.
- (3) Do telefonního zápisníku se zapisují i důležité došlé a podané zprávy včetně zpráv podaných příslušným spojením ostatním účastníkům v rámci zachování bezpečnosti provozování drážní dopravy.
- (4) V souladu s předpisem SŽ D1 mohou být zápisy nahrazeny záznamem hovorů pořízených a archivovaných záznamovým zařízením.
- (5) Telefonní zápisník musí být založen:
- a) na stanovištích určených k řízení a výkonu dopravní služby;
  - b) u všech ostatních účastnických telefonních stanic, které určí příslušný vedoucí zaměstnanec.

- (6) Telefonní zápisník se na titulní straně označí pořadovým číslem v příslušném kalendářním roce, razítkem OS nebo organizace, datem, od kdy do kdy byl zápisník používán, záznamem o počtu stránek a vlastnoručním podpisem zaměstnance, který stránky očísloval. Údaje dle odst. (1) až (3) se zapisují do předtištěných sloupců.

Zpráva se zaznamenává tak, že se zapíše do jednotlivých sloupců tiskopisu:

- a) čas – doba podání, přijetí nebo odeslání zprávy (hodina a minuta se zaznamená čtyřciferným číslem); tento čas se zapíše po ukončení odeslaného nebo převzatého hlášení po slově „konec“; v případě zápisu pokynu se uvede čas sepsání;
  - b) pořadové číslo zápisu;
  - c) název telefonní účastnické stanice, se kterou bylo hovořeno (ve zkratce) nebo její telefonní číslo;
  - d) obsah zprávy;
  - e) v případě osobního kontaktu (bez použití telekomunikačního prostředku) se uvede jméno zaměstnance s nímž byla komunikace provedena a oba účastníci záznam podepíší.
- (7) Všechny fonogramy se číslují tak, že první zpráva v každém novém kalendářním měsíci dostane číslo 1. Zaměstnanec, který provádí v kalendářním dni první zápis (první zápis od času 00:00), zapíše červeně doprostřed následujícího volného řádku datum nebo datum vyznačí datumovým razítkem červené barvy.
- (8) Do telefonního zápisníku se také zapisují všechny okolnosti, které mají vliv na telefonní provoz. Text důležitých zpráv se podtrhne.
- (9) Vzor telefonního zápisníku je uveden v Příloze M.

## **kapitola V Železniční služební telekomunikační síť a telefonní hovory**

### **článek 91 Telefonní ústředny**

- (1) Volání účastníků mezi jednotlivými ústřednami ŽSTS a volání ze sítí veřejných operátorů se provádí volbou celého devítimístného čísla. Volání účastníků uvnitř obvodu ústředny (např. v obvodu dopravní nebo OJ) je možné uskutečnit zkrácenou volbou účastnického čísla (např. pro číslo 972 444 433 lze v takovém případě použít pouze volbu čísla 444 33).
- (2) Na telefonních ústřednách se používají tyto akustické signály:
  - a) oznamovací tón – Morseova značka pro písmeno D „ - . . “;
  - b) obsazovací tón – krátké tóny (tečky Morseovy abecedy);
  - c) kontrolní volací tón – dlouhé tóny v intervalech vyzvánění stanice účastníka;
  - d) odkazovací tón – fonická hláska nebo postupně se zvyšující tóny (tzv. „halali“).
- (3) Pokud účastník neuslyší po zvednutí mikrotelefonu nebo po ukončení volby telefonního čísla žádný akustický signál, musí volbu opakovat. Pokud opět neuslyší žádný akustický signál, jedná se o poruchu.
- (4) Telefonní ústředna musí zajistit funkci dočasného přepojení. Přepojením se rozumí možnost přepnutí hovorů z jedné účastnické telefonní stanice na jinou (předem stanovenou), a to buď jako trvalé (hovor je přepojen ihned po ukončení volby čísla) nebo jako zpožděné (hovor je nejprve směrován na původní účastnickou stanici a pokud ta hovor nepřijme ve stanoveném časovém intervalu, je hovor přepojen). Součástí přepojení jsou i hlasové schránky, které umožňují jak okamžité, tak i zpožděné přepojení.

- (5) Přepojení si nastavuje účastník, na jehož jméno je telefonní pobočka (stanice) vedena, sám podle svých provozních potřeb, a to vždy až po odsouhlasení s účastníkem, na jehož účastnickou telefonní stanici hovory přesměrovává.
- (6) Telefonní ústředny umožňují účastníkům individuální nastavení své telefonní stanice včetně uložení zkrácených voleb.

## **článek 92 Telefonní přístroje**

- (1) Telefonním přístrojem se rozumí zařízení, které je telefonním koncovým zařízením umožňující komunikaci a je určené k připojení přímo nebo nepřímo k rozhraní ŽSTS – telefonní ústředně.
- (2) Použití veřejných webových aplikací jako náhradu za telefonní přístroj není při organizování a řízení drážní dopravy dovoleno.
- (3) V ŽSTS je dovoleno používat telefonní přístroje se základním nastavením hlasitosti sluchátka. Zaměstnanci s nedostatečným sluchem při vedení telefonického hovoru musí použít naslouchací přístroj, který si zajišťuje zaměstnanec sám a není součástí telefonního přístroje. Toto ustanovení se nevztahuje na komerční telefonní provoz.
- (4) Hlasitý odposlech (reproduktorový režim), je funkce telefonního přístroje, která umožňuje přehrávat zvuk přes integrované reproduktory bez nutnosti použití sluchátek.
- (5) Telefonní přístroj s funkcí hlasitého odposlechu je určen pro zaměstnance, jejichž charakter práce to vyžaduje nebo když je potřeba umožnit poslech hovoru většímu počtu přítomných zaměstnanců (zpravidla na pracovišti zaměstnanců, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy). Hlasité odposlechy nejsou vhodné pro použití v hlučných provozech ani v prostorech s nevyhovující akustikou. O vybavení pracovišť telefonními přístroji s funkcí hlasitého odposlechu rozhoduje vedoucí zaměstnanec pracoviště, na kterém má být telefonní přístroj používán.
- (6) Pokud je funkce hlasitého odposlechu telefonního přístroje (včetně MT) zapnuta na pracovišti, které se nepodílí na organizování a řízení drážní dopravy, musí být volající účastník na tuto skutečnost vhodným způsobem upozorněn volaným účastníkem.
- (7) Zaměstnanci, jejichž charakter práce to vyžaduje, mohou být vybaveni náhlavními soupravami. Lze použít náhlavní soupravy, které používají rádiový nebo optický přenos signálu (IR systém).
- (8) Vedoucí zaměstnanec pracoviště, kde se telefonní přístroje s hlasitým odposlechem nebo s náhlavními soupravami používají, zajistí pro obsluhující zaměstnance poučení o obsluze souprav, o vzdálenosti, ze které je třeba mluvit do mikrofonu, popř. další pokyny k zajištění provozu, pokud taková poučení nevyplývají z návodů pro obsluhu daného zařízení.
- (9) Náhlavní soupravy musí také splňovat podmínky pro jednotlivé typy přístrojů a pracovišť, a to podle směrnice o bezpečnosti práce nebo předpisu SŽ Bp1.

## **článek 93 Telefonní hovory v železniční služební telekomunikační síti**

- (1) Telefonní ústředna ŽSTS signalizuje připravenost přijmout volbu oznamovacím tónem. Účastník musí provést volbu do dvaceti sekund. Pokud není volba v této době provedena, ústředna účastníka automaticky odpojí a tento stav je signalizován obsazovacím tónem. Účastník musí volbu ukončit podle typu telefonního zařízení nebo podle zapojovače (dle Návodu) do něhož je telefonní síť sloučena a volání opakovat.

- (2) Pokud se s volbou čísla účastníka (již je signalizován obsazovací tón) i nadále otálí neúměrně dlouhou dobu, vyhodnotí to ústředna jako poruchu, dohledové pracoviště účastnickou stanicí zablokuje a následně bude odpojena od ústředny.
- (3) Volba je úspěšná, jakmile účastník uslyší kontrolní vyzváněcí tón volané účastnické telefonní stanice. Kontrolní vyzváněcí tón se automaticky opakuje zpravidla max 2 minuty, dokud se nepřihlásí volaný účastník. Poté ústředna spojení zruší a signalizuje tento stav volajícimu obsazovacím tónem.
- (4) V případě, že se volající účastník pokusí volat neexistující telefonní číslo nebo účastnickou stanicí odpojenou v ŽSTS z provozu, je tento stav signalizován ústřednou odkazovacím tónem nebo fonickou hláskou. Hlášení fonické hlásky pak zpravidla udává i důvod nemožnosti uskutečnit volání.
- (5) Volbu telefonních čísel, ke kterým nemá volající účastník oprávnění, signalizuje ústředna ŽSTS obsazovacím tónem nebo fonickou hláskou.

#### **článek 94**

##### **Telefonní hovory do sítí veřejných operátorů**

- (1) Účastníci ŽSTS s tzv. národním oprávněním mohou uskutečňovat hovory s účastníky telefonních sítí veřejných operátorů, poskytujících telekomunikační služby na území České republiky.
- (2) Hovory ze ŽSTS se uskutečňují přímou volbou účastníka (čísla) sítě veřejného operátora s přestupným znakem „0“ (číslo nula).
- (3) Hovory z telefonních čísel veřejných operátorů do sítí ŽSTS se uskuteční přímou volbou účastníka (devítimístné číslo).

#### **článek 95**

##### **Mezinárodní telefonní hovory**

- (1) Mezinárodní telefonní hovory lze uskutečňovat s využitím ŽSTS nebo s využitím telefonních sítí veřejných operátorů, pokud má účastnická stanice v případě volání mimo EU tzv. mezinárodní oprávnění.
- (2) Mezinárodní hovory mezi zaměstnanci pohraničních stanic nebo pracovišť, která přeshraniční provoz organizují a řídí, pro která jsou zřízeny samostatné okruhy, platí pravidla stanovená v pohraničních ujednáních.
- (3) Pro okruhy, určené k řízení železničního provozu pohraničních stanic, musí být v pohraničním ujednání uvedeno, jaký jazyk se při hovorech smí používat, a závazná znění hlášení – hovorů, která jsou pro řízení provozu nařízena.

#### **článek 96**

##### **Telefonní seznamy**

- (1) Telefonní seznam je tvořen databází účastníků a jejich telefonních čísel v rámci ŽSTS a dalších telekomunikačních sítí v rámci SŽ.
- (2) Zaměstnanci příslušných OS mohou být podle povahy své práce vybaveni i mobilními telefony sítě veřejného operátora nebo přenosnými terminály rádiové sítě GSM-R.
- (3) Pracoviště, která mají přidělena přenosný terminál rádiové sítě GSM-R, musí mít k dispozici telefonní seznam účastnických čísel GSM-R CZ potřebných pro výkon pracovních činností na příslušném pracovišti.

## **ČÁST SEDMÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

### **článek 97 Zmocňovací ustanovení**

- (1) Tento předpis nabývá platnosti vydáním v elektronické knihovně dokumentů a předpisů (eDAP) a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.
- (2) Změny nebo opravy předpisu SŽ Z11 schvaluje generální ředitel SŽ.
- (3) K vydávání výjimek z předpisu SŽ Z11 je zmocněn jeho gestorský útvar. Z ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů, není možno výjimky udělovat.
- (4) Pro povolování výjimek z předpisu SŽ Z11 a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověťí státní organizace Správa železnic.
- (5) Oprávněným k podávání výkladu k ustanovením předpisu SŽ Z11 je jeho gestorský útvar<sup>1</sup>.

### **článek 98 Zrušovací ustanovení**

Dnem účinnosti předpisu SŽ Z11 se zrušuje SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení, vydaný s účinností od 1. ledna 2025 pod čj. 62574/2024-SŽ-GR-O11.

---

<sup>1</sup> V době schválení tohoto předpisu je to odbor předpisů a technologie.

## **SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY**

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

Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích)

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Vyhláška č. 155/2005 Sb., o způsobu tvorby volacích značek, identifikačních čísel a kódů, jejich používání a o druzích radiokomunikačních služeb, pro které jsou vyžadovány

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

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

### **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 státní organizací Správa železnic

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů

SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

SŽ D5-1 Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček

SŽ D5-3 Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování doplňujících ustanovení k předpisům pro obsluhu telekomunikačních zařízení a provozních řádů rádiových sítí

SŽ D7/2 Organizování výlukových činností

SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic

SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic

SŽ SR70

SŽ T1 Telefonní provoz

SŽ T7 Rádiový provoz

SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

SŽ Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí

SŽ Z3 Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště

SŽ Z8, díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS

SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

SŽ SM008 Systém posuzování vlivu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu na bezpečnost provozování dráhy

Směrnice SŽDC č. 35 Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu

**Příloha A** (normativní)**Vzorové sestavení volací značky v rádiovém provozu**

Níže uvedené vzorové příklady platí pro všechny typy místních i traťových rádiových sítí.

**A.1 Pevná pracoviště**

vybavení: základnová radiostanice  
 obslužné zařízení: ovládací souprava/zapojovač (terminál)  
 způsob použití: dálková nebo místní obsluha  
 volací značku vždy tvoří:

PRACOVNÍ ZAŘAZENÍ ZAMĚSTNANCE + MÍSTO VÝKONU PRÁCE

**tab. A.1 – Vzorové příklady pro sestavení volací značky pevného pracoviště**

pracovní zařazení	řízený úsek/obvod	volací značka
výpravčí	místně řízená doprava	výpravčí Benešov
	řízený úsek DOZ mimo dopravnu, ve které pracoviště sídlí	výpravčí Karlovy Vary
	řízený úsek DOZ, včetně řízení dopravní, ve které pracoviště sídlí	výpravčí Blatno
	stavědlo v dopravně	výpravčí Třebová devatenáct
traťový dispečer CDP	řízený úsek DOZ s více dopravami	CDP Praha
traťový dispečer CDP	řízený úsek DOZ s jednou dopravou nebo její částí	CDP Přešov
dirigující dispečer	trať D3	dirigující Vamberk
		dirigující dispečer Vamberk
signalista stavědla	obvod stavědla v dopravně	stavědlo jedna Loučná
provozní dispečer CDP	obsluha TRS v rádiově řízeném úseku	provozní dispečer dva Přešov

**A.2 Pohyblivá pracoviště**

vybavení: vozidlová nebo přenosná radiostanice  
 obslužné zařízení: radiostanice nebo obslužný terminál  
 způsob použití: místní obsluha  
 volací značku vždy tvoří:

PRACOVNÍ ZAŘAZENÍ ZAMĚSTNANCE + MÍSTO VÝKONU PRÁCE + PŘESNÁ POLOHA

**tab. A.2 - Vzorové příklady pro sestavení volací značky pohyblivého pracoviště**

<b>pracovní zařazení</b>	<b>pracoviště a poloha</b>	<b>volací značka</b>
strojvedoucí	vlak v obvodu dopravní	strojvedoucí vlaku 2109 v Kolíně
	vlak v traťovém úseku	strojvedoucí vlaku 6509 mezi Jilemnicí a Pšovky
	PMD v traťovém úseku	strojvedoucí PMD 800110 mezi Domašínem a Roklí
	druhá záloha v dopravně	strojvedoucí druhé zálohy na šestnácté koleji v Opočně
	HDV odstavené v dopravně	strojvedoucí <sup>1)</sup> Brabak na páté koleji v Toužimi
	HDV v dopravně při sjednání posunu bez posunové čety	strojvedoucí <sup>1)</sup> Regionovy na koleji devět bē v Hněvicích
	SHV na pracovním místě v dopravně	strojvedoucí <sup>1)</sup> muvky na výhybce dvacet pět v Polné
	SHV na vyloučené traťové koleji	strojvedoucí <sup>1)</sup> podbíječky na vyloučené koleji v km 16,350
	SHV v obvodu dopravní	strojvedoucí <sup>1)</sup> montážního vozu na druhé koleji v Šumperku
traťmistr	v traťovém úseku <sup>2)</sup>	traťmistr <sup>1)</sup> mezi Uherskem a Malou Skálou v km 145,820
zaměstnanec pro řízení sledu	v dopravně <sup>2)</sup>	zaměstnanec pro řízení sledu <sup>1)</sup> v Lomnici
technik SSZT	jeden ze dvou techniků SZT v dopravně <sup>2)</sup>	zabezpečovák Holý <sup>1)</sup> v Karlově
vrchní mistr SSZT	v dopravně <sup>2)</sup>	vrchní mistr <sup>1)</sup> v Novém Sedle
vedoucí pracovní skupiny ST	v traťovém úseku <sup>2)</sup>	vedoucí pracovní skupiny <sup>1)</sup> mezi Hodonínem a Bělotínem
technik ČD-T	v dopravně <sup>2)</sup>	technik telematiky <sup>1)</sup> ve Frýdlantu
vedoucí posunu	první záloha v dopravně <sup>2)</sup>	vedoucí posunu první zálohy <sup>1)</sup> v Dubí
	posun dopravce v dopravně <sup>2)</sup>	vedoucí posunu Cargorail <sup>1)</sup> v Třebušicích
posunovač	posun dopravce v dopravně <sup>2)</sup>	první posunovač Cargorail <sup>1)</sup> v Liberci
	jeden ze dvou posunovačů druhé zálohy v dopravně <sup>2)</sup>	první posunovač druhé zálohy <sup>1)</sup> v Kacíkově
vozmistr	v dopravně <sup>2)</sup>	vozmistr Brabak <sup>1)</sup> v Tlučné
hlavní operatér	kontrolní činnost v dopravně <sup>2)</sup>	hlavní operatér <sup>1)</sup> v Modleticích
technik SEE	vyloučená traťová kolej <sup>2)</sup>	technik SEE <sup>1)</sup> na vyloučené traťové koleji
velitel jednotky HZS	zásah v obvodu dopravní <sup>2)</sup>	velitel jednotky Praha <sup>1)</sup> v Kladně

strojník HZS	jeden ze dvou strojníků při zásahu na přejezdu v dopravě <sup>2)</sup>	strojník jedna <sup>1)</sup> v Blatné
velitel družstva HZS	zásah v traťovém úseku <sup>2)</sup>	velitel družstva Liberec <sup>1)</sup> mezi Babínem a Chabry
<p>Poznámky k tabulce A.2:</p> <p>1) přesná definice pracovního zařazení zaměstnance (u strojvedoucích i potřebná specifikace pracoviště podle typu HDV nebo názvu dopravce) musí být uvedena v PŘ rádiových sítí pro příslušnou OS, dopravce nebo CPS;</p> <p>2) navázání spojení s uvedenou volací značkou musí zaměstnanec uskutečnit v souladu s ustanovením čl. 8.</p>		

## Příloha B (informativní)

## Vzorové příklady rádiové komunikace v MRS

## B.1 Rádiová komunikace mezi výpravčím a dozorcem výhybek při pracovní činnosti mazání a čištění výhybek:

tab. B.1 – Příklad rádiové komunikace mezi výpravčím a dozorcem výhybek v MRS

VÝPRAVČÍ STANICE BEČOV	DOZORCE VÝHYBEK STANICE BEČOV
Před zahájením komunikace, např. přímo nebo prostřednictvím vhodného telekomunikačního zařízení došlo k dohodě obou zaměstnanců, na jaké síti bude komunikace probíhat, jak bude práce probíhat, jak budou zaměstnanci postupovat v případě poruchy spojení a oba zaměstnanci předtím provedli zkoušku spojení a funkční zkoušku dle tohoto předpisu.	
	„Výpravčí Bečov“, „zde je“ „dozorce výhybek v Bečově“. „Příjem“.
„Výpravčí Bečov“. „Příjem“.	
	Jsem na přístupové cestě u zhlaví směr Lomnice a začnu pracovat na výhybce čtyři, žádám o její přestavení a ponechání v této poloze do 12:10. „Příjem“.
Povoluji práce na výhybce čtyři do 12:10. Výhybku přestavuji. „Příjem“.	
	„Rozumím“. „Příjem“.
Pokud by po provedení práce na výhybce č. 4 došlo k ukončení pracovní činnosti, musí dojít k ukončení spojení slovem „konec“ kteréhokoliv z účastníků. Druhý účastník to potvrdí slovy „konec“ a „rozumím“. Jednalo by se o ukončení rádiového spojení a při další činnosti (např. po přestávce na oddech, po vykonání jiné pracovní činnosti dozorce výhybek v budově apod.) by muselo dojít k opětovnému navázání spojení a uvedení volacích značek v plném rozsahu.	
Pokud ale bude rádiová komunikace po provedení pracovní činnosti na výhybce č. 4 následně pokračovat (např. pro provedení práce na výhybce č. 6), jedná se o nepřerušování rádiového spojení a následná komunikace těchto účastníků bude navázána již jen ve zjednodušené identifikaci a bude probíhat takto:	
	„Dozorce výhybek“, „volám“ „výpravčího Bečov“. Práce na výhybce čtyři ukončeny, žádám o přestavení výhybky šest a takto ji ponechat. „Příjem“.
„Výpravčí Bečov“. Výhybku šest přestavuji a bude takto ponechána. „Příjem“.	
	„Rozumím“. „Příjem“.
Pracovní činnost nadále pokračuje, ale výpravčí potřebuje postavit vlakovou cestu pro vlak 5715. Musí proto vyzvat dozorce výhybek k přerušování práce, sdělit mu důvod a další podmínky, a vyčkat na ohlášení, že došlo k ukončení prací a k vyklizení pracoviště. Komunikace bude probíhat takto:	
„Výpravčí Bečov“, „volám“ „dozorce výhybek“. Práce na výhybce šest musí být ukončeny, od Lomnice potřebuji postavit vlakovou cestu pro vlak na první kolej. Po vjezdu vlaku se ohlásíte. „Příjem“.	
	„Dozorce výhybek“. Práce na výhybce šest jsem ukončil. Po vjezdu vlaku na první kolej se ohlásím. „Rozumím“. „Příjem“.

Stavěním vlakové cesty a následným vjezdem vlaku 5715 na první kolej došlo k technologické přestávce, po kterou nemohla práce dozorce výhybek pokračovat a její délka nebyla časově ohraničena. Následná komunikace po vjezdu vlaku bude pokračovat takto:	
	„Výpravčí Bečov“, „zde je“ „dozorce výhybek“. Žádám o pokračování práce na výhybce šest. „Příjem“.
„Výpravčí Bečov“. Práce na výhybce šest povolují. „Příjem“.	
	„Rozumím“. „Příjem“.
Po ukončení práce na výhybce č. 6 chce dozorce výhybek zcela ukončit svoji pracovní činnost a odejít na oběd. Jedná se tedy o ukončení rádiového spojení s uvedením slova „konec“ od kteréhokoliv účastníka spojení. Komunikace bude probíhat takto:	
	„Výpravčí Bečov“, „zde je“ „dozorce výhybek“. Práce na výhybce šest ukončeny. Odcházím zpět do výpravní budovy a budu čerpat přestávku na oběd. „Konec“.
„Výpravčí Bečov“. Práce na výhybce šest ukončeny, odcházíte na oběd. „Rozumím“. „Konec“.	
Pokud by po přestávce na oběd (nejedná se o technickou nebo technologickou přestávku z provozních důvodů) chtěl dozorce výhybek pokračovat v práci v kolejišti (např. na stejném zhlaví), muselo by mezi ním a výpravčím znovu dojít k navázání spojení prostřednictvím příslušné volací značky, včetně všech ostatních podmínek, které jsou pro rádiovou komunikaci určeny.	

## B.2 Rádiové komunikace mezi vedoucím posunu a strojvedoucím první zálohy při pracovní činnosti posun ve stanici Kočov:

Byl sjednán posun pro přestavení soupravy vozů z koleje č. 5 přes zhlaví a záhlaví směr Suchá na kolej č. 3 na jinou stojící soupravu vozů, kde bude posun ukončen.

**tab. B.2 – Příklad rádiové komunikace mezi vedoucím posunu a strojvedoucím v MRS**

VEDOUCÍ POSUNU PRVNÍ ZÁLOHY	STROJVEDOUCÍ PRVNÍ ZÁLOHY
Před zahájením komunikace došlo k dohodě zaměstnanců, na jaké síti bude komunikace probíhat, jak bude práce probíhat, jak budou zaměstnanci postupovat v případě poruchy spojení a oba zaměstnanci předtím provedli zkoušku spojení a funkční zkoušku dle tohoto předpisu. Vedoucí posunu jako zaměstnanec řídící posun poté sjednal posun s výpravčím a obdržel od něj následně i souhlas k posunu. Komunikace začne navázáním spojení prostřednictvím volacích značek.	
	„Vedoucí posunu první zálohy v Kočově“, „tady je“ „strojvedoucí první zálohy na páté koleji v Kočově“. „Příjem“.
„Vedoucí posunu první zálohy v Kočově“. „Příjem“.	
	Jsem připraven k zahájení posunu. „Příjem“.
„Rozumím“. „Příjem“.	
Následně vedoucí posunu vydá pokyn strojvedoucímu k zahájení posunu z koleje č. 5 na záhlaví směr stanice Suchá, a to v souladu s DAP. Strojvedoucí bude dle rozhodnutí zaměstnance řídícího posun opakovat přijetí pokynů vždy před uvedením posunového dílu do pohybu.	
„První záloha ve stanici Kočov z páté koleje na záhlaví směr Suchá posunuj“. „Příjem“.	

	„První záloha ve stanici Kočov z páté koleje na záhlaví směr Suchá posunuj“. „Rozumím“. „Příjem“.
Pro jízdu posunového dílu jsou pokyny předávány v minimální hodnotě opakovací doby 5 sekund, a to až do chvíle, kdy celý posunový díl zastaví za rozhodujícím seřaďovacím návěstidlem (v opačném směru), které bude následně dovolovat posun na kolej č. 3. Proto vedoucí posunu přejde v průběhu posunu (v době, kdy se konec posunového dílu blíží za úroveň seřaďovacího návěstidla) do nepřerušované komunikace (trvale drží tlačítko vysílání „PTT“ na své PR – jedná se o simplexní režim s trvalým spojením) a spojení pokračuje takto:	
„První záloha ve stanici Kočov na záhlaví směr Suchá pomalu.“ „Pomalů“. „Pomalů“. „Stůj“. „Příjem“.	strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynů nepotvrzuje
Po zastavení posunu uvolní vedoucí posunu tlačítko pro vysílání a vyčká na postavení posunové cesty výpravčím. Strojvedoucí si mezitím vyžádá, aby mu v rámci posledních 100 m při sunutí na obsazenou kolej č. 3 byly pokyny pro vzdálenost chybějící k najetí na stojící vozy předávány v počtu vozů a podle jejich velikosti. Komunikace pokračuje takto:	
	„Strojvedoucí první zálohy“, „volám“ „vedoucího posunu první zálohy“. Při sunutí pro posledních 100 metrů mi předávejte pokyny pro posun v počtu zbývajících vozů a podle jejich velikosti. „Příjem“.
„Vedoucí posunu první zálohy“. Při sunutí pro posledních 100 metrů budu předávat pokyny pro posun v počtu zbývajících vozů a podle jejich velikosti“. „Rozumím“. „Příjem“.	
Poté, co byla postavena posunová cesta na příslušném seřaďovacím návěstidle (pro sunutí na kolej č. 3), pokračuje rádiová komunikace takto:	
„První záloha ve stanici Kočov ze záhlaví směrem na obsazenou třetí kolej posunuj“. „Příjem“.	
	„První záloha ve stanici Kočov ze záhlaví směrem na obsazenou třetí kolej posunuj“. „Rozumím“. „Příjem“.
V časovém intervalu 5 sekund musí vedoucí posunu vydat pokyn k dalšímu pokračování sunutí. Případně tento pokyn podle vzdálenosti znovu opakuje (vždy do 5 sekund). Komunikace s přerušovaným spojením pokračuje takto:	
„První záloha ve stanici Kočov směrem na obsazenou třetí kolej posunuj“. „Příjem“.	strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynu nepotvrzuje
Při vzdálenosti posledních 100 metrů před stojící soupravou doplní vedoucí posunu předání pokynu o počet vozů a jejich velikosti, současně přejde do režimu trvalého spojení (drží tlačítko vysílání „PTT“ na své PR), a to až do okamžiku, kdy posunový díl zastaví před stojícími vozy na koleji č. 3.	
„První záloha ve stanici Kočov směrem na obsazenou třetí kolej pomalu.“ „Na pět velkých vozů“. „Pomalů“. „Na dva velké vozy“. „Pomalů“. „Na půl vozu“. „Pomalů“. „Stůj“. „Příjem“.	strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynů nepotvrzuje
Následně vedoucí posunu uvolní tlačítko vysílání a simplexní režim s trvalým spojením ukončí. Poté může dle dohodnutých dispozic dojít např. ještě ke svěšení vozidel, tedy k předání návěsti <b>Stlačit</b> . Poté bude posun ukončen a tím bude ukončena i rádiová komunikace. Vedoucí posunu a strojvedoucí budou následně čerpat přestávku na oddech. Komunikace bude pokračovat takto:	

„První záloha ve stanici Kočov na třetí koleji stlač“. „Příjem“.	
„První záloha ve stanici Kočov na třetí koleji stůj.“ Posun ukončen. „Konec“.	„První záloha ve stanici Kočov na třetí koleji stlač“. „Rozumím“. „Příjem“.
	strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynu nepotvrzuje, pouze následně potvrdí ukončení komunikace
	„Rozumím“. „Konec“.
Komunikace byla tímto ukončena.	

**Příloha C (informativní)****Vzorové příklady rádiové komunikace v SRV****C.1 Navázání komunikace mezi strojvedoucím a dirigujícím dispečerem**

Příklad rádiové komunikace mezi dirigujícím dispečerem Bakov a strojvedoucím vlaku 19220 pro splnění podmínky ohlašovací povinnosti na trati, kde je dle PND3 stanoveno základní spojení prostřednictvím SRV se selektivní volbou.

**tab. C.1 – Rádiová komunikace mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím v SRV**

<b>DIRIGUJÍCÍ DISPEČER BAKOV</b>	<b>STROJVEDOUČÍ VLAKU 19220</b>
Strojvedoucí vlaku 19220 po dojezdu do dopravní Olše volá dirigujícího dispečera prostřednictvím selektivní volby. Dirigující dispečer potvrdí přijetí hovoru na obslužném zařízení ZR (nebo obsluhou zapojovače do něhož je ZR zapojena) a komunikace bude následně probíhat takto:	
„Dirigující Bakov“. „Příjem“.	
	„Strojvedoucí vlaku 19220 v dopravně Olše“. „Příjem“.
Po splnění podmínek pro navázání spojení prostřednictvím selektivní volby pokračuje rádiová komunikace takto:	
	„Vlak 19220 v dopravně Olše v 17:53“. „Sokol“. „Příjem“.
„Vlak 19220 v dopravně Olše v 17:53“. „Rozuměl Topinka“. „Konec“.	
	„Rozumím“. „Konec“.
Komunikace tímto byla ukončena. V případě, že by komunikace pokračovala, např. žádostí pro jízdu do další dopravní, strojvedoucí by pokračoval v komunikaci další žádostí v souladu s ustanovením předpisu SŽ D3. Ukončení rádiové komunikace by pak nastalo až po udělení souhlasu dispečerem k další jízdě a následně použitím slova „konec“ kteréhokoliv účastníka spojení.	

**C.2 Provedení zkoušky spojení strojvedoucím v SRV bez selektivní volby**

Příklad rádiové komunikace mezi strojvedoucím vlaku 16320 a dirigujícím dispečerem Louka na trati D3 při provedení zkoušky spojení na základě návštěvy radiovníku.

**tab. C.2 – Zkouška spojení strojvedoucím v SRV bez selektivní volby**

<b>DIRIGUJÍCÍ DISPEČER LOUKA</b>	<b>STROJVEDOUČÍ VLAKU 16320</b>
Strojvedoucí vlaku 16320 v místě, kde je dle návštěvy radiovníku povinen změnit (přepnout) základní rádiové spojení (dle TTP) na SRV, naváže spojení hlasovou výzvou a provede zkoušku spojení takto:	
	„Dirigující dispečer Louka“, „zde je“ „strojvedoucí vlaku 16320 mezi Řepínem a dopravnou Skuteč“. Zkouška spojení. Jak mne slyšíte? „Příjem“.
„Dirigující dispečer Louka“. Slyším vás dobře. „Příjem“.	

	„Rozumím“. „Konec“.
„Rozumím“. „Konec“.	
Zkouška spojení byla provedena a komunikace tímto ukončena. V rámci další rádiové komunikace, např. po příjezdu vlaku do nejbližší dopravní, musí být navázání spojení uskutečněno znovu v plném rozsahu.	

### C.3 Provedení zkoušky spojení strojvedoucím v SRV se selektivní volbou

Příklad rádiové komunikace mezi strojvedoucím vlaku 17212 a dirigujícím dispečerem Jesenice na trati D3 při provedení zkoušky spojení na základě návěsti radiovníku:

**tab. C.3 – Zkouška spojení strojvedoucím v SRV se selektivní volbou**

DIRIGUJÍCÍ DISPEČER JESENICE	STROJVEDOUČÍ VLAKU 17212
Strojvedoucí vlaku 17212 v místě, kde je návěstí radiovníku povinen změnit (přepnout) základní rádiové spojení dle TTP na SRV, použije nejprve selektivní volbu dle PŘ. Protože je SRV vybavena selektivní volbou, budou se oba účastníci tohoto typu spojení identifikovat pouze vlastní volací značkou. Dirigující dispečer potvrdí přijetí hovoru na obslužném zařízení ZR (nebo obsluhou zapojovače do něhož je ZR zapojena) a komunikace bude následně probíhat takto:	
„Dirigující Jesenice“. „Příjem“.	
	„Strojvedoucí vlaku 17212 mezi Kájovem a dopravnou Slaný“. Zkouška spojení. Jak mne slyšíte? „Příjem“.
Slyším vás dobře. „Příjem“.	
	„Rozumím“. „Konec“.
„Rozumím“. „Konec“.	
Zkouška spojení byla provedena a komunikace tímto ukončena. V rámci další rádiové komunikace, např. po vjezdu vlaku do nejbližší dopravní, musí být navázání spojení uskutečněno znovu v plném rozsahu.	

## Příloha D (informativní)

## Vzorové příklady rádiové komunikace v SRD

## D.1 Navázání rádiové komunikace s použitím volacího čísla

Příklad rádiové komunikace mezi výpravčím stanice Hořetín a strojvedoucím vlaku 4760 při použití volacího čísla na obou radiostanicích (ZR i VR):

tab. D.1 – Rádiová komunikace mezi výpravčím a strojvedoucím při použití volacího čísla

VÝPRAVČÍ STANICE HOŘETÍN	STROJVEDOUČÍ VLAKU 4760 VE STANICI HOŘETÍN
Výpravčí volá strojvedoucího vlaku prostřednictvím selektivní volby (SV), tedy s použitím volacího čísla (004760). Při navazování spojení se oba identifikují pouze vlastní volací značkou, ale musí současně dodržet podmínky ostatních vztažných DAP. Po obsluze ZR dle Návodu vyčká výpravčí na propojení hovoru s VR a ohlášení strojvedoucího jeho volací značkou.	
	„Strojvedoucí vlaku 4760 v Hořetíně“.
„Výpravčí Hořetín“.	
Byly splněny podmínky pro navázání spojení a rádiová komunikace pokračuje např. takto:	
Na páté koleji vyčkáte na ukončení výluky traťové koleje.	
	Na páté koleji vyčkám na ukončení výluky traťové koleje. „Rozumím.“
Následně hovor ukončí kterýkoliv z účastníků spojení.	
„Konec“.	
	„Rozumím“. „Konec“.
V případě další komunikace musí být spojení opět navázáno s použitím přesné identifikace obou účastníků.	

Příklad dle tabulky D.1 platí v potřebném rozsahu i jako vzor pro navazování a průběh komunikace v síti GSM-R CZ.

## D.2 Navázání rádiové komunikace bez použití volacího čísla

Příklad rádiové komunikace mezi strojvedoucím SHV a výpravčím stanice Jevíčko (na VR SHV nelze nastavit a použít volací číslo):

tab. D.2 – Rádiová komunikace mezi výpravčím a strojvedoucím bez použití volacího čísla








VÝPRAVČÍ STANICE JEVÍČKO	STROJVEDOUČÍ SHV MUV 69 NA TŘETÍ KOLEJI VE STANICI JEVÍČKO
Strojvedoucí volá výpravčího a může použít pouze otevřenou výzvu bez použití volacího čísla vlaku, protože VR na SHV jeho nastavení a použití neumožňuje. Na tuto skutečnost upozornil strojvedoucí výpravčího (dispečera) již ve výchozí stanici. V tomto případě musí být pro navázání spojení použity volací značky v předepsaném rozsahu, tedy volaného i volající účastníka. SHV je v PŘ RS dopravce je pro složení volací značky označena jako „muvka“.	
	„Výpravčí Jevíčko“, „tady“ „strojvedoucí muvky na třetí koleji v Jevíčku“.
„Výpravčí Jevíčko“.	

Byly splněny podmínky pro navázání spojení a rádiová komunikace pokračuje např. takto:	
	Ve vhodné vlakové přestávce potřebuji provést dosypání štěrku na výhybce číslo deset. Práce budou trvat asi 20 minut.
„Rozumím.“ Jakmile bude vhodná přestávka k dispozici, ozvu se vám.	
Následně hovor ukončí kterýkoliv z účastníků spojení.	
	„Konec“.
„Rozumím“. „Konec“.	
Pro další komunikaci (v rámci zmíněné vhodné vlakové přestávky) musí být navázáno spojení obdobným způsobem s použitím přesné identifikace obou účastníků.	




**Příloha E** (normativní)**Automatická zkouška spojení v SRD****E.1 Postup pro provádění zkoušky spojení strojvedoucím**

- (1) Podmínkou pro provedení zkoušky spojení je volný kanál!
- (2) Pracoviště výpravčího/dispečera je vybaveno zařízením pro automatické potvrzení zkoušky spojení.
- (3) Výběr pracoviště (výpravčí/dispečer) určuje návěst radiovníku a příslušný PŘ SRD.
- (4) Provedení zkoušky:  
Zkouška spojení s výpravčím:
  - strojvedoucí zvedne mikrotelefon a
  - stiskne tlačítko kódovaného hlášení „D“ a tlačítko „Výpravčí“.Zkouška spojení s dispečerem:
  - lze provést i se zavěšeným mikrotelefonem;
  - stiskne tlačítko kódovaného hlášení „D“ a tlačítko „Dispečer“.
- (5) Základnová radiostanice vyhodnotí příchozí zprávu obsahující kódované hlášení „D“ a spolu s číslem vlaku se zobrazí na displeji ovládací skříňky (terminálu) výpravčího (dispečera).
- (6) V případě úspěšného navázání spojení odpovídajícím kódovaným hlášením vyšle ZR automaticky kódovaný příkaz „Potvrzení zkoušky spojení“ směrem k vlaku.
- (7) Na ovládací skříňce (displeji) VR se rozsvítí indikace kódovaného příkazu „Potvrzení zkoušky spojení“, která je doplněna akustickou signalizací a prosvícením tlačítka „Výpravčí“ nebo „Dispečer“ (podle výběru pracoviště, které strojvedoucí uskutečnil).
- (8) Strojvedoucí stiskne prosvícené tlačítko „Výpravčí“ nebo „Dispečer“, a tím zkoušku spojení ukončí. Poté zavěsí mikrotelefon (pokud ho dle výše uvedeného postupu zvednul).
- (9) Všechny úkony spojené s provedením zkoušky spojení na SRD, jsou standardně zaznamenány na záznamovém zařízení.






















**Příloha F** (normativní)**Kódované příkazy a kódovaná hlášení v SRD****tab. F.1 – Kódované příkazy (výpravčí/dispečer ► strojvedoucí)**

symbol příkazu	význam příkazu
	U nejbližšího návěstidla s návěstí <b>Stůj</b> se spojte s dispečerem
	Odbrzděte a připravte vlak k odjezdu
	Neobsazeno
	Potvrzení zkoušky spojení
<b>V</b>	V nejbližší stanici budete zastaven z důvodu předání dopravních dispozic (např. předání písemného rozkazu apod.)
<b>! STOP !</b>	Dálkové zastavení vlaku
	Neobsazeno
<b>{</b>	Mluvte (aktivace selektivní volby)
	Jedte rychleji
	Jedte pomaleji

**tab. F.2 – Kódovaná hlášení (strojvedoucí ► výpravčí/dispečer)**

symbol příkazu	význam příkazu
	Zpoždění vlaku (používá se pouze v případě poruchy hlasové komunikace)
	Závady na vlaku (používá se pouze v případě poruchy hlasové komunikace)
<b>D</b>	Zkouška spojení
	Žádost o hovor
<b>T</b>	Neobsazeno

**Příloha G** (informativní)**Význam některých dalších symbolů na vozidlové radiostanici****tab. G.1 – Symboly používané na VR a jejich význam**

symbol	význam symbolu
	Nouzové volání (volání i příjem)
<b>S</b>	Přijem nosné na simplexním kanálu
	Klíčování v simplexní síti nebo při retranslaci
	Provozní dispečer
	Výpravčí / traťový dispečer
	Elektrodispečer
	Zavěšení – ukončení/opuštění hovoru
	Přidržení hovoru
	Zrušení přidržení hovoru
	Skupinové volání strojvedoucích v oblasti
	Registrace
	Odregistrace
	Přepnutí aktivního a přidrženého hovoru
	Intercom
	Telefonní seznam (menu volba)
	SMS (zpráva)
	Posunovací režim
	Hlasitost
	Potlačení šumu
	Jas
	Úroveň signálu
	Pokyn klíčujte (použijte tlačítko PTT pro vysílání)
Poznámky k tabulce G.1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• symboly jsou uvedeny bez rozlišení typu rádiové sítě;</li> <li>• další symboly jsou podle typu VR a jejich použití uvedeny v příslušném Návodu pro obsluhu VR.</li> </ul>	

**Příloha H** (informativní)**Vzorové příklady volání na HDV v GSM-R prostřednictvím FN**

Jedná se o případy, kdy HDV (jednotka) nemá dosud registrováno FN vlaku (PMD) nebo je pouze odstavené v dopravně a čeká na provozní výkon apod.

**tab. H.1 – Sestavení FN podle typu hnacího vozidla**

<b>typ vozidla, země registrace</b>	<b>podklady</b>		<b>volba FN na terminálu</b>
HDV CZ (54) v čele vlaku	Z PA zjistit číslo HDV (např. 162 001)	-	3 54 162 001 01
HDV CZ (54) Pendolino	Jednotka je tvořena HDV 681XXX a 682XXX	Z PA zjistit číslo HDV v čele vlaku	3 54 681 006 01 nebo 3 54 682 006 01
HDV CZ (54) 660 - Interpanter	Jednotka má VR ve vozidle 064 XXX	Z PA zjistit číslo vozidla	3 54 064 101 01
HDV CZ (54) 80-30 ŘV „Sysel“	ŘV v čele vlaku není dosud v PA	Od DA ČD zjistit evidenční čís. vozidla	3 54 80 30 006 01
HDV CZ (54) 814 - Regionova	Jednotka má VR ve vozidle 914 XXX	Z PA zjistit číslo vozidla	3 54 914 001 01
HDV CZ (54) 471 City elefant	Z PA zjistit číslo HDV (např. 471 001)	-	3 54 471 001 01
HDV ÖBB (81) Railjet s HV a ŘV	V PA je pouze HDV 1216	Od DA ČD zjistit evidenční číslo ŘV	HV: 900 043 3 0 1216 229 01 ŘV ČD: 4 54 80 90 001 01 ŘV ÖBB: 900 043 3 0 80 91 001 01
HDV ZSSK (56) se SIM CZ	Z PA zjistit číslo HDV (např. 162 001)	-	3 56 162 001 01
HDV PKP IC (51) se SIM CZ	Z PA zjistit číslo HDV (např. 150 043)	-	3 51 150 043 01
HDV CZ (54) 480 – LEO EXPRESS	Z PA zjistit číslo HDV (např. 480 001)	-	3 54 480 001 01
HDV 193 (80) Regiojet	Na HDV je SIM DB	Z PA zjistit číslo HDV	900 049 4 916 193 226 01

**H.1 Volba podle FN HDV:**

Funkční číslo (FN) HDV je spolu s příslušným účastnickým profilem uloženo na SIM kartě vložené do vozidlového terminálu a obsluha ho nemůže změnit.

**H.1.1 Sestavení FN HDV a řídicích vozů se SIM GSM-R CZ**

(1) Vstupní podmínky sestavy FN:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| a) Typ spojení (CT)      | 3 – HV / 4 – řídicí vozy               |
| b) Země registrace (RRC) | 54 – ČR / 56 – Slovensko / 51 – Polsko |

- c) Číslo HDV (EN) 6 čísel HDV bez kontrolní číslice
- d) Číslo řídicího vozu (EN) 7 čísel HDV bez kontrolní číslice
- e) Funkční kód (FC) 01 / 01 nebo 02 (souprava LEO EXPRESS)
- (2) Některé výjimky platné při sestavě FN:
- a) dvoudílné motorové jednotky REGIONOVA mají CT 3 a EN řídicího vozu (914 XXX);
- b) třídílné motorové jednotky REGIONOVA mají CT 3 a EN vloženého vozu (014 XXX);
- c) pětídílné elektrické jednotky INTERPANTER mají CT 3 a EN prostředního vloženého vozu (064 XXX);
- d) třídílné elektrické jednotky INTERPANTER mají CT 3 a EN řídicího vozu (661 XXX);
- e) řídicí vozy třídílných elektrických jednotek mají pouze u EVN 91 54 1 971 008-8 a EVN 91 54 1 971 042-7 CT 3 a EN příslušného vozu, tedy FN 3 54 971 008 01 a 3 54 971 042 01;
- f) u lokomotiv PKP CARGO je EN vytvořeno využitím pouze číselné části z alfanumerického označení HV. Pokud neobsahuje šest číslic, doplní se nula před poslední tři číslice.

**tab. H.2 – Příklady pro sestavení FN HDV**

FN			
CT	RRC	EN	FC
typ volání	země registrace	číslo HDV	funkční kód

**příklady volby podle FN HDV:****celé FN HDV**

volání na lokomotivu	3	54	162117	01	3 54 162 117 01
volání na řídicí vůz 4 54	4	54	80 30 006	01	4 54 80 30 006 01
volání na třídílnou jednotku Regionova	3	54	014 020	01	3 54 014 020 01
volání na pětídílnou jednotku Interpanter	3	54	064 101	01	3 54 064 101 01
volání na soupravu Leo Express 2. stanoviště strojvedoucího	3	54	480 005	02	3 54 480 005 02
volání na SHV	3	54	439 081	01	3 54 439 081 01
volání na lokomotivu č. ET41-194 (PKP Cargo)	3	51	41 0194	01	3 51 41 0194 01

**H.1.2 Sestavení FN HDV se SIM GSM-R společnosti DB InfraGo**

- (1) Německý provozovatel dráhy DB InfraGo používá pro sestavení FN HDV pouze volání typu 4, tedy volání na funkční číslo vozu. Z dvanáctimístného čísla HDV se použijí jen číslice označené v následujícím obrázku:

**Obr. H.1 – Vzor označení HDV DB InfraGo**

- (2) Celé funkční číslo pro volání takového HDV ze sítě GSM-R CZ se pak sestaví podle následujícího vzoru:

**tab. H.3 – Příklady pro sestavení FN HDV se SIM DB InfraGo**

900	RAC	FN				
		CT	1)	2)	EN	FC
zahr. volání	kód země	typ volání			číslo HDV	funk. kód

**příklady:****celé volané číslo**

volání na el. lok. č. 110.401	900	049	4	91	6	110401	01	900 049 4 91 6 110401 01
volání na el. lok. č. 189.903	900	049	4	91	6	189903	01	900 049 4 91 6 189903 01
volání na motorový vůz č. 642.155	900	049	4	95	0	642155	01	900 049 495 0 642155 01

Poznámky k tabulce H.3:

1) Označení typu vozidla

- 91 = elektrická lokomotiva;
- 92 = motorová lokomotiva;
- 93 = vysokorychlostní elektrická motorová jednotka;
- 94 = elektrická motorová jednotka (mimo vysokorychlostních);
- 95 = motorová jednotka;
- 98 = motorová posunovací lokomotiva;
- 99 = vozidlo údržby

2) Doplnková číslice je vytvořena tak, aby kontrolní součet dvanáctimístného a sedmimístného označení HDV (tedy „91 80 6 110 401-7“ i „110 401-7“ podle uvedeného příkladu) byl stejný.

**H.1.3 Sestavení FN HDV se SIM GSM-R Rakouských spolkových drah ÖBB**

Rakouská správa ÖBB používá pro sestavení FN vlaku pouze „Call type 3“.

**tab. H.4 – Příklady pro sestavení FN HDV se SIM ÖBB**

900	RAC	FN		
		CT	EN	FC
zahr. volání	kód země	typ volání	číslo HDV	funk. kód

**příklady:****celé volané číslo**

Volání na el. lok. číslo 1116.123	900	043	3	0 1116123	01	900 043 3 01116123 01
Volání na řídicí vůz číslo 8033.027	900	043	3	0 8033027	01	900 043 3 08033027 01

Volání na mot. lok. číslo 2016.210	900	043	3	0 2016210	01	900 043 3 02016210 01
Poznámky k tabulce H.4: • sedmimístné číslo HDV nebo řídicího vozu se zleva doplní nulou na osm míst.						

**Příloha I** (informativní)**Vzorové příklady sestavení FN vlaku v GSM-R****tab. I.1 – Sestava FN vlaku registrovaného v síti GSM-R CZ**

FN		
CT	UIN	FC
typ volání	číslo vlaku	funkční kód

**příklady:****celé FN**

Volání na vedoucí HDV vlaku 175	2	00175	01	2 00175 01
Volání na vlakvedoucího vlaku 27618	2	27618	10	2 27618 10

**tab. I.2 – Sestava FN PMD registrovaného v síti GSM-R CZ**

FN		
CT	UIN	FC
typ volání	číslo PMD	funkční kód

**příklad:****celé FN**

Volání na vedoucí HDV PMD 800 387	2	800387	01	2 800387 01
-----------------------------------	---	--------	----	-------------

**tab. I.3 – Sestava FN vlaku registrovaného v jiné síti GSM-R**

900	RAC	FN		
		CT	TN	FC
zahr. volání	kód země	typ volání	číslo vlaku	funkční kód

**příklady:****celé FN**

Volání na vedoucí HDV vlaku 374 registrovaného v síti GSM-R D	900	049	2	00374	01	900 049 2 00374 01
Volání na druhé HDV vlaku 43304 registrovaného v síti GSM-R NL	900	031	2	43304	02	900 031 2 43304 02

Poznámky k tabulce:

- volba typu <900> <RAC> <FN> se použije pouze v případě volání na vlak registrovaný v jiné síti GSM-R, než ze které je volán

## Příloha J (informativní)

## Vzorové příklady sestavení FN pro posun v GSM-R CZ

tab. J.1 – Volba podle FN zaměstnance zúčastněného na posunu

typ volání	lokality – pětimístné číslo (bez kontrolní číslice) z číselníku stanic SR 70					druh provozu (posun)	pořadí člena ve skupině (vybrat)	pořadí skupiny v lokalitě (vybrat)	
	CT	N1	N2	N3	N4	N5	TT	MI	TN
podklady pro sestavu FN:	6	?	?	?	?	?	5	vedoucí skupiny 0	skupina posunu 01 až 20
								člen skupiny 1 až 3	skupina vozmistrů 21 až 25
								strojvedoucí posunu 4	skupina tranzitérů (přípravářů) 26 až 30
								neobsazeno 31 až 99	

## příklady sestaveného FN pro posun:




vedoucí posunu 1. zálohy stanice Praha- Libeň	6	5	7	1	7	6	5	0	01
strojvedoucí 2. zálohy stanice Lovosice	6	5	5	8	5	9	5	4	02
Poznámky k tabulce: CT – coll type (typ volání) N – number (číslo) TT – traffic type (druh provozu) MI – member identification (identifikace člena) TN – traffic type (pořadí skupiny)									

**Příloha K** (informativní)**Rádiová spojení GSM-R CZ v oblasti dopravní a servisní činnosti**

Pokud je v možnostech volby uveden MT, jedná se výhradně o přenosný terminál GSM-R, a profil jeho SIM musí být nastaven pro příslušný typ spojení.

**tab. K.1 – Příklady spojení mezi účastníky**

spojení v síti GSM-R CZ mezi účastníky	možnosti volby	poznámka
--	----------------	----------

<b>STROJVEDOUČÍ VOLÁ:</b>		
• strojvedoucího	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – FN vlaku (PMD) popř. HDV</li> <li>z VR – SKP 200 (všichni strojvedoucí v oblasti)</li> </ul>	
• provozního dispečera	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – jednotlačítková volba ZV1</li> <li>z VR (MT) – ZV 1200</li> <li>z VR (MT) FN DT (např. 7 23003 01)</li> </ul>	ZV1 
<ul style="list-style-type: none"> <li>výpravčího</li> <li>traťového dispečera</li> <li>dirigujícího dispečera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – jednotlačítková volba ZV2</li> <li>z VR (MT) – ZV 1300</li> <li>z VR (MT) – dílčí ZV 13xx</li> <li>z VR (MT) FN DT (např. 7 23013 02)</li> </ul>	ZV2 
• elektrodispečera	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – jednotlačítková volba ZV3</li> <li>z VR (MT) – ZV 1400</li> <li>z VR (MT) – FN (např. 7 24601 03)</li> </ul>	ZV3 
• účastníka s přidělenou dílčí ZV	z VR (MT) – dílčí ZV (např. 1801)	
• člena ostrahy vlaku	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – FN vlaku s FC 30 (např. z FN 2 00123 01 → na FN 2 00123 30)</li> </ul>	
• člena posunové čety	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – MSISDN MT člena posunové čety (např. z FN 2 00123 03 na 959 800 556)</li> </ul>	
• ostatní účastníky sítě	<ul style="list-style-type: none"> <li>z VR – MSISDN MT příslušného účastníka</li> </ul>	

<b>ČLEN POSUNOVÉ ČETY VOLÁ:</b>		
• strojvedoucího	<ul style="list-style-type: none"> <li>FN vlaku, ale jen s FC 03 nebo 04 (např. 2 00123 04)</li> </ul>	

<b>VÝPRAVČÍ, TRAŤOVÝ DISPEČER, DIRIGUJÍCÍ DISPEČER, ELEKTRODISPEČER VOLÁ:</b>		
• strojvedoucího	<ul style="list-style-type: none"> <li>FN vlaku (PMD), popř. FN HDV</li> <li>JSM 202 v oblasti (hlasovou výzvou - např. „Strojvedoucí v ŽST Lom na koleji číslo dva zavolej výpravčího stanice Lom, zkrácená volba 1331“) - *)</li> <li>MSISDN MT strojvedoucího</li> </ul>	
• strojvedoucího v režimu posun (SKP 500 až 529)	<ul style="list-style-type: none"> <li>aktivační spojení SKP 500 v oblasti</li> <li>připojením do probíhajícího SKP 501 až 529 přiděleného posunovému dílu v oblasti</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>zaměstnanec s MT GSM-R v oblasti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MSISDN MT účastníka sítě</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>zaměstnanec ostrahy ŽST provádějícího činnost v kolejišti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MSISDN MT zaměstnanec ostrahy</li> <li>SKP 530 v oblasti</li> <li>nouzové spojení SKP 539 v oblasti</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>strojvedoucího místní zálohy</li> <li>zaměstnanec posunové čety s MT;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 501 až 529 v oblasti</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>strojvedoucího místní zálohy</li> <li>zaměstnanec posunové čety s MT;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FN číslo strojvedoucího 1. zálohy s CT 6 (např. 6 57176 5401)</li> <li>FN číslo člena posunové čety 1. zálohy s CT 6 (např. 6 57176 5101)</li> <li>MSISDN MT strojvedoucího nebo člena posunové čety</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>všechny výpravčí v oblasti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 570 v oblasti</li> <li>nouzové spojení SKP 579 v oblasti</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>výpravčího v oblasti</li> <li>výpravčího mimo oblast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FN DT výpravčího (dirigujícího dispečera, výpravčího, traťového dispečera)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>zaměstnanec údržby nebo HZS SŽ s MT v oblasti;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 560</li> <li>nouzové spojení SKP 569</li> <li>SKP 802 – HZS SŽ</li> <li>SKP 812 – údržba infrastruktury (pouze při výluce)</li> <li>SKP 814 – údržba infrastruktury + HZS SŽ + doprava</li> <li>SKP 841 až 848 ST</li> <li>SKP 851 až 858 SEE</li> <li>SKP 861 až 868 SSZT</li> <li>SKP 872 SMT</li> <li>SKP 882 CTD</li> <li>SKP 886 CTD MV (měřící vůz)</li> <li>MSISDN MT zaměstnanec údržby nebo HZS SŽ</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>doprovod vlaku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 900 až 903 doprovod vlaku v oblasti</li> <li>MSISDN MT zaměstnanec</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>elektrodispečera SŽ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZV 1400 v oblasti</li> <li>MSISDN MT elektrodispečera</li> <li>SKP 822 v oblasti;</li> </ul>	

**ZAMĚSTNANEC ÚDRŽBY PROVÁDĚJÍCÍ ČINNOST V KOLEJIŠTI VOLÁ:**

<ul style="list-style-type: none"> <li>výpravčího</li> <li>traťového dispečera</li> <li>dirigujícího dispečera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZV 1300 nebo dílčí ZV 1331-1350 z MT GSM-R s registrací FN čísla s CT 6</li> <li>MSISDN DT nebo MT GSM-R výpravčího</li> <li>SKP 560 v oblasti</li> <li>nouzové spojení SKP 569 v oblasti</li> <li>SKP 814 – údržba + HZS SŽ + doprava</li> </ul>	
---	--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>jiného zaměstnance údržby</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 561 a dále</li> <li>SKP 802 HZS SŽ</li> <li>SKP 812 údržba infrastruktury</li> <li>SKP 814 údržba + HZS SŽ + doprava</li> <li>SKP 841 až 848 ST</li> <li>SKP 851 až 858 SEE</li> <li>SKP 861 až 868 SSZT</li> <li>SKP 872 SMT</li> <li>SKP 882 CTD</li> <li>SKP 886 CTD MV (měřící vůz)</li> <li>MSISDN MT zaměstnance;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>strojvedoucího</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bez FN registrace MT GSM-R je toto spojení v síti GSM-R CZ zásadně blokováno! Z přenosného terminálu pochůzkáře lze volat jen FN typu „7“; nelze volat FN typu „2“ (volání vlaku) nebo „3“ (volání HDV)!</li> <li>v případě nouze použije pochůzkář nouzové spojení SKP 569, ve kterém je účastníkem i výpravčí, a ten po vyhodnocení situace pak zvolí druh spojení s ohroženým vlakem, např. SKP NOUZE 299, popř. JSM 499 G-STOP VLAK</li> </ul>	

**ZAMĚSTNANEC OSTRAHY ŽST PROVÁDĚJÍCÍ ČINNOST V KOLEJIŠTI VOLÁ:**

<ul style="list-style-type: none"> <li>elektrodispečera</li> <li>jiného zaměstnance ostrahy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZV 1400 z MT</li> <li>FN elektrodispečera (např. 7 24100 03)</li> <li>SKP 530</li> <li>nouzové spojení SKP 539</li> </ul>	
--	--	--


**ZAMĚSTNANEC DOPROVODU VLAKU VOLÁ:**

<ul style="list-style-type: none"> <li>ostatní členy doprovodu vlaku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SKP 901 až 903</li> </ul>	
<p>Poznámky k tabulce K.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>*)</b> volba JSM 202 z DT – výpravčí může vyzvat hlasem „dočasně nedostupného“ účastníka rádiové sítě GSM-R CZ (bez zaregistrovaného FN čísla vlaku nebo nefunkčním FN číslem HDV), aby mu zavolal zkrácenou volbou 13xx nebo na FN DT. Pokud není HDV dostupné pomocí SKP 202, musí si držitelé SIM zajistit jejich doplnění (doplnění profilu SIM o tento typ spojení)!</li> <li>z MT veřejných operátorů (např. nouzové spojení na vlaku) lze v rámci sítě GSM-R uskutečnit pouze spojení na devítimístná účastnická čísla 959 xxx xxx.</li> </ul>		

**Příloha L** (normativní)**Formulář pro ohlášení komunikační závady v rádiovém provozu****tab. L.1 – Vzorový příklad vyplněného formuláře**

<b>Formulář ohlášení komunikační závady v rádiovém provozu</b>	
<b>číslo HDV:</b>	HDV 91 54 7 150 021 – 4
<b>číslo vlaku:</b>	vlak 360
<b>typ radiostanice informace o SIM-kartě (MSISDN, IMSI)</b>	VS 67 959 895 000
<b>jméno a příjmení zaměstnance, který komunikační závadu zjistil:</b>	David Spisar, strojvedoucí Spisarrail
<b>den a čas zjištění komunikační závady:</b>	21. 09. 2025 14:15 hod.
<b>traťový rádiový systém:</b>	GSM-R CZ
<b>definice místa, kde byla komunikační závada zjištěna *):</b>	mezistaniční úsek Česká Třebová – Třebovice v Čechách – km 222,033
<b>definice volaného účastníka a způsob jeho volby *):</b>	provozní dispečer CDP Přerov – ZV1
<b>definice zjištěné komunikační závady *):</b>	na uvedenou volbu volaný účastník nereagoval; volba byla 2x bezúspěšně opakována.
<b>adresát a datum ohlášení komunikační závady:</b>	Ing. Jan Pelán – KOR Ostrava, 21. 09. 2025
<b>jméno a příjmení zaměstnance, který komunikační závadu hlásil a jakým způsobem:</b>	Dušan Vojta, strojmistr Spisarrail – hlášeno na e-mail: PelanJ@spravazeleznic.cz
Poznámky k tabulce L.1: *) s ohledem na lokalizaci závady je nutno popis zjištěné závady a typ použitého spojení uvádět co nejpřesněji	

**Příloha M** (normativní)**Vzor telefonního zápisníku****M.1 Vzhled čelní strany desek telefonního zápisníku****tab. M.1 – Vzhled čelní strany desek telefonního zápisníku**

	<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
<h1>Telefonní zápisník</h1>	
lokality: .....	
umístění zápisníku: .....	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">pořadové číslo zápisníku / rok</div>	
zahájeno: ..... ukončeno: .....	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">počet stránek</div>	
podpis zaměstnance, který stránky očísloval: .....	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">otisk razítka organizační jednotky</div>	



**Příloha N** (normativní)**Hláskovací tabulky****N.1 Hláskovací abeceda pro písmena****tab. N.1 – Hláskovací fonetická abeceda pro písmena**

<b>písmeno</b>	<b>výraz v českém jazyce</b>	<b>mezinárodní výraz</b>	<b>fonetické znění mezinárodního výrazu</b>
<b>A</b>	ADAM	ALFA	alfa
<b>B</b>	BOŽENA	BRAVO	brávou
<b>C</b>	CYRIL	CHARLIE	Čárlí
<b>Č</b>	ČENĚK	-	-
<b>D</b>	DAVID	DELTA	Delta
<b>Ď</b>	ĎÁBLICE	-	-
<b>E</b>	EMIL	ECHO	Ekou
<b>F</b>	FRANTIŠEK	FOXTROT	Foxtrot
<b>G</b>	GUSTAV	GOLF	Golf
<b>H</b>	HELENA	HOTEL	Houtel
<b>CH</b>	CHRUDIM	-	-
<b>I</b>	IVAN	INDIA	Indja
<b>J</b>	JOSEF	JULIET	Džúliet
<b>K</b>	KAREL	KILO	Kílou
<b>L</b>	LUDVÍK	LIMA	
<b>M</b>	MARIE	MIKE	majk
<b>N</b>	NORBERT	NOVEMBER	novembr
<b>Ň</b>	NINA	-	-
<b>O</b>	OTAKAR	OSCAR	oskr
<b>P</b>	PETR	PAPA	papá
<b>Q</b>	QUIDO (KVÍDO)	QUEBEC	kvíbek
<b>R</b>	RUDOLF	ROMEO	roumiou
<b>Ř</b>	ŘEHOŘ	-	-
<b>S</b>	SVATOPLUK	SIERRA	sierra
<b>Š</b>	ŠIMON	-	-
<b>T</b>	TOMÁŠ	TANGO	tengou
<b>Ť</b>	TĚŠNOV	-	-
<b>U</b>	URBAN	UNIFORM	júnyfórm
<b>V</b>	VÁCLAV	VICTOR	vyktr
<b>W</b>	DVOJITÉ VÉ	WHISKY	visky
<b>X</b>	XAVER	X-RAY	eksrej
<b>Y</b>	YPSILON	YANKEE	jenky
<b>Z</b>	ZUZANA	ZULU	zúlú
<b>Ž</b>	ŽOFIE	-	-

- (1) Pro vyjádření mezery mezi písmeny nebo slovy se použije slovo „mezera“ a pro vyjádření dalších znaků se použijí jejich označení (tečka, čárka, dvojtečka, středník, pomlčka, závorka apod.).
- (2) Pro vyjádření samohlásek s diakritikou se použijí výrazy:

**tab. N.2 – Hláskování samohlásek s diakritikou**

písmeno	znění
Á	A s čárkou (dlouhé A)
É	E s čárkou (dlouhé E)
Ě	E s háčkem
Í	I s čárkou (dlouhé měkké I)
Ó	O s čárkou (dlouhé O)
Ú	U s čárkou
Ů	U s kroužkem
Ý	Y s čárkou (dlouhé tvrdé Y)
Poznámka k tabulce N.2: Při hláskování samohlásek s přehláskou se použije výraz „... s přehláskou“ (např. „O s přehláskou“).	

## N.2 Hláskovací tabulka pro číslice v českém jazyce

**tab. N.3 – Hláskovací tabulka pro číslice**

čísllice	znění
0	Nula
1	Jedna
2	Dva
3	Tři
4	Čtyři
5	Pět
6	Šest
7	Sedm
8	Osm
9	Devět

- (1) Čísla se vyslovují (hláskují) po jednotlivých číslicích nebo skupinách číslic.
- (2) Pro vyjádření desetinné čárky použije slovo „desetinná čárka“, pro vyjádření čísla před desetinnou čárkou, se použije slovo „celých“, pro vyjádření mezery mezi skupinami číslic se použije slovo „mezera“ a pro vyjádření pomlčky mezi číslicemi se použije slovo „pomlčka“. Při předávání čísla, ve kterém se po sobě opakují stejné číslice, musí předávající oznámit celkovou délku čísla – počet číslic slovy „počet číslic ...“, to neplatí při hláskování údajů, které mají přesně stanovený formát (počet znaků).

**Příloha O** (normativní)**Terminologie pro předávání zpráv v telefonním provozu****O.1 Terminologie v českém jazyce****tab. O.1 – Terminologie pro předávání zpráv**

<b>termín</b>	<b>význam</b>
„příjem“ *)	Výraz, kterým se druhé straně dává možnost hovořit.
„přijato“ *)	Výraz, kterým se potvrzuje, že odeslaná zpráva byla přijata.
„opakujte“ nebo „opakujte pomalu“ *)	Výraz, který se používá, pokud má být zpráva opakována např. z důvodu špatné slyšitelnosti nebo je vyžadováno její přesné opakování z důvodu kontroly správného pochopení.
„správně“ *)	Výraz, který se používá v případě, že opakování zprávy souhlasí se zaslou zprávu.
„chyba“ nebo „chyba opakují“ *)	Výraz, který se používá v případě, kdy opakování zprávy přesně nesouhlasí se zaslou zprávu.
„konec“ *)	Výraz, kterým se ukončuje předávání zprávy.
„čekejte“ *)	Výraz, kterým se dočasně přerušuje předávání zprávy, spojení se nepřerušuje, a přijímací strana musí pouze počkat na pokračování předávání zprávy.
„zavolám znovu“ *)	Výraz, kterým se druhé straně sděluje, že komunikace bude přerušena, ale později bude obnovena.
„hláskujte“ *)	Výraz, kterým se žádá o hláskování slova nebo části zprávy.
„rozuměl“ nebo „rozumím“ *)	Výraz, kterým jeden z více přejímajících účastníků potvrzuje, že zprávu správně převzal.
„oběžník z ... do ...“	Výraz, kterým předávající účastník spojení zahajuje předávání zprávy v telefonním okruhu více účastníkům.
„spojím“ *)	Výraz, kterým zaměstnanec potvrzuje převzetí požadavku na spojení nebo přepojení hovoru.
Poznámka k tabulce O.1: *) výše uvedená terminologie je platná i pro předávání zpráv mezi zaměstnancem řízení provozu a strojvedoucím prostřednictvím traťových rádiových sítí SRD a GSM-R (duplexní provoz – oba účastníci mohou mluvit současně).	

**O.2 Terminologie pro cizí jazyky**

Terminologie pro předávání zpráv v cizích jazycích v rámci přeshraničního spojení je uvedena v příslušných pohraničních ujednáních.

**Příloha P** (normativní)**Morseova abeceda**

tab. P.1 – Morseova abeceda pro písmena

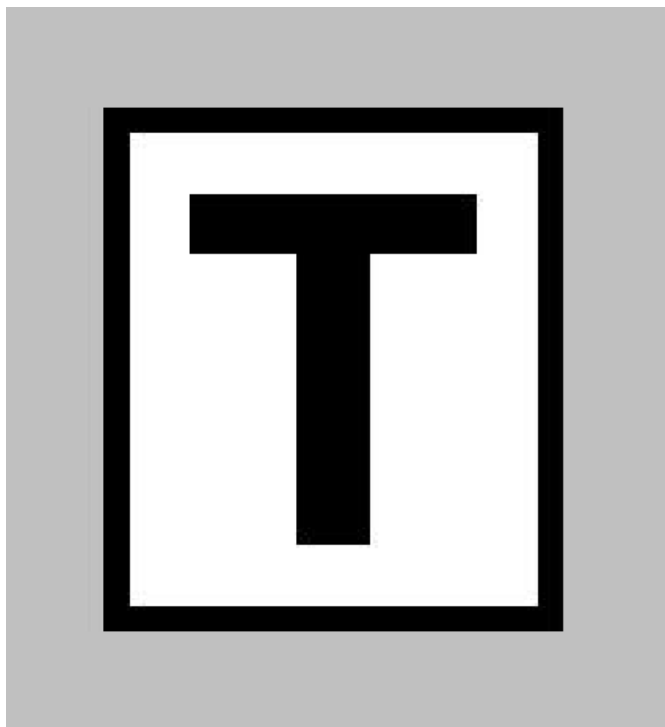
písmeno	kód	písmeno	kód
A	● —	N	— ●
B	— ● ● ●	O	— — —
C	— ● — ●	P	● — — ●
D	— ● ●	Q	— — ● —
E	●	R	● — ●
F	● ● — ●	S	● ● ●
G	— — ●	T	—
H	● ● ● ●	U	● ● —
CH	— — — —	V	● ● ● —
I	● ●	W	● — —
J	● — — —	X	— ● ● —
K	— ● —	Y	— ● — —
L	● — ● ●	Z	— — ● ●
M	— —		

tab. P.2 – Morseova abeceda pro čísla

číslo	kód	číslo	kód
1	● — — — —	6	— ● ● ● ●
2	● ● — — —	7	— — ● ● ●
3	● ● ● — —	8	— — — ● ●
4	● ● ● ● —	9	— — — — ●
5	● ● ● ● ●	0	— — — — —

**Příloha Q** (informativní)**Označování telefonních stanišť**

Telefonní stanoviště – objekt se označuje černým písmenem „T“ na bílém pozadí, a to přímo na objekt – skříňku.



**obr. Q.1 – Telefonní stanoviště**

**Příloha R** (informativní)**Vyhrazená čísla v telefonním provozu****tab. R.1 – Vyhrazená telefonní čísla**

<b>číslo v ŽSTS</b>	<b>číslo v mezinárodním formátu</b>	<b>použití</b>
972 110 000	+420 972 110 000	ohlašovna poruch
972 111 111	+420 972 111 111	spojovatelské a informační pracoviště
0	-	předvolba pro volání ze ŽSTS do sítí veřejných operátorů (včetně tísňových volání)
000	-	předvolba pro mezinárodní telefonní hovory ze ŽSTS (nuly na druhé a třetí pozici nahrazují znak „+“)
112	-	jednotné evropské číslo tísňového volání
150	-	Hasičský záchranný sbor ČR
155	-	Zdravotnická záchranná služba
158	-	Policie
156	-	Městská (obecní) policie
900	-	předvolba pro volání do ŽTS zahraničních železničních správ
902	-	předvolba pro volání do sítě GSM SŽ
959	-	předvolba pro volání do rádiové sítě GSM-R