

SŽ Z11

Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

účinnost od 1. ledna 2025

Schváleno pod čj. 62574/2024-SŽ-GŘ-O11
dne 17.října 2024

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.
generální ředitel

Změny proti předchozímu vydání

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

- nové uspořádání jednotlivých částí předpisu a příloh;
- rozdělení rádiových sítí a jejich obsluhy podle typu a způsobu jejich použití;
- změna ve způsobu tvorby a používání volacích značek na železniční dopravní cestě;
- v přílohách jsou nově uvedeny vzorové příklady pro navázání, průběh a ukončení rádiové komunikace v jednotlivých rádiových sítích a v různých provozních situacích;
- do předpisu byly nově začleněny obslužné stavy a situace, které byly ověřovány provozní praxí a dosud nebyly nebo nemohly být definovány;
- došlo ke sjednocení podmínek pro používání nouzového zastavení provozu pro všechny typy traťových rádiových sítí, včetně sjednocení používání slovního znění pokynu pro tuto provozní situaci;
- nově jsou stanovena pravidla pro použití nouzového zastavení provozu v mezistaničních úsecích, kde dochází ke změnám traťových rádiových sítí;
- sjednocení terminologie a používání volacích značek dle tohoto předpisu s identifikací účastníka při navazování spojení vyžadovaná předpisy pro organizování a řízení drážní dopravy;
- v předpisu již nejsou k dispozici články a přílohy popisující ovládací prvky a obsluhu radiostanic v síti radiodispečerské, které jsou součástí příslušných návodů pro obsluhu.

SŽ Z11

Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor předpisů a technologie
Praha
spravazeleznic.cz
rok vydání: 2024
náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2024

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.

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

OBSAH

	strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
ZKRATKY A ZNAČKY.....	7
ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	9
článek 1 Úvodní ustanovení	9
článek 2 Závaznost předpisu	10
článek 3 Grafická úprava předpisu	10
článek 4 Základní pojmy.....	11
článek 5 Základní podmínky pro obsluhu rádiových sítí	12
článek 6 Kontrola obsluhy rádiových zařízení.....	12
ČÁST DRUHÁ MÍSTNÍ RÁDIOVÉ SÍŤ.....	13
článek 7 Úvodní ustanovení	13
článek 8 Popis rádiových prostředků	13
článek 9 Zásady simplexního provozu	17
ČÁST TŘETÍ TRAŤOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤ ANALOGOVÉ	26
článek 10 Úvodní ustanovení.....	26
článek 11 Popis rádiových prostředků.....	26
článek 12 Zásady pro provozování sítě radiodispečerské vlakové.....	28
článek 13 Zásady pro provozování sítě radiodispečerské.....	33
článek 14 Další podmínky pro provoz analogových traťových rádiových sítí	43
ČÁST ČTVRTÁ TRAŤOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤ DIGITÁLNÍ.....	44
článek 15 Úvodní ustanovení.....	44
článek 16 Popis železniční mobilní telefonní sítě.....	44
článek 17 Provozní podmínky železniční mobilní telefonní sítě	48
článek 18 Provoz železniční mobilní telefonní sítě.....	50
článek 19 Poruchy železniční mobilní telefonní sítě.....	62
ČÁST PÁTÁ VLAKOVÁ RÁDIOVÁ SPOJENÍ.....	63
článek 20 Druhy vlakových rádiových spojení.....	63
článek 21 Podmínky pro provoz vlakových rádiových zařízení	65
článek 22 Postup při zjištění nefunkčnosti základního rádiového spojení	66
článek 23 Základní rádiové spojení na pohraničních tratích	66
článek 24 Hlášení závad a mimořádností v rádiovém provozu.....	67
ČÁST ŠESTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	67
článek 25 Zmocňovací ustanovení.....	67
článek 26 Zrušovací ustanovení.....	67
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....	69
Příloha A (normativní)_Sestavení volací značky	70
Příloha B (informativní)_Příklady rádiové komunikace v MRS	73
Příloha C (informativní)_Příklady rádiové komunikace v SRV	79
Příloha D (informativní)_Příklady rádiové komunikace v SRD	79
Příloha E (normativní)_Automatická zkouška spojení v SRD	81
Příloha F (normativní)_Kódované příkazy a kódovaná hlášení v SRD	82
Příloha G (informativní)_Význam některých dalších symbolů na vozidlové radiostanici	83
Příloha H (informativní)_Příklady volání na HV (řídící vůz) v GSM-R prostřednictvím FN.....	84
Příloha I (informativní) Příklady sestavení FN vlaku v GSM-R.....	88
Příloha J (informativní) Příklady sestavení FN pro posun v GSM-R CZ	89
Příloha K (informativní) Rádiová spojení GSM-R CZ v oblasti dopravní a servisní činnosti	90
Příloha L (normativní) Formulář pro ohlášení komunikační závady v rádiovém provozu.....	93

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.

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci SŽ nebo CPS, kteří se zabývají normotvornou, stavebně technickou nebo předpisovou činností vztahnou k rádiovému zařízení	úplná: celý předpis
zaměstnanci SŽ, dopravce nebo CPS ve všech funkcích kontrolní, hlavní a odpovědný operátor dle předpisu SŽ T7 Rádiový provoz	úplná: celý předpis
určení zaměstnanci SŽ, kteří zpracovávají ZDD nebo jsou pověřeni vytvářením dokumentů, které souvisí s provozem a zřizováním rádiových zařízení a sítí na ŽDC	úplná: celý předpis
zaměstnanci SŽ, kteří mají odpovědnost za správnost a úplnost dodaných podkladů k ZDD nebo ROV, týkající se rádiových zařízení a souvisejících technologií	úplná: celý předpis
určení zaměstnanci dopravce, který využívá rádiové sítě provozované SŽ na ŽDC (mimo provozní operátory)	Dle vnitřního opatření dopravce
určení zaměstnanci CPS, který na základě smluvního vztahu využívá rádiové sítě provozované SŽ na ŽDC (mimo provozní operátory)	Dle vnitřního opatření CPS

Provozní operatér *)	<p>úplná: ČÁST PRVNÍ – článek 3-5; ČÁST DRUHÁ – článek 8 – oddíl 1, 2, článek 9 – oddíl 1 až 6, 8; ČÁST TŘETÍ – článek 11-13, článek 14 – oddíl 1 a 3; ČÁST ČTVRTÁ – článek 16 – oddíl 1 a 3, článek 17 – oddíl 2, článek 18 – oddíl 2 až 12, článek 19 – oddíl 2; ČÁST PÁTÁ – článek 20, článek 21 – oddíl 1, 3 až 5, článek 22, 24; Přílohy – A, E, F, L.</p> <p>informativní: ČÁST PRVNÍ – článek 1, 2 a 6; ČÁST DRUHÁ – článek 7, článek 9 – oddíl 7; ČÁST TŘETÍ – článek 10; článek 14 – oddíl 2; ČÁST ČTVRTÁ – článek 15, článek 16 – oddíl 2 a 4, článek 17 – oddíl 1, článek 18 – oddíl 1, 13 a 14, článek 19 – oddíl 1; ČÁST PÁTÁ – článek 21 – oddíl 2, článek 23; ČÁST ŠESTÁ Přílohy – B, C, D, G, H, I, J, K.</p>
Poznámka k tabulce: *) – 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
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>)
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 angl. <i>Groupe Special 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 operátér
HV	hnací vozidlo
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JSM	jednosměrné volání
KOD.....	kontrolní operátér dopravce
KOR.....	kontrolní operátér regionu
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 mobilní koncový terminál
ODO	odpovědný operátér
OS	organizační složka
OŘ.....	oblastní ředitelství
OVKS	Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí

OZR	Oprávnění ke zřízení radiostanic
PA	provozní aplikace
PMD	posun mezi dopravami
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
SMV	síť manipulace vlaku
SPZ	síť přepravního zabezpečení
SRD	síť radiodispečerská
SRV	síť radiodispečerská vlaková
SSZT	Správa sdělovacího a zabezpečovacího zařízení
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
ZR	základnová radiostanice
ZV	zkrácená volba koncového terminálu určitého pracoviště v síti GSM-R
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽST	železniční stanice
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 zařízení.

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

článek 1 Úvodní ustanovení

- (1) Předpis SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení (dále jen „předpis Z11“) a jeho přílohy popisují obsluhu rádiového zařízení na drahách, jejichž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- (2) Předpis Z11 stanovuje způsob místní nebo dálkové obsluhy rádiových zařízení všech obslužných oblastí, a to jak v režimu normální (standardní) obsluhy, tak i v režimu mimořádností a poruch.
- (3) Pokud není v textu uvedeno jinak, předpis Z11 nestanovuje pravidla pro obsah hovorů a zpráv poskytovaných prostřednictvím rádiových sítí. Pouze stanovuje závaznou terminologii pro navázání, průběh a ukončení komunikace v hovorech pro zajištění přenosu zpráv s ohledem na bezpečnost železničního provozu.
- (4) 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 zařízení, ve verzi platné pro obsluhované zařízení. V Návodu je uveden podrobný popis obsluhy konkrétního typu rádiového zařízení.
- (5) Obslužné možnosti platné pro konkrétní stavovou situaci 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 „D5-3“).
- (6) Požadavky na technické a provozní vlastnosti rádiových zařízení stanoví obecně právní předpisy, technické normy, interní předpisy SŽ definované v dokumentech a předpisech SŽ (dále jen „DAP“).
- (7) 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.
- (8) 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 D5-3.
- (9) Nově vybudované rádiové zařízení smí být uvedeno do provozu až tehdy, je-li jeho obsluha v souladu s ustanovením tohoto předpisu (nebo bylo vydáno příslušné TR, resp. DU), je k dispozici autorizovaná aktuální verze Návodu platná pro vztahné rádiové zařízení a předání rádiového zařízení správcem do provozu bylo 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).

- (10) 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 vzájemné povinnosti zaměstnanců SŽ, zaměstnanců dopravce a zaměstnanců CPS při obsluze rádiových zařízení a jejich součástí.
- (2) Tento předpis je závazný pro zaměstnance:
- kteří obsluhují, kontrolují nebo udržují příslušné rádiové zařízení;
 - kteří organizují nebo kontrolují činnost výše uvedených zaměstnanců;
 - kteří školí nebo přezkušují výše uvedené zaměstnance ze znalosti tohoto předpisu;
 - kteří navrhují nebo projektují rádiová 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 dopraven;
 - příjmení osob;
 - pracovních zařazení zaměstnanců;
 - čísel vlaků nebo PMD;
 - čísel kolejí;
 - označení posunových dílů;
- a to i s příslušnými předložkovými vazbami.
- b) tučným písmem jsou v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu uvedeny názvy základních pojmů, vysvětlovaných v příslušném odstavci a názvy návěstí. Názvy návěstí jsou závazným slovním zněním a s výjimkou jejich skloňování nesmí být měněny.
- (2) Zápis čísel, zejména vlaků nebo posunu mezi dopravami (dále jen „PMD“), rozdělených na jednotlivé skupiny, plyne ze zásad jejich výslovnosti uvedené v předpisu SŽDC T1 Telefonní provoz (dále jen „předpis T1“).
- (3) Obrázky použité v tomto předpisu jsou ilustrativní a pro názornost pouze doplňují text souvisejícího obsahu.

Článek 4

Základní pojmy

- (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, 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) **Doprovce** 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.
- (7) **Řídící rádiová stanice** je zpravidla rádiová stanice nadřízeného zaměstnance, který odpovídá za provozní kázeň v rádiové síti. Není-li možno určit řídící radiostanici na základě podřízenosti, určí ji vedoucí OS.
- (8) **Funkční zkouška** rádiového zařízení se provádí dle podmínek stanovených tímto předpisem pro ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků radiostanic.
- (9) **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 (prostřednictvím železniční služební telekomunikační sítě [ŽSTS] nebo mobilního telefonu veřejného operátora) jako nouzového spojení pro jízdu vlaku nebo PMD.
- (10) **Volací značka** slouží k jednoznačné identifikaci účastníků příslušné rádiové sítě při navazování spojení hlasem a během hovorového spojení.
- (11) **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 spolupracuje více radiostanic.

článek 5

Základní podmínky pro obsluhu rádiových sítí

- (1) Obsluhující zaměstnanec je povinen užívat všechna rádiová zařízení a technologie pro jejich obsluhu v souladu s Návodem a platnými DAP.
- (2) 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. 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 přenosné radiostanice).
- (3) 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.
- (4) Obsluhující zaměstnanec je povinen adekvátně pomoci při odstraňování a omezování poruchy podle pokynů udržujících zaměstnanců.
- (5) 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.

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 zařazení;
- 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.

článek 6

Kontrola obsluhy rádiových zařízení

- (1) Hovorová kázeň je povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové 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) Každý vedoucí zaměstnanec je povinen metodicky vést své podřízené zaměstnance k dodržování všech nařízení a ustanovení v rádiové komunikaci, aby řádnou obsluhou přiděleného obslužného zařízení předcházeli závadám a poruchám v rádiových sítích.
- (3) Každý vedoucí zaměstnanec je povinen v zájmu zachování hovorové kázně v oblasti podléhající jeho doзору:
 - a) dbát na to, aby zařízení bylo řádně obsluhováno v souladu s Návodem k obsluze;

- b) kontrolovat, aby hovory v rádiové komunikaci byly věcné, stručné, srozumitelné, a aby příslušná radiostanice byla využívána přiměřeným způsobem;
 - c) kontrolovat, aby se nezneužívalo rádiových 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, že přidělené obslužné zařízení je udržováno v pořádku a čistotě;
 - f) kontrolovat, zda jsou dodržovány technologické postupy provozu příslušné rádiové sítě v souladu s ustanovením tohoto předpisu a souvisejícího PŘ RS.
- (4) 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 SÍŤ

článek 7 Úvodní ustanovení

- (1) Místní rádiové síť (dále jen „MRS“) tvoří sestavu základnových a pohyblivých radiostanic ve stanovené lokalitě sloužících pro rádiovou komunikaci potřebnou k zajištění provozování dráhy a její provozuschopnosti, a to na železničních dráhách celostátních, regionálních, místních, zkušebních a vlečkách.
- (2) MRS jsou určeny k přesně definovanému účelu použití, kdy na určeném kmitočtu (simplexní provoz) je umožněno rádiové spojení případně i přenos kódovaných údajů a dat mezi účastníky příslušné sítě (v uzavřené pracovní oblasti).

článek 8 Popis rádiových prostředků

oddíl 1 Technické prostředky

- (1) **Místní rádiová síť** 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.
- (3) **Rádiový kanál** je číselné označení konkrétního rádiového kmitočtu dle kmitočtového spektra, které spravuje Centrum techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“).
- (4) **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 jako souhrnný název „obslužné zařízení“).
- (5) **Pohyblivá radiostanice** je radiostanice, jejíž obsluha umožňuje spojení se ZR nebo dalšími pohyblivými radiostanicemi a 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.

- (6) **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 jednosměrná (z pohyblivé radiostanice lze vybrat konkrétní ZR) nebo obousměrná (i ze ZR lze vybrat konkrétní pohyblivou radiostanici). Definice o použité selektivní volbě je uvedena v příslušném PŘ RS.

oddíl 2

Přehled místních rádiových sítí a jejich provozní a obslužné podmínky

- (1) Základní podmínky pro použití níže uvedených rádiových sítí jsou stanoveny předpisem SŽ T7 Rádiový provoz (dále jen „předpis 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:

- 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;
- nesmí být použita pro provádění posunu;
- pokud je v příslušné lokalitě k dispozici traťová rádiová síť jako základní rádiové spojení, nesmí být použita k organizování a řízení drážní dopravy.

- (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:

- nesmí být použita pro provádění posunu, kromě posunu prováděného v rámci prací na zařízení dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorech a v prostorech železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic, část čtvrtá;
- 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:

- 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 hnacích drážních vozidel (dále jen „HDV“) na vlaku se zavěšeným nebo nezavěšeným postrkem 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) **Síť 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:

- 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 na vlaku se zavěšeným nebo nezavěšeným postrkem 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 Hasičského záchranného sboru SŽ (dále jen „HZS“);
- 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) Síť technologická (dále jen „STE“)**a) Charakteristika sítě:**

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

b) Základní použití:

- použití STE, jejímž držitelem je konkrétní dopravce (na základě Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí [dále jen „OVKS“]), nesmí výpravčí (dispečer) dovolit jiným zaměstnancům (OS SŽ, dopravcům, CPS), než zaměstnancům tohoto dopravce! V případě porušení tohoto ustanovení se jedná o základní porušení podmínek Oprávnění ke zřízení radiostanice (dále jen „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 kontrolního operátora regionu (dále jen „KOR“);
- 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 Global System for Mobile Communication Railway (dále jen „GSM-R“ nebo také „GSM-R CZ“);
- pokud je, na základě OZR a OVKS, využívána STE v příslušné lokalitě více dopravci, platí pro její použití shodné podmínky uvedené v odstavci (4) tohoto oddílu 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 T7);
- lokalita použití: lokalita stanovená pravidly dle předpisu T7;
- další označení: název sítě může být doplněn číslem pro danou lokalitu.

b) Použití:

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

b) Použití:

- 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.

článek 9
Zásady simplexního provozu

oddíl 1
Pravidla rádiové komunikace

(1) Všichni operatéři rádiového provozu musí vést rádiovou komunikaci tak, aby bylo zajištěno kvalitní předání zpráv.

(2) V rádiové komunikaci musí být dodržována především tato základní pravidla:

- při navazování spojení použít volací značky v souladu s ustanoveními tohoto předpisu a příslušného PŘ RS;
- při hovoru používat spisovný, resp. hovorový český jazyk bez nářečních zvyklostí;
- 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;
- 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;
- dodržovat obsah závazných slovních znění stanovených 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“;
- ukončit vysílání zprávy před přepnutím radiostanice na odposlech slovem „příjem“;
- 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;
- ukončit spojení slovem „konec“ (provádí vždy ten, kdo spojení zahajoval).

- (3) 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.
- (4) Hláskování se řídí jednotnými zásadami použitím hláskovacích tabulek, které jsou uvedeny v předpisu T1.
- (5) 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.
- (6) Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, odpovídá nebo spoluzodpovídá 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 jsou tyto rádiové sítě označeny v seznamu provozovaných MRS velkým písmenem „A“ v závorce. V těchto případech je příslušný zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném rádiovém úseku, zpravidla uváděn jako obsluha řídicí rádiové stanice.
- (7) 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 jsou tyto rádiové sítě označeny v seznamu provozovaných MRS velkým písmenem „P“ v závorce. V těchto případech musí být jako obsluha řídicí rádiové stanice určen vždy zaměstnanec dopravce nebo CPS.
- (8) V případě, že je ZR vybavena více MRS, musí být v PŘ 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.
- (9) Za snížené viditelnosti, z důvodu eliminace rizika záměny s noční návštěví **Odjezd** nebo s nočními ručními návštěvami 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!

oddíl 2 Volací značky

- (1) Volací značka je tvořena podle zásad stanovených předpisem T7, a to zvlášť pro pevné radiostanice (ZR) a zvlášť pro pohyblivé radiostanice (VR a PR).
- (2) Volací značku tvoří:
 - a) Pro pevné radiostanice (ZR) – kombinace výrazů odpovídající pracovnímu zařazení obsluhujícího zaměstnance a místu výkonu práce. Místem výkonu práce se rozumí název řízené dopravy, obvodu nebo úseku (v případě řízených úseků DOZ musí být místo výkonu práce specifikováno hranicemi DOZ).
 - b) Pro pohyblivé radiostanice (VR a PR) – 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.
- (3) 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 musí být uveden v dotčeném PŘ RS. Pro pohyblivé radiostanice musí PŘ obsahovat minimálně seznam pracovních zařazení obsluhujících zaměstnanců a postup pro sestavení volací značky dle místa použití pohyblivé radiostanice.
- (4) Volací značka musí být použita (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;
 - při ukončování rádiové komunikace.
- (5) Při navazování rádiového spojení musí účastník, který spojení zahajuje nejprve použít volací značku volaného účastníka a poté uvést vlastní. Volaný účastník poté stejným způsobem potvrdí navázání spojení, tedy nejprve uvede volací značku volajícího účastníka a poté vlastní. Při ukončování spojení použije účastník vždy jen vlastní volací značku. Pokud není dále předpisem stanoveno jinak, platí toto ustanovení při všech případech navazování a ukončování spojení.
- (6) Pokud bude pracovat v rádiové síti současně více zaměstnanců se shodným pracovním zařazením, musí být v PR RS uveden rozlišovací znak, který takový účastník ve volací značce použije. Jako rozlišovací znak lze pro tyto případy použít pořadová čísllovka (např. první posunovač), druh zařazení HV ve vlaku nebo v soupravě (např. strojvedoucí postrku), příjmení zaměstnance (pokud je to účelné) apod.
- (7) 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 s definicí přesné polohy.
- (8) Použitím volací značky musí být prioritně zajištěno, že každá zpráva bude správně předána a následně přijata mezi účastníky rádiového provozu (operatéry), kteří jsou k takové činnosti oprávněni na základě své odborné způsobilosti, pracovní činnosti, pracovního zařazení nebo pověření.
- (9) 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.
- (10) 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) ve správném rozsahu.
- (11) Při navazování spojení v rádiové síti, v níž pracuje současně více radiostanic, musí být uvedeny volací značky všech operatérů, kteří se mají rádiové komunikace účastnit. Operatéři pak odpovídají v takovém v pořadí, v jakém byly volány jejich volací značky.
- (12) Po navázání spojení je při další komunikaci se stejným účastníkem rádiového spojení možno dále používat pro potřeby správné identifikace a předávání pokynů nebo návštějí pouze označení služební funkce a názvu pracoviště nebo místa výkonu práce (číslo vlaku, číslo posunové zálohy, číslo nebo typ HDV, název dopravce nebo OS, číslo koleje nebo názvu místa v obvodu dopravní dle ZDD, názvu vlečky apod.), a to vždy v dostatečném rozsahu. Toto opatření platí vždy jen po dobu nepřerušení navázaného spojení.
- (13) V případě provádění posunu prostřednictvím příslušné rádiové sítě, se za nepřerušení navázaného spojení dle předchozího odstavce považuje stav, kdy:
- a) předávání návštějí pro posun probíhá v souladu s podmínkami stanovenými tímto předpisem;
 - b) kdy pracovní činnost byla přerušena z technických nebo technologických důvodů (např. přerušování posunu z důvodu vjezdu/odjezdu vlaku) a po jejich ukončení nebo vypořádání může pracovní činnost dle předjednaných dispozic pokračovat.

Za technické nebo technologické důvody však nelze považovat:

- jízdu vlaku mezi dopravami na trati dle předpisu SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „předpis D3“);
- jízda vlaku mezi dopravami radiobloku;
- ukončení sjednaného a provedeného posunu;
- přerušení pracovní činnosti z důvodu čerpání přestávky na jídlo a oddech nebo z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek.

(14) Příklady pro sestavení volacích značek jsou uvedeny v příloze A tohoto předpisu.

oddíl 3

Podmínky pro zřizování a používání rádiových stanic

- (1) Základní podmínky jsou stanoveny předpisem 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. Přesné podmínky této činnosti určí PŘ vztahné lokality.

- (4) Místní rádiové sítě 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.
- (5) 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).
- (6) Používání MRS, jejichž využití je stanoveno tímto předpisem a předpisem T7, je pro jiné účely zakázáno.

oddíl 4

Funkční zkouška

- (1) Funkční zkouškou se v souladu s Návodem k obsluze 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 ZR alespoň jedním jejím použitím v průběhu směny a dále vždy po odstranění její poruchy, po bouřce a při aktivaci ZR do provozu.
- (3) Strojvedoucí musí provést funkční zkoušku VR při uvádění HDV do provozu po jejím zapnutí na všech jejích ovládacích terminálech.
- (4) Zaměstnanec obsluhující PR musí provést funkční zkoušku po jejím převzetí nebo po zapnutí před zahájením související pracovní činnosti.
- (5) V případě, že funkční zkouškou byla zjištěna porucha radiostanice, postupuje obsluhující zaměstnanec v souladu s ustanovením oddílu 8 tohoto článku a dle podmínek uvedených v PR pro příslušnou rádiovou síť.

oddíl 5 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. Používání volacích značek při zkoušce spojení v síti TSH musí být specificky upraveno v PŘ RS HZS SŽ, a to s ohledem ke koordinaci navazování spojení v rámci IZS ČR.
- (4) V případě zjištění závady nebo poruchy radiostanice musí obsluhující zaměstnanec postupovat shodně s ustanovením oddílu 8 tohoto článku.

oddíl 6 Zásady použití rádiových sítí při organizaci železničního provozu

- (1) 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
Stůj, zastavte všemi prostředky	a) <u>Zastavení jednoho účastníka sítě (jedna radiostanice) bez určení místa:</u> „Pozor, pozor, vlak / záloha / posunový díl / PMD (uvede se označení) stop, stop.“
	b) <u>Zastavení všech účastníků v dosahu sítě (všechny radiostanice) s určením místa:</u> „Pozor, pozor, všechny vlaky / zálohy / posunové díly / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) stop, stop.“ *)
	c) <u>Zastavení všech účastníků v dosahu sítě (všechny radiostanice) bez určení místa:</u> „Pozor, pozor, všechny vlaky na příjmu stop, stop.“ *)
Stůj	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) na koleji (uvede se číslo) stůj.“
Vzdálit	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem ... (uvede se směr posunu) posunuj“.

Přiblížit	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem ... (uvede se směr posunu) posunuj.“
Stlačit	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) na koleji ... (uvede se číslo koleje) stlač.“
Popotáhnout	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) na koleji ... (uvede se číslo koleje) směrem ... (uvede se směr posunu) popotáhni.“
Pomalů	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) na koleji ... (uvede se číslo koleje) pomalu.“
Odraz	„Vlak / záloha / posun / PMD (uvede se označení) ve stanici / v dopravně / mezi stanicemi ... (uvede se místo) na koleji ... (uvede se číslo koleje) odraz.“
Souhlas k posunu	„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: <ul style="list-style-type: none"> • *) v tomto případě se zastavení provozu vždy týká všech HDV v dosahu radiostanice bez rozdílu (tedy všech vlaků, posunu a PMD); • u ostatních pokynů nebo návěstí, neuvedených v tabulce, které jsou předávány prostřednictvím rádiových sítí se simplexním provozem, je nutno dodržet slovní znění podle názvu návěstí uvedené v předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (dále jen „předpis D1“). 	

- (2) Příklad rádiové komunikace při provádění posunu je součástí Přílohy B.
- (3) S ohledem na způsob a možnosti použití simplexních rádiových sítí při organizování a řízení drážní dopravy v oblasti provozního režimu posun je nutno dodržet následující zásady:
- přesná identifikace účastníka rádiového provozu prováděná slovním zněním;
 - přesná definice směru pohybu HDV;
 - přesně definovaná návěst příslušná k prováděné činnosti.
- 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.).
- (4) Při provádění činnosti posunových dílů (včetně jízdy PMD), kdy dochází ke vzájemné komunikaci zaměstnanců různých OS (SŽ, dopravci apod.), musí být zásady uvedené v předchozím odstavci jednoznačně dodrženy.
- (5) 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).
- (6) Pokyny pro posun zajišťované komunikací vedenou v simplexním rádiovém provozu, musí být předávány v takovém časovém nebo vzdálenostním intervalu, aby bylo v kterémkoliv okamžiku průběhu posunu zajištěno jejich spolehlivé přijetí a následná reakce.

Jako minimální hodnota opakovací doby potřebné pro bezpečné předání pokynu je:

- ujetý vzdálenostní interval maximálně cca 100 metrů nebo
- časový interval maximálně cca 5 sekund.

S přihlédnutím na individuální charakter prováděné činnosti musí strojvedoucí (před zahájením posunu nebo jeho části) vzdálenostní nebo časový interval pro předání pokynu přesně definovat nebo, po dohodě se zaměstnancem oprávněným předávat pokyny pro jízdu posunového dílu, rozhodnout o uvádění vzdálenosti v počtech vozů, příp. (pokud je to účelné) i ve vzájemné kombinaci (počet metrů i vozů). Bez souhlasu strojvedoucího nelze dohodnutý interval v průběhu provádění posunu měnit!

- (7) Se způsobem předávání pokynů musí být před zahájením posunu seznámeni všichni zaměstnanci, kteří se na činnosti vztažné k posunu budou podílet.
- (8) Plnohodnotné znění pokynu pro posun předávaného simplexním spojením musí být dodrženo vždy, když je rádiové spojení prvotně navazováno nebo opětovně navazováno po jeho předchozím přerušení (při uvolnění tlačítka pro vysílání na nezbytnou dobu v rámci dohodnutého intervalu) – viz tabulka 2.
- (9) V době, kdy je spojení navázáno a není přerušeno (tlačítko radiostanice pro vysílání je trvale stisknuto), mohou být pokyny pro jízdu posunového dílu (účastník spojení a směr pohybu je přesně definován) v souladu s ustanovením odstavce 6 opakovaně předávány jen ve formě definice zbývajících vzdáleností (v metrech nebo v počtu vozů) nebo jen názvem návěsti (např. Pomalu) – viz tabulka 3. V případě použití vzdálenosti v počtu vozů lze využít i rozlišení na tzv. „malé“ vozy (dvounápravové) či tzv. „velké“ vozy (vícenápravové).

Tato zásada je vždy platná v úseku posledních 100 metrů před místem zastavení a z rozhodnutí strojvedoucího je možno ji použít i v případech, pro který je uvedený provozní režim vhodný (posun na krátkou vzdálenost apod.).

Uvedené zásady může dopravce plně využít pro stanovení vlastních podmínek ve svém vnitřním předpisu pro zajištění jízd sunutých vlaků.

- (10) POZOR – pokud v průběhu rádiového spojení při předávání návěstí pro posun dojde k rušení navázaného spojení, k poruše vysílací nebo přijímací radiostanice, ke hlasovému vstupu jiného uživatele rádiové sítě (který se přímo nepodílí na aktuálním řízení nebo organizaci probíhajícího posunu), k překročení dohodnutého intervalu pro předávání návěstí dle odstavce (6) až (9) tohoto oddílu nebo z jiného důvodu, který bezprostředně ohrožuje bezpečnost prováděného posunu, musí být posunový díl strojvedoucím neprodleně zastaven!
- (11) Podmínky stanovené v odstavcích (6) až (10) tohoto oddílu platí v potřebném rozsahu i pro jízdu sunutého vlaku nebo sunutého PMD.
- (12) Podmínky rádiové komunikace při provádění posunu:
 - a) Simplexní režim s přerušováním spojení dle dohodnutého intervalu:

tabulka 2 – Simplexní režim s přerušováním spojení

strojvedoucí	zaměstnanec určený pro předávání návěstí
před zahájením posunu	
1. rozhodne o způsobu provádění spojení (definice vzdálenosti v metrech, v počtech vozů nebo časovém intervalu)	2. přijme a potvrdí rozhodnutí o způsobu provádění spojení od strojvedoucího
v průběhu posunu	
- pouze přijímá předávané návěsti	3. zahájí předávání návěstí (plnohodnotná identifikace účastníka spojení, směru pohybu a předávané návěsti) - stiskne tlačítko „Vysílání“ - předá slovní znění pokynu pro příslušnou návěst

<ul style="list-style-type: none"> - pokud v průběhu posunu neobdrží příslušnou návěst dle sjednaného intervalu, musí posunový díl neprodleně zastavit 	<ul style="list-style-type: none"> - uvolní tlačítko „Vysílání“ <p>Výše uvedenou činnost opakuje v průběhu posunu v intervalech dohodnutých před jeho zahájením.</p>
ukončení posunu	
<p>5. přijme oznámení o splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu</p> <ul style="list-style-type: none"> - po ukončení komunikace přeruší / ukončí spojení 	<p>4. oznámí splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu</p> <ul style="list-style-type: none"> - po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení
<p>Poznámky k tabulce 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo; • ostatní související podmínky a postupy jsou označeny pomlčkou. 	

b) Simplexní režim s trvalým spojením:

tabulka 3 – Simplexní režim s trvalým spojením

strojvedoucí	zaměstnanec určený pro předávání návěstí
před zahájením posunu	
<p>1. rozhodne o způsobu provádění spojení (definice vzdálenosti v metrech, v počtech vozů nebo časovém intervalu)</p>	<p>2. přijme a potvrdí rozhodnutí o způsobu provádění spojení od strojvedoucího</p>
v průběhu posunu	
<ul style="list-style-type: none"> - pouze přijímá předávané návěsti - pokud v průběhu posunu neobdrží příslušnou návěst dle sjednaného intervalu, musí posunový díl neprodleně zastavit 	<p>3. zahájí předávání návěstí</p> <p>4. stiskne tlačítko „Vysílání“</p> <p>5. předá název návěsti (např. Pomalů) nebo návěst ve formě udání zbývajících vzdálenosti (v metrech nebo v počtu vozů dle pokynu strojvedoucího);</p> <ul style="list-style-type: none"> - tlačítko drží dále stisknuté, spojení je stále navázané. - opakovaně předává návěsti dle výše uvedených podmínek <p>6. uvolní tlačítko „Vysílání“</p>
ukončení posunu	
<p>8. naváže rádiové spojení</p> <p>10. přijme oznámení o splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu</p> <ul style="list-style-type: none"> - po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení. 	<p>7. naváže rádiové spojení</p> <p>9. oznámí splnění všech úkonů platných pro ukončení posunu</p> <ul style="list-style-type: none"> - po ukončení komunikace přeruší/ukončí spojení.
<p>Poznámky k tabulce 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo; • ostatní související podmínky a postupy jsou označeny pomlčkou. 	

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

oddíl 7

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 rádiového provozu 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.

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 odstavce (4) tohoto oddílu.

- (3) 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 (pokyny) bude případně potvrzován jejich opakováním.
- (4) Při vzniku rušení, kdy dochází podstatným způsobem k narušení srozumitelnosti a spolehlivosti rádiové komunikace, musí být rádiový provoz přerušen nebo ukončen.
- (5) Každý vznik trvalého nebo opakovaného rušení dle odstavce (1) tohoto oddílu musí být ohlášen podle pravidel pro ohlašování poruch uvedených v příslušném PŘ.

oddíl 8

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 „předpis T100“) a eviduje do určeného záznamníku poruch. O poruše ZR musí být vhodným způsobem informováni všichni v úvahu přicházející uživatelé sítě.

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 musí být uvedeny v PŘ vztahné lokality.

- (3) **Porucha VR** se ohlašuje 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).
- (4) **Poruchu PR** ohlásí zaměstnanec podle pravidel uvedených v PŘ vztažné lokality určenému operátorovi (hlavní operátor [dále jen „HLO“], odpovědný operátor [ODO], KOD). Ten zajistí další činnost vztažnou k případné opravě PR. V případě potřeby zajistí na pracoviště dodání náhradní PR. Pokyny pro ohlášení poruchy musí být uvedeny v PŘ vztažné lokality.
- (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 (2× a více během jedné směny), postupuje obsluhující zaměstnanec dle odstavců (2) až (4) tohoto oddílu jako při poruše.

ČÁST TŘETÍ TRAŽOVÉ RÁDIOVÉ SÍŤ ANALGOVÉ

článek 10 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 síť radiodispečerská vlaková (dále jen „SRV“) a SRD.
- (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 ovládány 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 11 Popis rádiových prostředků

oddíl 1 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 SRV s nejvyšším stupněm priority sloužící k odvrácení hrozícího nebezpečí nebo k možnosti provedení výzvy účastníka ke komunikaci, které je však možné uskutečnit pouze na volném simplexním rádiovém kanálu.
- (12) **Otevřená výzva** je výzva ke spojení účastníků rádiové sítě bez použití selektivní volby (činností radiostanice), ale je provedena pouze hlasovou formou, tedy hlasovou výzvou (účastníkem spojení 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.
- (14) **Selektivní volba** (dále také jako „SV“) je obslužný povel v SRD, který používá obsluha ZR ke komunikaci pouze s jedním pohyblivým účastníkem prostřednictvím volacího čísla.

oddíl 2

Přehled analogových traťových rádiových sítí a jejich provozní podmínky

- (1) SRV – simplexní provoz
- a) Charakteristika sítě:
- kmitočet: 150 MHz – určen kmitočtovým řešením dle předpisu T7;
 - rádiový kanál: určen kmitočtovým řešením dle předpisu T7;
 - lokalita použití: oblast (trať) stanovená pravidly uvedenými v předpisu T7.
- b) Základní použití:
- základní podmínky pro používání sítě jsou stanoveny předpisem T7;
 - slouží jako základní rádiové spojení na trati nebo v dopravně pro zajištění rádiové komunikace zaměstnanců při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „předpis D3“), příp. předpisu D1;
 - může být použita při posunu bez posunové čety.

- c) Náhradní použití:
 - součinnostní rádiová komunikace mezi složkami SŽ při odstraňování mimořádností a organizaci výlukové činnosti.
 - d) Obslužné a komunikační možnosti:
 - selektivní volba (podrobnosti jsou uvedeny v PŘ vztažné lokality);
 - identifikace rádiových účastníků (podrobnosti jsou uváděny v PŘ vztažné lokality).
- (2) SRD – duplexní provoz
- a) Charakteristika sítě:
 - kmitočet: 450 MHz – určen kmitočtovým řešením dle předpisu T7;
 - rádiový kanál: 60 až 79 – určen kmitočtovým řešením dle předpisu T7;
 - lokalita použití: oblast (trať) stanovená pravidly uvedenými v předpisu T7;
 - b) Základní použití:
 - základní podmínky pro používání sítě jsou stanoveny předpisem T7;
 - slouží jako základní rádiové spojení na trati nebo v dopravně 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);
 - 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).
 - 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).

článek 12

Zásady pro provozování sítě radiodispečerské vlakové

oddíl 1

Základní podmínky provozu

- (1) SRV prioritně zajišťuje základní rádiové spojení mezi zaměstnanci při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu D3, případně i na tratích s provozem dle předpisu D1.
- (2) 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.
- (3) Vlastní hlasová komunikace je v SRV vedena plně podle zásad platných pro simplexní provoz a v souladu s ustanovením odstavců (1) až (4) oddílu 1 článku 9 a odstavců (1) až (5) oddílu 3 článku 9 tohoto předpisu.
- (4) Pokud není stanoveno jinak, může sjednat strojvedoucí na tratích vybavených SRV přechod na MRS (např. pro provedení posunu v obvodu dopravní) na základě komunikace s výpravčím prostřednictvím SRV.
- (5) Podmínky použití PR a další podrobnosti vztažné k provozu konkrétní SRV jsou uvedeny ve vztažném PŘ pro příslušnou trať.

oddíl 2

Volací značky

- (1) Identifikace účastníka rádiového spojení v SRV je shodná s ustanovením podmínek uvedených v oddílu 2 článku 9 tohoto předpisu a PŘ platného pro příslušnou trať.
- (2) V případě, že je SRV vybavena dle PŘ selektivní volbou, je pro navázání spojení ve směru od VR (PR) stanoven tento postup:
- a) volající na VR (PR) navolí správnou kombinaci pro selektivní volbu dle PŘ a potvrdí ji;
 - b) 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;
 - c) došlo tím k otevření hovorového kanálu;
 - d) po přehrání tónu na VR (PR) zahájí volající účastník hovor v souladu s tímto předpisem;
 - e) v případě, že by k přehrání tónu na VR (PR) nedošlo (např. pro poruchu), vyčká volající cca 5 sekund a zahájí hovor dle předchozího bodu; pokud by následně volaný účastník ze ZR neodpověděl, musí volající celý postup dle písmen a) až d) tohoto odstavce znovu opakovat.
- (3) Je-li železniční stanice (dále jen „ŽST“) vybavena účastnickou (ovládací) radiostanicí výpravčího na více stanovištích, musí se volací značka výpravčího rozšířit i o rozlišující názvy takových stanovišť. V případě dlouhých nebo složitých místních názvů (např. výpravčí stanice Most nové nádraží stavědlo pět), rozhodne o případné zkrácené definici stanoviště pro volací značku příslušný kontrolní operátor regionu v souladu s DAP a ZDD.
- (4) Příklady pro použití volacích značek v SRV jsou uvedeny v Příloze C.

oddíl 3

Funkční zkouška

- (1) Funkční zkouška se provádí z důvodu ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků radiostanice.
- (2) Pro provedení funkční zkoušky platí ustanovení oddílu 4 článku 9 tohoto předpisu.

oddíl 4

Zkouška 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 dopravní nebo na trati vybavené SRV (při následné změně čísla vlaku/PMD ve stejné síti se již zkouška spojení neprovádí);
 - b) na základě návěsti radiovníku:
 - při každé změně rádiového kanálu;
 - při změně základního rádiového spojení (z jiné TRS na SRV);
 - 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 zaměstnanec organizujícího a řídicího drážní dopravu, 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 ve sloupci „Poznámky“ zápisem písmena „R“.
- (5) Pokud nebyla zkouška spojení strojvedoucím provedena, naváže zaměstnanec, 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 článku 22 tohoto předpisu.

oddíl 5

Jízda posunu mezi dopravami

- (1) Na trati se SRV jako základním rádiovým spojením musí HDV toto spojení pro jízdu PMD prioritně použít.
- (2) V případě, že úsek trati, pro který je jízda PMD sjednána, není zcela nebo jen částečně pokrytý rádiovým spojením SRV, nebo 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 tabulky traťových poměrů (dále jen „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.

oddíl 6

Předávka rádiového zařízení

Předávka rádiového zařízení se provádí při předání služby 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.

oddíl 7 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);
 - 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) stanice / pro úsek ... (název dopravního nebo řízeného úseku), ... (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) ve stanici / v traťovém úseku ... (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 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 zaměstnanci, 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 nejnutnějších 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).

oddíl 8 Použití rádiového zařízení k 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 zastavení provozu HDV, tedy jízdy vlaků (PMD) nebo posunu v příslušné dopravně nebo v traťovém úseku.
- (2) Při navazování spojení k nouzovému zastavení provozu se volací značky nepoužívají.

(3) Nouzové zastavení provozu výpravčím:

tabulka 4 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu výpravčím

činnost výpravčího	činnost strojvedoucího HDV, který přijal pokyn k zastavení provozu
1. vyše slovní znění pokynu pro návštěv Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9 - 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	1. zavede okamžitě rychločinné brzdění 2. po zastavení HDV vyčká na pokyny výpravčího *), který mu určí v souladu s DAP podmínky pro další jízdu
2. zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení	- v případě následně zjištěné poruchy VR (např. nelze zprávy vysílat, jen přijímat), se musí pokusit navázat spojení s výpravčím všemi dostupnými telekomunikačními prostředky
3. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena	3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě
Poznámky k tabulce 4: • *) jedná se o výpravčího, který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází; • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou.	

- (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) Výpravčí, který vyslal hlasovou výzvu k zastavení provozu, musí 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 traťovým 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 mezistančního úseku, případně celé tratě, bez ohledu na to, v jaké síti se HDV momentálně nachází.

- (6) Nouzové zastavení provozu strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

tabulka 5 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě

A) činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz	B) činnost strojvedoucího HDV, který přijal pokyn k zastavení provozu	C) činnost výpravčího
1. vyše slovní znění pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9	1. zavede okamžitě rychločinné brzdění	1. po obdržení zprávy o použití nouzového zastavení provozu zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení
- 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. po zastavení HDV vyčká na pokyny výpravčího *), který mu určí v souladu s DAP podmínky pro další jízdu	2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
2. neprodleně po vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu naváže spojení s výpravčím v souladu s ustanovením tohoto předpisu, oznámí mu použití nouzového zastavení provozu, včetně důvodu a dohodne s ním další postup	- v případě následně zjištěné poruchy VR (např. nelze zprávy vysílat, jen přijímat), se musí pokusit navázat spojení s výpravčím všemi dostupnými telekomunikačními prostředky	- v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem k zastavení provozu nepodařilo zastavit některé HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odstavce (4) tohoto oddílu
	3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě	- v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odstavce (5) tohoto oddílu

článek 13 Zásady pro provozování sítě radiodispečerské

oddíl 1 Základní podmínky provozu

- (1) SRD prioritně zajišťuje základní rádiové spojení při organizování a řízení drážní dopravy na tratích s provozem podle předpisu D1, případně i na tratích s provozem dle předpisu 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 PŘ 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) Hlasová komunikace je v této síti vedena plně podle zásad uvedených v předpisu T1.
- (7) Podmínky rádiové komunikace v SRD musí být rovněž v souladu s ustanovením odstavců (1) až (4) oddílu 1 článku 9 a odstavců (1) až (5) oddílu 3 článku 9 tohoto předpisu. Při duplexním provozu SRD (oba účastníci spojení mohou mluvit současně) se jednotlivé zprávy neoddělují slovem „příjem“.
- (8) Způsob a podmínky použití PR a další podrobnosti vztažné k provozu konkrétní SRD jsou uvedeny ve vztažném Návodu a příslušném PŘ.
- (9) **Volací číslo** VR, kterým je definována selektivní volba pro navázání spojení mezi ZR a VR, je šestimístný soubor čísel, kterým je 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).
- (10) 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). V případě, že HDV je vybaveno radiostanicí, která nastavení volacího čísla technicky neumožňuje, používá se pro navázání komunikace mezi ZR a VR pouze otevřená hlasová výzva (ze ZR povel GV).
- (11) Přídatné rozlišovací číslice a jejich použití je definováno v následující tabulce:

tabulka 6 – Význam přídatných rozlišovacích číslic

čísllice	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 dopravy
5	postrk
6	neobsazeno
7	vedoucí HV nehodových pomocných prostředků
8	posun mezi dopravami
9	neobsazeno

- (12) Strojvedoucí ostatních činných HV na vlaku, která nejsou uvedena v tabulce 6, 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.

- (13) Strojvedoucí HDV PMD, který ovládá brzdění, nastaví číslo PMD přidělené informačním systémem evidence čísel (např. 800003).
- (14) Pokud schválený typ VR na SHV technicky neumožňuje nastavení volacího čísla (nelze na ní uskutečnit spojení selektivní volbou), ale pouze číslo kanálové skupiny, musí strojvedoucí na takovou skutečnost upozornit výpravčího (dispečera) ve výchozí stanici vlaku nebo PMD. Výpravčí (dispečer) výchozí stanice předá tuto informaci provoznímu dispečerovi, který zajistí její předání dalším výpravčím (dispečerům), jichž se jízda SHV (vlak nebo PMD) týká.
- 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);
 - 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 započetením 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) Čísla 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 rádiovníku (km poloha je uvedena v TTP);
 - v místech, kde dochází ke změně základního rádiového spojení podle návěstí rádiovníku (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 stanoveno jinak, může strojvedoucí, na tratích vybavených SRD, sjednat přechod na simplexní provoz MRS (např. pro provedení posunu v obvodu dopravní) na základě komunikace s výpravčím (dispečerem) prostřednictvím SRD.

oddíl 2

Volací značky

- (1) Podmínky pro použití volacích značek v SRD jsou shodné s ustanovením oddílu 2 článku 9 tohoto předpisu.
- (2) V případě navazování spojení mezi výpravčím (dispečerem) a strojvedoucím v SRD prostřednictvím selektivní volby (s použitím volacího čísla) dle předchozího článku, použijí oba účastníci spojení pouze vlastní volací značku (identifikují se), a to za současného dodržení ustanovení tohoto předpisu a ustanovení ostatních DAP.
- (3) Je-li ŽST vybavena ovládacím zařízením výpravčího (dispečera) na více stanovištích, musí se volací značka výpravčího (dispečera) rozšířit i o rozlišující názvy takových stanovišť.
- (4) Příklady použití volacích značek v SRD jsou uvedeny v Příloze D.

oddíl 3

Funkční zkouška

- (1) Funkční zkouška se provádí z důvodu ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků radiostanice.
- (2) Pro provedení funkční zkoušky platí ustanovení oddílu 4 článku 9 tohoto předpisu.

oddíl 4

Zkouška 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:
 - a) při vzniku vlaku/PMD (po prvotním zapnutí VR a nastavení volacího čísla) v obvodu dopravního nebo na trati vybavené SRD;
 - b) při každé změně čísla vlaku nebo změně rozlišovacího čísla (týká se vedoucího HDV);
 - c) na základě návěsti radiovníku:
 - při každé změně kanálové skupiny SRD;
 - při změně základního rádiového spojení (z jiné TRS na SRD).
- (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 na příslušném záznamovém zařízení. Pokud není záznamové zařízení v činnosti, dokumentuje výpravčí (dispečer) provedení zkoušky spojení písemně v příslušné dopravní dokumentaci ve sloupci „Poznámky“ zápisem písmena „R“.
- (4) Zkouška spojení VR se provádí jednotně a postup provedení je uveden v Příloze E tohoto předpisu. 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.

oddíl 5

Předávka rádiového zařízení

Předávka rádiového zařízení se provádí při předání služby 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 síť.

oddíl 6

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.

oddíl 7

Použití více činných hnacích vozidel ve 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 šestimístné volací číslo příslušného vlaku dle podmínek oddílu 1 tohoto článku;
 - výměna informací mezi přípřežním HDV a vlakovým HDV se uskutečňuje způsobem stanoveným vnitřními předpisy dopravce.

Po příjezdu vlaku do dopravny, 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, vždy v souladu s ustanovením oddílu 1 tohoto článku.

(2) Strojvedoucí postrkového HDV po přistavení k vlaku dodrží následující obslužný postup:

- nastaví odpovídající volací číslo s rozlišovací číslicí „5“ a číslem vlaku dle oddílu 1 tohoto článku;
- 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.

oddíl 8

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.

oddíl 9

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);
 - 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) stanice / pro úsek ... (název dopravny nebo řízeného úseku), ... (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) ve stanici / v traťovém úseku ... (název dopravní 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 nouzové 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 nouzové spojení jen k výzvě na přerušení hovoru.

oddíl 10**Použití rádiového zařízení k 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.
- (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 PR 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 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 PR SRD pro příslušnou trať.
- (5) Při použití příkazu G-STOP a při vyslání pokynu k zastavení provozu se volací značky nepoužívají.
- (6) Zastavení provozu prostřednictvím příkazu G-STOP výpravčím (dispečerem):

tabulka 7 – Činnosti zaměstnanců při zastavení provozu výpravčím/dispečerem

A) činnost výpravčího (dispečera)	B) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení vlaku	C) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu
1. vyšle příkaz G-STOP z obslužného zařízení dle Návodu	1. musí neprodleně zjistit, zda byl vlak zastaven vlastní činností vlakového zabezpečovače, nebo přijetím příkazu G-STOP ze SRD	Níže uvedený postup se týká těchto provozních stavů: - nelze vyslat příkaz G-STOP (porucha ZR), nebo

<ul style="list-style-type: none"> - vysláním příkazu G-STOP dojde automaticky k odpojení obslužného zařízení od ovládání ZR (cca 10 sekund) 	<ul style="list-style-type: none"> - vysláním příkazu G-STOP k zastavení vlaku je doplněno hlasovým pokynem pro zastavení provozu, včetně příslušné indikace na VR 	<ul style="list-style-type: none"> - HDV není vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem umožňujícím automatické propojení VR s brzdovým systémem nebo je toto zařízení na HDV v poruše, nebo
<ul style="list-style-type: none"> - bezprostředně po ukončení vyslání příkazu G-STOP se obslužné zařízení opět připojí k ovládání ZR a automaticky se na něm vygeneruje režim GV 	<ol style="list-style-type: none"> 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"> - výpravčí (dispečer) vyslal pokyn k zastavení provozu pouze slovním zněním pokynu pro zastavení provozu
<ul style="list-style-type: none"> - 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 dle následujícího bodu 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ol style="list-style-type: none"> 1. zavede okamžitě rychločinné brzdění
<ol style="list-style-type: none"> 2. vyše prostřednictvím režimu GV slovní znění pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9 <ul style="list-style-type: none"> - po odeslání příkazu G-STOP a ukončení vyslání pokynu k zastavení provozu, zůstává obslužné zařízení nadále v režimu GV 	<ol style="list-style-type: none"> 3. po zjištění důvodů k zastavení uvede zařízení na HDV do výchozí polohy před začátkem povelu k zastavení provozu (podle Návodu a vnitřních předpisů dopravce) <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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
<ol style="list-style-type: none"> 3. zjišťuje a ověřuje, že dotčená HDV byla zastavena a informuje strojvedoucí o důvodu zastavení 		<ol style="list-style-type: none"> 3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího (dispečera) *) nesmí pokračovat v další jízdě
<ol style="list-style-type: none"> 4. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena 	<ol style="list-style-type: none"> 4. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího (dispečera) *) nesmí pokračovat v další jízdě. 	
<p>Poznámky k tabulce 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> • *) jedná se o výpravčího (dispečera), který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází; • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 		

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

tabulka 8 – Činnosti zaměstnanců a zařízení při zastavení provozu příkazem G-STOP vyslaného prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ

činnost funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na SRD	činnost výpravčího (dispečera)
<p>1. SZZ při vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla předá prostřednictvím VNPN povel ZR k vyslání příkazu G-STOP</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyslání příkazu G-STOP dojde automaticky k odpojení obslužného zařízení od ovládání ZR (na cca 10 sekund) - při vyslání příkazu G-STOP může být funkcionality VNPN vybavena automatickým vysláním pokynu návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky pro zastavení provozu dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9, 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 	<p>1. po připojení obslužného zařízení k ovládání ZR aktivuje režim GV a vyše slovní znění pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9</p> <p>2. dále pokračuje úkony číslo 3 a 4 dle sloupce A) tabulky 7 tohoto oddílu</p>
<p>2. bezprostředně po ukončení vyslání příkazu G-STOP se obslužné zařízení opět připojí k ovládání ZR</p>	
<p>Poznámky k tabulce 8:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 	

- a) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení vlaku prostřednictvím příkazu G-STOP dle tohoto odstavce je shodná s ustanovením sloupce B) tabulky 7 tohoto oddílu.
- b) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu dle tohoto odstavce, je shodná s ustanovením sloupce C) tabulky 7 tohoto oddílu.
- (8) Výpravčí (dispečer), který použil příkaz G-STOP nebo pouze vyslal hlasový pokyn pro zastavení provozu dle odstavce (6) tohoto oddílu, musí 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 traťovým 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 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 odstavcích (8) a (9) tohoto oddílu, je povinen výpravčí (dispečer) dodržet i po zjištění, že byl příkaz G-STOP vydán funkcionalistou VNPN dle odstavce (7) tohoto oddílu.

- (11) Nouzové zastavení provozu strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

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

činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz	činnost výpravčího (dispečera)
<p>1. vyše slovní znění pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9</p> <p>- pokyn musí být odeslán obslužným způsobem pro nouzové spojení v souladu s ustanovením oddílu 9 článku 13, který zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožení a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě</p>	<p>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> <p>2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena</p> <p>- v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem k zastavení provozu nepodařilo zastavit některé HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odstavce (9) tohoto oddílu</p>
<p>2. neprodleně po vyslání pokynu k nouzovému zastavení provozu naváže spojení s výpravčím (dispečerem) v souladu s ustanovením tohoto předpisu, sdělí mu důvod zastavení provozu a dohodne s ním další postup</p>	<p>- v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odstavce (8) tohoto oddílu</p>
<p>Poznámky k tabulce 9:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 	

- činnost strojvedoucího, který přijal závazný pokyn k zastavení provozu dle tohoto odstavce, je shodná s ustanovením sloupce C) tabulky 7 tohoto oddílu.

oddíl 11 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 indikačním světlem.
- (3) Obsluha z centrálního pracoviště:
- 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.
 - 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 (pokud se jedná o 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 dle oddílu 10 článku 13 tohoto předpisu 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 skřínce 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.

článek 14

Další podmínky pro provoz analogových traťových rádiových sítí

oddíl 1

Změna traťového rádiového spojení

- (1) V případě, že mezi dvěma dopravnami dochází ke změně základního rádiového spojení, musí strojvedoucí zajistit, na základě návěsti rádiovníku (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.

- (2) V případě, že po vjezdu vlaku do nejbližší dopravní zastávky za místem změny TRS nebylo možné provést 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 článku 22 tohoto předpisu.

oddíl 2

Rušení rádiového provozu

Při vzniku rušení rádiového provozu analogových TRS platí v plném rozsahu ustanovení oddílu 7 článku 9 tohoto předpisu, tedy jako pro provoz simplexních rádiových sítí.

oddíl 3

Poruchy rádiových prostředků

- (1) Poruchu ZR (poruchu rádiové sítě) ohlásí obsluhující zaměstnanec příslušné servisní organizaci a eviduje do záznamníku poruch ve smyslu ustanovení předpisu T100. V případě potřeby je obsluhující zaměstnanec povinen (v rámci odstraňování poruchy) provést obslužný úkon na ZR, o který bude udržujícím zaměstnancem požádán. Do doby odstranění poruchy je obsluhující zaměstnanec povinen přijmout opatření dle DAP, včetně případného zajištění zpravování doprovodu vlaku o poruše sítě a snížení rychlosti na maximálně 100 km/hod. Vzory zpravování jsou uvedeny ve služební rukověti SŽ SR101/1(D) Metodická pomůcka pro tvorbu a používání písemných rozkazů a příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky (dále jen „služební rukověť SR101/1(D)“).
- (2) Postup činnosti strojvedoucího při vzniku poruchy VR se řídí vnitřními předpisy dopravce. Pro další jízdu vlaku (PMD) platí ustanovení článku 22 tohoto předpisu.
- (3) Poruchu PR ohlásí zaměstnanec podle pravidel uvedených v PŘ vztahné lokality určenému operátorovi (např. HLO), který ověří funkčnost PR a zajistí další činnost vztahnou k její opravě. V případě potřeby zajistí na pracovišti dodání náhradní PR.

ČÁST ČTVRTÁ

TRAŽOVÉ RÁDIOVÉ SÍTĚ DIGITÁLNÍ

článek 15

Úvodní ustanovení

- (1) GSM-R CZ je rádiový systém železniční mobilní telefonní sítě v České republice, který vytváří podmínky pro zajištění jednotné rádiové komunikace v rámci evropské železniční sítě.
- (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 16

Popis železniční mobilní telefonní sítě

oddíl 1

Technické obslužné 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 ovládání systému GSM-R nebo sloučený do zapojovače pro obsluhu dalších komunikačních nebo informačních prostředků (dále také jako „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 jako „MT“).

oddíl 2

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.

oddíl 3

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 směřování odchozích hovorů z pohyblivého koncového terminálu (zpravidla VR a vybraných MT) na pevný koncový 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.

oddíl 4

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). Svolávající 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 10 – Definice skupinových spojení a rozsah jejich komunikačních možností

číslo SKP	definice účastníků SKP	kdo může aktivovat
200	všichni strojvedoucí v oblasti	strojvedoucí
299	nouzové spojení všech definovaných zaměstnanců v oblasti (vyjma účastníků s pohyblivým terminálem aktivně využívající režim posun na SKP 500 až 529)	výpravčí nebo strojvedoucí
530	výpravčí se zaměstnancem ostrahy	výpravčí
539	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 530	výpravčí
555	výpravčí se všemi strojvedoucími v oblasti *)	výpravčí
560	výpravčí se zaměstnanci údržby dopravní cesty (ST, SSZT, SEE, SMT apod.)	výpravčí nebo zaměstnanec údržby
569	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 560	výpravčí nebo zaměstnanec údržby
570	všichni výpravčí v oblasti	výpravčí
579	nouzové spojení pro účastníky dle SKP 570	výpravčí
791 až 794	zaměstnanci VÚŽ	zaměstnanec VÚŽ (pouze pro interní potřeby VÚŽ)
802	zaměstnanci HZS SŽ s výpravčím	zaměstnanec HZS SŽ nebo výpravčí
812	zaměstnanci všech složek infrastruktury SŽ s výpravčím	zaměstnanec infrastruktury nebo výpravčí; použití jen při výluce, jinak je nutné použít SKP 560
814	zaměstnanci všech složek infrastruktury SŽ a HZS SŽ s výpravčím	zaměstnanec infrastruktury, HZS SŽ nebo výpravčí
822	zaměstnanci SŽ SEE s výpravčím	zaměstnanec SŽ SEE nebo výpravčí
821, 823 až 828	zaměstnanci SŽ SEE	zaměstnanec SŽ SEE (pouze pro interní potřeby SŽ SEE)
842	zaměstnanci SŽ ST s výpravčím	zaměstnanec SŽ ST nebo výpravčí
841, 843 až 848	zaměstnanci SŽ ST	zaměstnanec SŽ ST (pouze pro interní potřeby SŽ ST)
852	zaměstnanci SŽ SEE s výpravčím	zaměstnanec SŽ SEE nebo výpravčí
851, 853 až 858	zaměstnanci SŽ SEE	zaměstnanec SŽ SEE (pouze pro interní potřeby SŽ SEE)

862	zaměstnanci SŽ SSZT s výpravčím	zaměstnanec SŽ SSZT nebo výpravčí
861, 863 až 868	zaměstnanci SŽ SSZT	Zaměstnanec SŽ SSZT (pouze pro interní potřeby SŽ SSZT)
872	zaměstnanci SŽ SMT s výpravčím	zaměstnanec SŽ SMT nebo výpravčí
871, 873 až 878	zaměstnanci SŽ SMT	zaměstnanec SŽ SMT (pouze pro interní potřeby SŽ SMT)
882	zaměstnanci CTD – ÚNDZRT s výpravčím	zaměstnanec CTD ÚNDZRT nebo výpravčí
881, 883 až 884	zaměstnanci CTD – ÚNDZRT	zaměstnanec CTD ÚNDZRT (pouze pro interní potřeby CTD ÚNDZRT)
886	zaměstnanci CTD MV (měřicí vozy) s výpravčím	zaměstnanec CTD MV nebo výpravčí
885, 887 a 888	zaměstnanci CTD MV (měřicí vozy)	zaměstnanec CTD MV (pouze pro interní potřeby CTD MV)
900 až 903	zaměstnanci doprovodu vlaku s výpravčím	jen zaměstnanec doprovodu vlaku nebo výpravčí
Poznámky k tabulce 10: • *) 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 11 – Definice jednosměrných volání a rozsah jejich komunikačních možností

číslo 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)
477	funkce Test-STOP v příslušné oblasti – dojde k přehrání automatické hlasové informace o zkoušce systému	v testovacím režimu terminálu aktivuje výpravčí z DT 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, dojde při aktivaci povelu G-STOP, kromě přehrání automatické hlasové výzvy k zastavení provozu, i k automatickému zaúčinkování rychločinného brzdění HDV	výpravčí z DT tlačítkem označeným „STOP VLAK“ nebo modul VNPN, a to vždy společně s SKP 299

- d) **Nouzové spojení** (Emergency Call) aktivuje 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 přeruší v dané oblasti všechna případně probíhající hovorová spojení s nižší prioritou, na které je nouzové spojení směřováno.

Systém poskytuje tyto typy nouzových spojení:

- nouzové spojení vlakové (dále jen „SKP 299“);
 - nouzové spojení pro spojení výpravčího se zaměstnanci železniční ostrahy (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. 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.
- (3) V případě, že nouzové spojení nelze ukončit (např. nebezpečí již prokazatelně pominulo a nastala závada nebo porucha některé z části zařízení GSM-R CZ nebo není zřejmé, kdo nouzové spojení vyvolal), ukončí ho zaměstnanec obsluhující koncový pevný terminál (z tohoto terminálu je možno vždy ukončit každé skupinové volání, které je na něm možné přijmout).

článek 17 **Provozní podmínky železniční mobilní telefonní sítě**

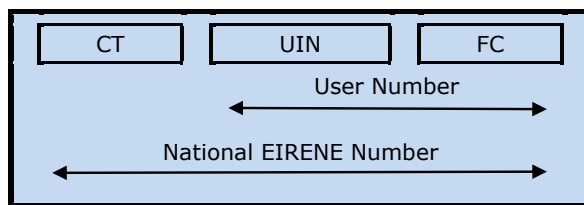
oddíl 1 **Způsoby použití**

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.

oddíl 2 **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 12 – 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 13 – Funkční kódy

funkční kód (FC)	význam pojmu
01	vedoucí HDV na vlaku
02	vlakové HDV na vlaku s přípravním 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

Článek 18

Provoz železniční mobilní telefonní sítě

oddíl 1

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) Rádiová komunikace vedená prostřednictvím systému GSM-R CZ v rámci organizování a řízení drážní dopravy a služební komunikace mezi jednotlivými účastníky je prováděna podle platných ustanovení uvedených ve vztazných DAP.
- (3) Pokud zaměstnanec dopravce zjistí komunikační závady v provozu GSM-R CZ (např. hovorová nekázeň, opakované přerušení probíhajícího hovoru, nesprávná funkce zkrácené volby 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) kontrolnímu operátorovi regionu (dále jen „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 GSM-R CZ ze strany obsluhujícího zaměstnance, postoupí uvedenou problematiku ohlašujícímu pracovišti údržby GSM-R CZ jako poruchu. Postup řešení ohlášené komunikační závady sdělí elektronickou poštou zaměstnanci dopravce, který závadu oznámil.
- (4) V případě, že komunikační závadu (např. hovorová nekázeň, nesprávné použití režimu volání, chybná registrace) na straně dopravce zjistil zaměstnanec SŽ, zajistí její ohlášení příslušnému HLO SŽ, který dle dostupných možností ověří její obsah a opodstatnění a poté zajistí její předání zástupci dopravce elektronickou poštou s požadavkem vyřešení, případně přijetí potřebných opatření.

oddíl 2

Obsluha koncového terminálu

- (1) Obsluha 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 pevným koncovým terminálem může použít přenosný mobilní terminál (MT) po dobu pracovní činnosti mimo toto pracoviště nebo v případě poruchy koncového pevného terminálu.

Pokud není v tomto předpisu dále uvedeno jinak, v síti GSM-R se volací značky nestanovují. Pro vzájemnou hlasovou komunikaci účastníků rádiové sítě GSM-R CZ platí povinnost dodržovat pravidla při používání radiostanic a uskutečnit správnou identifikaci účastníků při navazování spojení v souladu s ustanoveními předpisů D1, D3 a T1.

oddíl 3

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.
- (2) V případě, kdyby mělo při registraci dojít k duplicitě FN, je tato informace strojvedoucímu zobrazena na displeji příslušného terminálu VR (systém automaticky vyžaduje nucenou odregistraci již registrovaného stejného FN). Seznam dopravců, jejichž terminály VR tuto automatickou informaci nenabízejí, je uveden v PR 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, a to za podmínek stanovených v oddíle 12 článku 18 tohoto předpisu;
 - před vjezdem vlaku z vlečky nebo z dráhy jiného provozovatele nevybavené GSM-R do obvodu dopravní nebo úseku tratě SŽ, která je vybavena GSM-R CZ;
 - při jízdě PMD do úseku tratě vybaveného GSM-R (je-li HDV vybaveno VR příp. MT umožňující komunikaci v GSM-R).

oddíl 4

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) oddílu 12 tohoto článku;
 - před opuštěním HDV oblasti v rádiové síti GSM-R CZ na základě návěsti **Konec rádiového systému 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;
 - 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 jiného provozovatele, která není vybavena GSM-R CZ.
- (2) 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 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.

oddíl 5

Souběh sítě železniční mobilní telefonní sítě s jinými traťovými rádiovými sítěmi

Při souběhu GSM-R s jinými TRS, určujícími na příslušném úseku tratě základní rádiové spojení, musí být dodržena ustanovení oddílu 1 článku 14 a oddílu 2 článku 20 tohoto předpisu.

oddíl 6

Funkční zkouška

Funkční zkouška se provádí z důvodu ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků rádiového zařízení. Tuto zkoušku provádí obsluhující zaměstnanec takto:

- a) na pevném koncovém terminálu – 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;
- b) na terminálu VR – podle ustanovení vnitřních předpisů dopravce, který odpovídá za funkčnost VR použitého na ŽDC ve správě SŽ;
- c) na přenosném mobilním terminálu (MT) – vizuální kontrolou údajů na displeji po jeho zapnutí a automatickém přihlášení do sítě GSM-R CZ.

oddíl 7

Zkouška 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 mobilního koncového 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 mobilního koncového terminálu (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.

oddíl 8

Nouzové hlášení

- (1) Nouzové hlášení se uskutečňuje prostřednictvím nouzového spojení GSM-R CZ.
- (2) Nouzové spojení může uskutečnit každý uživatel GSM-R, 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, nehoda);
 - 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) stanice / pro úsek ... (název dopravního nebo řízeného úseku), ... (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) ve stanici / v traťovém úseku ... (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.
- (8) V případě nedostupnosti účastníka s FN nebo MSISDN může výpravčí použít jednosměrné volání JSM 202 a vyzvat jej k hovoru hlasovou výzvou (slyší všichni s aktivní VR v oblasti).

oddíl 9

Použití rádiového zařízení k 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.
- (2) Pokud není tímto předpisem stanoveno jinak, vztahují se níže uvedené postupy na všechna HDV v dotčené rádiové oblasti se zapnutou VR (včetně PMD a posunu), 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 terminálem GSM-R, který je schopen přijmout hlasovou výzvu pokynu pro zastavení provozu.
- (3) Pro zastavení provozu v řízené rádiové oblasti GSM-R musí být prioritně použit povel G-STOP, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu dotčených BTS v oblasti.
- (4) Zastavení provozu prostřednictvím povelu G-STOP výpravčím:

tabulka 14 – Činnosti zaměstnanců při zastavení provozu prostřednictvím povelu G-STOP výpravčím

A) činnost výpravčího	B) činnost strojvedoucího v případě zaúčinkování automatického systému zastavení vlaku (HDV je vybaveno SIM s profilem pro SKP 299 a JSM 499)	C) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu (HDV je vybaveno SIM pouze s profilem pro SKP 299)
<p>1. provede aktivaci povelu G-STOP na pevném koncovém terminálu dle Návodu</p> <p>- při použití povelu G-STOP dojde automaticky k aktivaci SKP 299 (NOUZE) a JSM 499</p> <p>- při splnění předchozích podmínek dojde k aktivaci automatického odeslání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním pokynu pro návštěv Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9; a to na všechny terminály GSM-R v dosahu dotčené rádiové oblasti</p> <p>- záznam hlasové zprávy se automaticky přehraje i na pevném koncovém terminálu, z něhož byl povel vyslán</p> <p>- hlasová zpráva je doplněna před a ihned po jejím ukončení krátkým zvukovým tónem (pípnutí)</p> <p>- po přehrání hlasové zprávy (včetně zvukového tónu) zůstává SKP 299 nadále aktivní</p>	<p>1. musí neprodleně zjistit, zda bylo HDV zastaveno vlastní činností vlakového zabezpečovače nebo přijetím povelu G-STOP z GSM-R,</p> <p>- vyslání povelu G-STOP k zastavení vlaku je doplněno automatickou hlasovou zprávou se zněním pokynu pro zastavení provozu, včetně příslušné indikace na VR</p>	<p>Níže uvedený postup se týká těchto provozních stavů:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nelze vyslat povel G-STOP (porucha pevného koncového terminálu), nebo - VR HDV není vybavena SIM s profilem JSM 499, nebo - HDV není vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem umožňujícím automatické propojení VR s brzdovým systémem nebo je toto zařízení na HDV v poruše, nebo - výpravčí vyslal pokyn k zastavení provozu pouze slovním zněním pokynu pro zastavení provozu
	<p>2. vyčká na zprávu výpravčího o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl povel k dálkovému zastavení přímo určen</p> <p>- 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</p>	
	<p>3. po zjištění důvodů k zastavení uvede zařízení na HDV do výchozí polohy před zaúčinkováním povelu k zastavení provozu (podle Návodu a vnitřních předpisů dopravy)</p>	<p>1. zavede okamžitě rychločinné brzdění</p> <p>2. vyčká na zprávu výpravčího o důvodu zastavení, včetně definice HDV, kterému byl příkaz k dálkovému zastavení přímo určen</p> <p>- 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</p>

<ul style="list-style-type: none"> - pokud by výpravčí nemohl z důvodu poruchy použít povel G-STOP nebo by se pro poruchu automaticky nespustil záznam hlasové zprávy, použije k zastavení provozu, prostřednictvím SKP 299, přímo slovní znění pokynu k zastavení provozu 	4. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě	3. do doby zjištění důvodu zastavení a přijetí dalších pokynů a podmínek jízdy od výpravčího *) nesmí pokračovat v další jízdě
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		
Poznámky k tabulce 14: <ul style="list-style-type: none"> • *) jedná se o výpravčího, který organizuje a řídí drážní dopravu v úseku, v němž se HDV nachází; • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 		

(5) Zastavení provozu povelu G-STOP vyslaného prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ:

tabulka 15 – Činnosti zaměstnanců a zařízení při zastavení provozu prostřednictvím funkcionality VNPN ze SZZ

činnost funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na GSM-R	činnost výpravčího
1. SZZ při vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla předá prostřednictvím VNPN povel GSM-R k vyslání povelu G-STOP z pevného koncového terminálu výpravčího <ul style="list-style-type: none"> - vysláním povelu G-STOP dojde automaticky k připojení koncového terminálu výpravčího do SKP 299 - při vyslání povelu G-STOP dojde k aktivaci automatického odeslání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním pokynu pro návěst Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9; a to na všechny terminály GSM-R v dosahu dotčené rádiové oblasti - záznam hlasové zprávy se automaticky přehraje i na pevném koncovém terminálu, z něhož byl povel vyslán 	1. po vyslání povelu G-STOP prostřednictvím funkcionality VNPN a přehrání automatického záznamu hlasové zprávy pro zastavení provozu postupuje dále úkonem číslo 2 dle sloupce A) tabulky 14 tohoto oddílu

<ul style="list-style-type: none"> - hlasová zpráva je doplněna před a ihned po jejím ukončení krátkým zvukovým tónem (pípnutí) - po přehrání hlasové zprávy (včetně zvukového tónu) zůstává SKP 299 nadále aktivní 	
Poznámky k tabulce 15: <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 	

- a) 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) dle tohoto odstavce, je shodná s ustanovením uvedeným ve sloupci B) tabulky 14 tohoto oddílu.
- b) činnost strojvedoucího, který přijal pouze závazný pokyn k zastavení provozu (HDV je vybaveno SIM pouze s profilem pro SKP 299) dle tohoto odstavce, je shodná s ustanovením uvedeným ve sloupci C) tabulky 14 tohoto oddílu.
- (6) Výpravčí, který použil povel G-STOP nebo pouze vyslal hlasový pokyn pro zastavení provozu dle odstavce (4) tohoto oddílu, musí 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 G-STOP ve svém řízeném rádiovém úseku (podle vybavení úseku traťovým 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 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.
- (7) 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.
- (8) Stejnou, výše uvedenou činnost v odstavcích (6) a (7) tohoto oddílu, je povinen výpravčí dodržet po zjištění, že byl povel G-STOP vydán funkcionistou VNPN dle odstavce (5) tohoto oddílu.
- (9) Nouzové zastavení provozu strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě (vyjma výpravčího):

tabulka 16 – Činnosti zaměstnanců při nouzovém zastavení provozu strojvedoucím nebo jiným oprávněným účastníkem rádiové sítě

činnost zaměstnance, který nouzově zastavuje provoz	činnost výpravčího
1. výše slovní znění pokynu pro návštěv Stůj, zastavte všemi prostředky dle vzoru c) tabulky 1 oddílu 6 článku 9	1. po obdržení zprávy o důvodu vyslání pokynu k zastavení provozu informuje strojvedoucí všech zastavených HDV o důvodu zastavení

<ul style="list-style-type: none"> - pokyn musí být odeslán obslužným způsobem pro nouzové spojení v souladu s ustanovením oddílu 8 článku 18, který zajistí spojení s největším možným počtem HDV pohybujících se v lokalitě ohrožení a v souladu s technickými možnostmi radiostanice a rádiové sítě 	2. zajistí předání pokynů a podmínek, pro další jízdy všech HDV, která byla předchozí činností zastavena
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 dohodne s ním další postup	<ul style="list-style-type: none"> - v případě, že zjistí, že se vydaným pokynem k zastavení provozu nepodařilo zastavit některé HDV, postupuje dále v souladu s ustanovením odstavce (7) tohoto oddílu - v případě, že je nutné vyslat pokyn k zastavení provozu i pro přilehlý rádiový úsek, postupuje v souladu s ustanovením odstavce (6) tohoto oddílu
Poznámky k tabulce: <ul style="list-style-type: none"> • jednotlivé úkony jsou označeny číslem a jejich pořadí pro příslušnou činnost musí být dodrženo; • ostatní související podmínky jsou označeny pomlčkou. 	

- činnost strojvedoucího, který přijal závazný pokyn k zastavení provozu dle tohoto odstavce, je shodná s ustanovením uvedeným ve sloupci C) tabulky 14 tohoto oddílu.

oddíl 10

Jízda posunu mezi dopravami

- (1) Zajištění rádiového spojení GSM-R CZ mezi strojvedoucím PMD a výpravčím je prováděno shodným způsobem jako pro jízdu vlaku.
- (2) Zásady pro číslování PMD v rádiové síti GSM-R CZ, tedy určení a správné použití CT, TN a FC, jsou uvedeny v oddíle 3 tohoto článku.

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

obrázek 2 – Vzor sestavení FN pro PMD

oddíl 11

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 režim 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:
 - duplexní spojení maximálně dvou účastníků.
 - b) s použitím posunových skupin (SKP 500 až 529) v uzavřených oblastech, definovaných v PŘ GSM-R CZ:
 - simplexní spojení tří a více účastníků současně.
- (4) Lokality nebo oblasti pro použití posunových skupin SKP 500 až 529 jsou uvedeny v PŘ GSM-R CZ.

oddíl 12

Posun bez použití posunových skupin

- (1) Pro posun bez použití posunových skupin lze využít rádiové spojení „bod – bod“, které tvoří vždy maximálně dva účastníci.
- Pokud není v tomto oddíle 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 oddílu. Pokud tomu nebrání technické možnosti, provádí se sjednání podmínek spojení „bod – bod“ pro posun výhradně prostřednictvím GSM-R CZ.
- (2) 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 dispečer z něj nemohou nařídit nebo povolit výjimku.
- (3) 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 lokomotivní vlak po příjezdu do dopravní 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);
 - i) pro spojení dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odstavce (6) tohoto oddílu, 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);
 - j) pro spojení dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odstavce (6) tohoto oddílu, přičemž jedna souprava najíždí a druhá již stojí na koleji a spojená souprava bude pokračovat pod číslem vlaku najíždějícího HDV;

- k) pro spojování dvou HDV (souprav) s využitím podmínek odstavce (6) tohoto oddílu, 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;
- l) pro přejetí soupravy s využitím podmínek odstavce (6) tohoto oddílu 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).

Ve všech ostatních výše neuvedených případech, kdy dochází ke spojování HDV (souprav), rozhodne o použití (využití) příslušných FN s FC 01 výpravčí, a to včetně potřebného využití ustanovení odstavce (6) tohoto oddílu.

- (4) Ponechání registrovaného FN s FC 02 lze použít při posunu v těchto případech:
 - a) pro přejetí z původní na novou soupravu vlaku, která je již připravena na koleji (změna FN se provede až po ukončení posunu);
 - b) 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).
- (5) Ponechání registrovaného FN s FC 05 lze použít při posunu v těchto případech:
 - a) pro přejetí z původní na novou soupravu vlaku, která je již připravena na koleji (změna FN se provede až po ukončení posunu);
 - b) pro objetí soupravy na její opačný konec v dopravně a pokračování provozního výkonu jako vedoucí nebo přípravní HDV ve stejném směru nebo jako postrkové HDV v opačném směru jízdy (změna FN se provede až po ukončení posunu).
- (6) 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 strojvedoucích).

Výpravčí disponuje těmito FN v plném rozsahu a jejich přidělení musí být využito ve všech případech pro spojení při posunu, které nejsou uvedeny v odstavci (2) tohoto oddílu.

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!

- (7) Pokud by nešlo provést registraci FN pro posun 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.
- (8) 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).

- (9) Před zahájením posunu s posunovou četou zodpovídá zaměstnanec řídící posun, že bude s účastníky spojení provedena zkouška spojení.
- (10) Při provádění posunu s posunovou četou s použitím spojení „bod – bod“ je nutné dodržovat základní zásady a podmínky stanovené v oddílu 6 článku 9 tohoto předpisu.
- (11) 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).

oddíl 13

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, seřaďovací 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 SW;
 - d) vybavení provozních zaměstnanců posunu koncovým MT se speciálním SW;
 - 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 základní zásady a podmínky stanovené pro simplexní provoz v odstavcích (1) až (4) oddílu 1 článku 9, ustanovení oddílu 6 článku 9 a v potřebném rozsahu i ustanovení oddílu 2 článku 9 tohoto předpisu.

tabulka 17 – Číselné intervaly SKP při posunu a jejich použití

číslo 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

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

tabulka 18 – Základní postup použití rádiového spojení SKP 500 až 529

číslo SKP	činnost zaměstnance řídícího posun	činnost výpravčího	činnost strojvedoucího
500	seznámí 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

oddíl 14**Použití rádiového zařízení pro činnost
organizačních složek infrastruktury a hasičského záchranného sboru**

- (1) Zaměstnanci OS infrastruktury SŽ v rámci své působnosti při údržbě, opravách a investiční činnosti a 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 tito 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 PŘ GSM-R CZ.

článek 19**Poruchy železniční mobilní telefonní sítě****oddíl 1****Rušení rádiového provozu**

- (1) V případě výskytu nežádoucího ovlivnění komunikace jiným účastníkem, se jedná o provozní nekázeň způsobenou porušením zásad provozu GSM-R.
- (2) Pokud by se vyskytlo přerušení hovoru vedeného v síti GSM-R, je nutno postupovat jako při vzniku poruchy nebo závady tohoto rádiového systému.
- (3) Pro případy rušení rádiového provozu je nutné postupovat také v souladu s ustanovením oddílu 7 článku 9 tohoto předpisu.

oddíl 2**Poruchy rádiových prostředků**

- (1) Postup při poruše systému GSM-R CZ nebo pevných koncových terminálů:
 - a) Pokud výpravčí (dispečer) obsluhující koncový pevný terminál zjistí poruchu traťové části rádiového systému GSM-R CZ (nebo je mu ohlášena zaměstnancem s pohyblivým terminálem), provede o tom zápis do záznamníku poruch a vznik poruchy ohlásí dle podmínek stanovených v PŘ GSM-R CZ. Poté výpravčí (dispečer) zajistí zavedení příslušných dopravních opatření a zpravování doprovodu vlaků o poruše sítě GSM-R CZ. Vzory zpravování jsou rovněž uvedeny ve služební rukověti SR101/1(D).
 - b) Pokud je porucha traťové části rádiového systému GSM-R CZ ohlášena zaměstnancem, který dohlíží v režimu 24/7 na jeho provoz, postupuje výpravčí (dispečer) v souladu s ustanovením PŘ GSM-R, včetně zajištění zpravování doprovodu vlaků.
 - c) V případě, že dojde k poruše koncového pevného terminálu (dotykového terminálu) a traťová část rádiového systému GSM-R CZ je funkční, postupuje výpravčí (dispečer) v souladu s ustanovením PŘ GSM-R CZ, včetně zajištění zpravování doprovodu vlaků.
- (2) Pro předpokládané výluky traťové nebo systémové části GSM-R CZ musí být vždy postupováno v souladu s ustanovením předpisu SŽ D7/2 Organizování výlukových činností.
- (3) V případě nepředpokládaných výluk traťové nebo systémové části GSM-R musí být postupováno v souladu s tímto předpisem a ustanovením DAP.

ČÁST PÁTÁ VLAKOVÁ RÁDIOVÁ SPOJENÍ

článek 20 Druhy vlakových rádiových spojení

oddíl 1 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 s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos, musí dopravce použít HDV vybavené kompatibilní funkční mobilní částí takového rádiového zařízení.
- (3) Umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k zastavení HDV (prostřednictvím obsluhujícího zaměstnance nebo funkcionalitou zabezpečovacího zařízení), musí být HDV vybaveno technickými prostředky pro jeho příjem a realizaci. V případě SRD musí být HDV vybaveno pro příjem automatického zastavení.
- (4) Základním rádiovým spojením může být traťová rádiová síť (TRS):
 - GSM-R;
 - radiodispečerská (SRD);
 - radiodispečerská vlaková (SRV).
- (5) Základní rádiové spojení (typ sítě) je vždy uvedeno pro příslušnou trať nebo její část v TTP.

oddíl 2 Souběh nebo změna základního rádiového spojení

- (1) Při souběhu a změnách různých typů TRS platí tyto zásady:
 - v obvodu jedné ŽST (dopravny) 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 návěstí pro rádiový provoz (radiovník);
 - pokud je to provozně a technicky možné, umísťují se návěstidla pro rádiový provoz zásadně mimo obvod ŽST;
 - 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 může být jako základní rádiové spojení používán jen jeden typ TRS.
- (2) Pro změnu základního rádiového spojení platí i podmínky uvedené v oddílu 1 článku 14 tohoto předpisu.

- (3) 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).

oddíl 3

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 odstavců (2) a (3) oddílu 1 tohoto článku.
- (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;
 - 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.

oddíl 4

Nouzové spojení

- (1) Nouzovým spojením na dráze se rozumí jakékoliv hlasové spojení včetně nouzového rádiového spojení, které umožní uskutečnění hlasové komunikace strojvedoucího s výpravčím příslušné řízené oblasti v případě vzniku poruchy nebo mimořádnosti v průběhu jízdy HDV bez prostředníka, a to pouze do doby dojezdu do cílové stanice vlaku.
- (2) Nouzové spojení nesmí být nikdy použito jako trvalá náhrada základního nebo náhradního rádiového spojení.
- (3) Při použití nouzového spojení nesmí strojvedoucí překročit rychlost 100 km/h.
- (4) Nouzovým spojením může být:
- VOS;
 - mobilní spojení strojvedoucího prostřednictvím veřejného operátora.
- (5) Nouzové spojení (typ sítě) je uvedeno pro příslušnou trať nebo její část v TTP.
- (6) Nouzové spojení musí mít k dispozici každý vlak a PMD, a to i na tratích, kde není k dispozici základní (náhradní rádiové spojení) nebo na takovém vlaku (PMD) nemůže být z technických důvodů základní rádiové spojení k dispozici.

článek 21

Podmínky pro provoz vlakových rádiových zařízení

oddíl 1

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 z dobíjené 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 se považuje mobilní telefon GSM-R nebo přenosná radiostanice SRD nebo SRV pouze za nouzové rádiové spojení.

oddíl 2

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.

oddíl 3

Speciální hnací vozidla v režimu vlak nebo posun mezi dopravami

- (1) SHV využívají v době zařazení do dopravního režimu „vlak nebo PMD“ pro spojení s výpravčím základní rádiové spojení podle pojížděné trati. 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 oddílu 3 článku 20.
- (2) V případě, že pro uskutečnění PMD nesplňuje SHV technické podmínky základního ani náhradního rádiového spojení, může být použito nouzové spojení podle ustanovení TTP pro příslušnou trať. V tomto případě musí strojvedoucí provést na dohodnutém telekomunikačním prostředku zkoušku spojení s výpravčím (s nímž jízdu sjednal), a to před zahájením jízdy PMD.

oddíl 4

Výjimky pro rádiová spojení

- (1) Pro potřeby rádiového spojení historických HDV při jízdách historických nebo nostalgických vlaků za účelem oslav, výročí či propagace železniční dopravy a souvisejícího návozu a odvozu souprav na takové vlaky, nebo pro jízdu takového vozidla do nebo z opravy či jízdu do nebo z místa jeho deponování, a také pro jízdy nutných pomocných vlaků, se ustanovení článku oddílu 1 a 3 článku 20 a oddílu 1 tohoto článku nevztahuje. Jízda takového vlaku nesmí mít charakter pravidelné komerční přepravy a HDV musí být vždy vybaveno nouzovým spojením, příp. i nouzovým rádiovým spojením!
- (2) Ustanovení oddílu 1 a 3 článku 20 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 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.
- (3) HDV, jehož VR v případě nepředpokládané jízdy vlaku po odklonové trase z důvodu mimořádnosti neumožňuje na pojížděné trati použití základního rádiového spojení, musí být vybaveno prostředkem pro umožnění náhradního rádiového spojení (pokud je zřízeno) nebo alespoň nouzového spojení.

oddíl 5

Poruchy základního rádiového spojení

- (1) Pokud vedoucí HDV výchozího vlaku nesplňuje podmínky pro základní rádiové spojení, v souladu s ustanovením oddílu 3 článku 20 ani pro náhradní rádiové spojení a není zařazeno do příslušné kategorie dle oddílu 4 tohoto článku, 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, aby byly sjednány podmínky další jízdy.

článek 22

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.

Toto ustanovení platí pro všechny druhy vlaků, kromě případů uvedených v oddíle 4 článku 21.

- (2) Dopravce po odjezdu vlaku z výchozí ŽST oznámil poruchu základního rádiového spojení:

Výpravčí provede kontrolu nouzového spojení (telefonního čísla uvedeného v provozní aplikaci [dále jen „PA“]) a dále postupuje takto:

- a) pokud se mu podaří se strojvedoucím navázat spojení, nařídí mu sepsání písemného rozkazu, ve kterém mu nařídí nepřekročit rychlost 100 km/h. Tuto skutečnost výpravčí oznámí příslušnému provoznímu dispečerovi, který zajistí úpravu dat v PA, včetně informování všech nácestných stanic v trase vlaku;
 - b) pokud se mu nepodaří se strojvedoucím navázat spojení, nechá vlak dojet do nejbližší vhodné ŽST a nesmí povolit jeho další jízdu do doby, než se mu se strojvedoucím podaří spojit na uvedeném nouzovém spojení, nebo strojvedoucí (dopravce) neoznámí jiné funkční telefonní číslo, které musí být uvedeno v PA jako nouzové spojení.
- (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. V případě zjištění, že se jedná o poruchu ZR nebo obslužného terminálu, postupuje dle PŘ příslušné rádiové sítě. Jedná-li se o závadu na vlakovém rádiovém zařízení, postupuje výpravčí podle odstavce (1) nebo (2) tohoto článku.
- (4) Stejný postup dle odstavců (1) až (3) tohoto článku musí být zachován v případech, kdy dopravce ohlásí poruchu základního rádiového spojení přímo provoznímu dispečerovi (nebo ji provozní dispečer zjistí sám).

článek 23

Základní rádiové spojení na pohraničních tratích

Při jízdě HDV na pohraničních tratích se postupuje dle:

- místního ujednání pro organizování a řízení drážní dopravy na pohraniční trati a v pohraničních stanicích, nebo

- místního pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úsecích přeshraničního provozu, nebo
- dodatkového ujednání ke Smlouvě o navázání infrastruktur pro pohraniční trať a pohraniční stanice.

článek 24

Hlášení závad a mimořádností v rádiovém provozu

- (1) Zaměstnanec SŽ (výpravčí nebo dispečer), který zjistí závalu (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 článku 22 této části předpisu a případně i další skutečnosti, které se zjištěnou závadou souvisí. HLO hlášení postoupí příslušnému KOR OŘ, který závalu 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 dle oddílu 10 článku 13 a oddílu 9 článku 18 prostřednictvím funkcionality VNPN s vazbou ze SZZ na příslušnou TRS.

ČÁST ŠESTÁ

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

článek 25

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 Z11 schvaluje generální ředitel SŽ.
- (3) K vydávání výjimek z předpisu 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 Z11 a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztahná ustanovení předpisu SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověť státní organizace Správa železnic.
- (5) Oprávněným k podávání výkladu k ustanovením předpisu Z11 je jeho gestorský útvar.

článek 26

Zrušovací ustanovení

Dnem účinnosti tohoto předpisu Z11 se zrušuje:

- SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení SŽDC (ČD) Z11, vydaný s účinností od 1. ledna 2001 pod čj. 55962/00 - O11;
- všechny gestorské výklady vydané k předpisu SŽDC (ČD) Z11 v období od 1. ledna 2001;

- Doplnující ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení – Vlakové rádiové zařízení systém GSM-R CZ, vydané s účinností od 10. prosince 2019 pod čj. 63312/2019-SŽDC-GŘ-O11;
- Doplnující ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení – Změna ovládání funkce traťového rádiového systému TRS Tesla – kódovaného příkazu „Generální STOP“ a Doplnění ovládací skříňky TRS přepojovačem linek TRS, vydané s účinností od 1. ledna 2009 pod čj. 6220/2008 – O11;
- Upozornění provozovatelům drážní dopravy od Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, vydané s účinností od 15. ledna 2020 pod čj. 58037/2019-SŽDC-GŘ-O11;
- Příkaz náměstka generálního ředitele pro řízení provozu – Zákaz používání radiostanice se zeleným nebo bílým podbarvením displeje za snížené viditelnosti, vydaný s účinností od 7. června 2016 pod čj. 24670/2016-SŽDC-O12;
- SŽ PO-02/2020-NŘP Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ve věci postupu zaměstnanců řízení provozu v případě zjištění nefunkčnosti rádiového spojení, vydaný s účinností od 15. ledna 2020 pod čj. 1290/2020-SŽDC-GŘ-O11.
- Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu č. 2/2013, ve znění změny č. 2, vydanou pod čj. 1265/2014 – O12, s účinností od 1. února 2014.

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 systému 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 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

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

SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie

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

SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic

SŽDC 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

Směrnice SŽDC č. 34 Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty

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)**Sestavení volací značky**

Níže uvedené podmínky a příklady platí pro všechny druhy MRS i TRS.

A.1 Pevná pracoviště

Vybavení: základnová radiostanice
 Obslužné zařízení: ovládací souprava nebo 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	volací značka	poznámka
výpravčí	výpravčí stanice Malý Bor	-
výpravčí	výpravčí pro úsek Polná – Vlkov	řízený úsek DOZ
traťový dispečer CDP	traťový dispečer pro úsek Pňovany – Křimice	řízený úsek DOZ
traťový dispečer CDP	traťový dispečer stanice Rynoltice	řízený úsek DOZ
dirigující dispečer	dirigující dispečer Tršnice	-
signalista	signalista stavědla 1 stanice Loučná	-
provozní dispečer	provozní dispečer 2 CDP Přerov	obsluha SRD

A.2 Pohyblivá pracoviště:

Vybavení: vozidlová nebo přenosná radiostanice
 Obslužné zařízení: radiostanice nebo 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

pracovní zařazení a specifikace místa	volací značka	poznámka
strojvedoucí vlaku v obvodu dopravní	strojvedoucí vlaku 2109 ve stanici Herálec na první koleji	-
strojvedoucí vlaku v traťovém úseku	strojvedoucí vlaku 6509 na první traťové koleji mezi stanicí Kravaře a odbočkou Jilemnice	-
strojvedoucí PMD v traťovém úseku	strojvedoucí PMD 800 110 mezi stanicemi Domašín a Rokle	-

strojvedoucí druhé posunující zálohy	strojvedoucí druhé zálohy ve stanici Opočno na šestnácté koleji	-
strojvedoucí HV odstavené v ŽST	strojvedoucí hnacího vozidla číslo 849 215 ve stanici Toužim na páté koleji	-
dozorce výhybek na zhlaví v dopravně	dozorce výhybek na zhlaví směr Slapy ve stanici Borovany	-
mistr tratí v traťovém úseku	mistr tratí mezi stanicemi Domašín a Psárky v km 145,820	-
zaměstnanec pro řízení sledu	zaměstnanec pro řízení sledu ve stanici Lomnice	-
technik SZT na zhlaví v obvodu dopravní	zabezpečovací technik na zhlaví směr Dalovice ve stanici Karlovy Vary	-
vrchní mistr SZT při servisu přestavníku výhybky v dopravně	vrchní mistr SSZT na výhybce číslo 18 ve stanici Nové Sedlo u Lokte	-
vedoucí pracovní skupiny na traťové koleji mezi stanicemi	vedoucí pracovní skupiny na druhé traťové koleji mezi stanicemi Hodonín a Bělátná	-
technik ČD-T v obvodu dopravní	technik ČD-T ve stanici Frýdlant	-
vedoucí posunu 1 zálohy v obvodu dopravní	vedoucí posunu první zálohy ve stanici Dubí	-
vedoucí posunu dopravce Cargorail v obvodu dopravní	vedoucí posunu Cargorail ve stanici Třebušice	-
posunovač dopravce při posunu na koleji v dopravně	první posunovač Cargorail na šesté koleji ve stanici Liberec	-
posunovač druhé zálohy při posunu na koleji v dopravně	první posunovač druhé zálohy na třetí koleji na nákladišti Kacířov	-
hlavní operátor při kontrolní činnosti v obvodu dopravní	hlavní operátor PO Žatec na zhlaví směr Trnovany ve stanici Modletice	-
strojvedoucí SHV na vyloučené traťové koleji	strojvedoucí strojní podbíječky na vyloučené druhé traťové koleji v km 16,350	-
strojvedoucí montážního vozu SEE v obvodu dopravní (bez čísla vlaku/PMD)	strojvedoucí montážního vozu SEE na druhé koleji ve stanici Šumperk	-
technik SEE na vyloučené traťové koleji	technik SEE na vyloučené traťové koleji mezi stanicemi Olešná – Vácov v km 78,515	-
velitel hasičské jednotky při zásahu v obvodu ŽST	velitel jednotky Praha ve stanici Kladno	HZS SŽ

strojník HZS SŽ při zásahu na přejezdu	strojník jedna Cheb při hašení požáru na přejezdu ve stanici Tršnice	HZS SŽ
velitel hasičského družstva při zásahu na traťové koleji	velitel družstva Liberec při odstraňování spadlých stromů mezi stanicemi Babín a Habry	HZS SŽ
Poznámky k tabulce: <ul style="list-style-type: none">přesná definice pracovního zařazení zaměstnance musí být uvedena v PŘ rádiových sítí pro příslušnou OS, dopravce nebo CPS		

Příloha B (informativní)**Příklady rádiové komunikace v MRS****B.1 Rádiová komunikace mezi výpravčím a dozorcem výhybek při pracovní činnosti mazání a čištění výhybek:****Tab. B.1 – Rádiová 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 předpisu Z11.	
	<i>„Výpravčí stanice Bečov, zde je dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice ve stanici Bečov. Příjem.“</i>
<i>„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice ve stanici Bečov, zde je výpravčí stanice Bečov. Příjem.“</i>	
	Začínám pracovat na výhybce čtyři, žádám o její přestavení a ponechání v této poloze do 12:10. <i>„Příjem.“</i>
Povoluji práce na výhybce čtyři do 12:10. Výhybku přestavuji. <i>„Příjem.“</i>	
	<i>„Rozumím. Příjem.“</i>
Pokud by v tomto okamžiku došlo k ukončení pracovní činnosti, musí dozorce výhybek (zahajoval spojení) navíc ukončit rádiové spojení slovem „Konec“, včetně použití vlastní volací značky. Výpravčí by v takovém případě tuto zprávu následně potvrdil vlastní volací značkou a slovem „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 bude rádiová komunikace pokračovat po provedení pracovní činnosti na výhybce č. 4 (např. pro další práci na výhybce č. 6), jedná se o nepřerušování rádiového spojení a následná komunikace těchto účastníků bude navázána a bude probíhat takto:	
	<i>„Výpravčí stanice Bečov, zde je dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice.“</i> Práce na výhybce čtyři ukončeny, žádám o přestavení výhybky šest a takto ji ponechat. <i>„Příjem.“</i>
<i>„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice, zde je výpravčí stanice Bečov.“</i> Výhybku šest přestavuji a bude takto ponechána. <i>„Příjem.“</i>	
	<i>„Rozumím. Příjem.“</i>
Pracovní činnost nadále pokračuje, ale výpravčí potřebuje postavit vlakovou cestu pro vlak 5715. Musí proto vyzvat dozorce výhybek k přerušení práce, sdělit mu důvod a další podmínky. Komunikace bude probíhat takto:	

„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice, zde je výpravčí stanice Bečov.“ Práce na výhybce šest musí být ukončeny, od Lomnice potřebuji postavit vlakovou cestu pro vlak na první kolej. Po vjezdu vlaku se ohlaste. „Přijem.“

„Výpravčí stanice Bečov, zde je dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice.“ Práce na výhybce šest ukončuji. Po vjezdu vlaku na první kolej se ohlásím. „Rozumím. Přijem.“

„Rozumím. Přijem.“

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 stanice Bečov, zde je dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice“. Žádám o pokračování práce na výhybce šest. „Přijem.“

„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice, zde je výpravčí stanice Bečov.“ Práce na výhybce šest povolují. „Přijem.“

„Rozumím. Přijem“.

Po ukončení práce na výhybce č. 6 chce dozorce výhybek zcela ukončit svoji činnost na zhlaví směr Lomnice a odejít na oběd. Jedná se tedy o ukončení rádiového spojení s uvedením vlastní volací značky a uvedením slova „konec“. Komunikace bude probíhat takto:

„Výpravčí stanice Bečov, zde je dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice.“ Práce na výhybce šest ukončeny. Odcházím zpět do výpravní budovy a budu čerpat přestávku na oběd. „Přijem.“

„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice, zde je výpravčí stanice Bečov.“ Práce na výhybce šest ukončeny, odcházíte na oběd. „Rozumím. Přijem.“

„Dozorce výhybek na zhlaví směr Lomnice. Konec.“

Pokud by po přestávce na oběd (nejedná se o technickou nebo technologickou přestávku z provozních důvodů) chtěl dozorce výhybek pokračovat v práci v kolejisti (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 na zhlaví směr Lipno:

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

Tab. B.2 – Rádiová 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 předpisu Z11. Vedoucí posunu jako zaměstnanec řídící posun poté sjednal posun s výpravčím a obdržel od něj následně i souhlas k posunu.	

	<i>„Vedoucí posunu první zálohy ve stanici Kočov, zde je strojvedoucí první zálohy ve stanici Kočov na páté koleji. Příjem.“</i>
<i>„Strojvedoucí první zálohy ve stanici Kočov na páté koleji, zde je vedoucí posunu první zálohy ve stanici Kočov. Příjem.“</i>	
	Jsem připraven k zahájení posunu. „Příjem.“
Jste připraven k zahájení posunu. „Rozumím. Příjem.“	
Následně vedoucí posunu vydá pokyn strojvedoucímu k zahájení posunu z koleje č. 5 do traťové koleje (k označníku) směr stanice Suchá, a to v souladu s DAP.	
<i>„První záloha ve stanici Kočov z páté koleje na záhlaví směr Lipno posun dovolen. Příjem.“</i>	
	<i>„První záloha ve stanici Kočov z páté koleje na záhlaví směr Lipno posun dovolen. Rozumím. Příjem.“</i>
Protože se jedná o tažený posunový díl, jsou předávány návěsti pro posun po ujetí max 100 metrů nebo v časovém intervalu max 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 do nepřerušované komunikace (trvale drží tlačítko vysílání „PTT“ na své PR – jedná se o simplexní režim s trvalým spojením) a spojení pokračuje takto:	
<i>„První záloha ve stanici Kočov na záhlaví směr Lipno pomalu.“</i> Pomalů. Pomalu. 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 byla předávána vzdálenost chybějící k najetí na stojící vozy v počtu vozů. Komunikace pokračuje takto:	
	<i>„Vedoucí posunu první zálohy. Zde je strojvedoucí první zálohy.“ Při sunutí pro posledních 100 metrů mi předávejte návěsti v počtu vozů. „Příjem.“</i>
<i>„Strojvedoucí první zálohy, zde je vedoucí posunu první zálohy.“ Při sunutí pro posledních 100 metrů budu předávat návěsti pro posun v počtu vozů. „Rozumím. Příjem.“</i>	
Poté, co byla postavena posunová cesta na příslušném seřaďovacím návěstidle (pro sunutí na kolej č. 3), pokračuje rádiová komunikace takto:	
<i>„První záloha ve stanici Kočov ze záhlaví směr Lipno na obsazenou třetí kolej posun dovolen. Příjem.“</i>	
	<i>„První záloha ve stanici Kočov ze. záhlaví směr Lipno na obsazenou třetí kolej posun dovolen. Rozumím. Příjem.“</i>
Po ujetí vzdálenosti posunového dílu do 100 m nebo 5 sekund musí vedoucí posunu vydat pokyn k dalšímu pokračování sunutí. Případně tento pokyn podle vzdálenosti znovu opakuje (vždy po ujetí maximálně 100 metrů nebo 5 sekund). Komunikace pokračuje takto:	
<i>„První záloha ve stanici Kočov na obsazenou třetí kolej posunuj. Příjem.“</i>	Strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynu nepotvrzuje.

Při vzdálenosti posledních 100 metrů před stojící soupravou doplní vedoucí posunu předání pokynu o počet vozů a současně přejde do režimu nepřerušované komunikace (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 na obsazenou třetí kolej posunuj.“ Vzdálenost na pět velkých vozů.

Pomalů. Vzdálenost na dva velké vozy.

Pomalů. Vzdálenost na půl vozu.

Pomalů.

Stůj. „Přijem.“

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 **Stlačit**. 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 směrem na Vroutek stlač. Přijem.“

První záloha ve stanici Kočov na třetí koleji směrem na Vroutek stlač. Rozumím. Přijem.“

„První záloha ve stanici Kočov na třetí koleji stůj.“
Posun ukončen. „Přijem.“

Strojvedoucí v tomto případě přijetí pokynu nepotvrzuje.

Komunikace bude následně ukončena použitím slova „konec“ a ohlášením vlastních volacích značek.

„Strojvedoucí první zálohy ve stanici Kočov na třetí koleji.“ Posun ukončen. „Rozumím. Konec.“

„Vedoucí posunu první zálohy ve stanici Kočov. Rozumím. Přijem.“

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

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

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

DIRIGUJÍCÍ DISPEČER BAKOV	STROJVEDOUCÍ VLAKU 19220
Strojvedoucí vlaku 19220 po dojezdu do dopravní D3 Olše volá dirigujícího dispečera hlasovou výzvou. Pokud by dle PŘ musel strojvedoucí pro navázání spojení použít selektivní volbu, bude celá komunikace dle níže uvedeného postupu zahájena až poté, co dojde k technickému navázání spojení prostřednictvím selektivní volby a otevření hovorového kanálu (strojvedoucímu je oznámeno potvrzujícím tónem na VR). Dirigující dispečer po automatickém potvrzení přijetí hovoru na ZR vyčká na navázání spojení strojvedoucím dle oddílu 2 článku 12 tohoto předpisu. Po splnění podmínek pro navázání spojení (použití volacích značek) proběhne splnění ohlašovací povinnosti dle předpisu D3.	
	<i>„Dirigující dispečer Bakov, zde je strojvedoucí vlaku 19220 v dopravně D3 Olše na první koleji. Příjem.“</i>
<i>„Strojvedoucí vlaku 19220 v dopravně D3 Olše na první koleji, zde je dirigující dispečer Bakov. Příjem.“</i>	
Po splnění podmínek pro navázání spojení pokračuje rádiová komunikace takto:	
	<i>„Vlak 19220 v dopravně D3 Olše v 17:53. Sokol. Příjem.“</i>
<i>„Vlak 19220 v dopravně D3 Olše v 17:53. Rozuměl Topinka. Příjem.“</i>	
	<i>„Strojvedoucí vlaku 19220 v dopravně D3 Olše na první koleji. Konec.“</i>
<i>„Dirigující dispečer Bakov. Rozumím. Příjem.“</i>	
Komunikace tímto byla ukončena. V případě, že by komunikace pokračovala, např. žádostí pro jízdu do další dopravní, strojvedoucí by nepoužil slovo „konec“, ale pokračoval by v komunikaci další žádostí v souladu s ustanovením předpisu D3. Ukončení rádiové komunikace by pak nastalo až po udělení souhlasu dispečerem k další jízdě a následného použití slova „konec“ a uvedením vlastní volací značky obou účastníků spojení.	

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

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

Tab. C.2 – Zkouška spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím v SRV bez selektivní volby

DIRIGUJÍCÍ DISPEČER BAKOV	STROJVEDOUCÍ VLAKU 19220
Strojvedoucí vlaku 19220 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 Bakov, zde je strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč.“ Zkouška spojení. Jak mne slyšíte? „Příjem.“
„Strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč, zde je dirigující dispečer Bakov.“ Slyším vás dobře. „Příjem.“	
	„Strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč. Konec.“
„Dirigující dispečer Bakov. Rozumím. Příjem.“	
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.	

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

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

tabulka C.3 – Zkouška spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím v SRV se selektivní volbou

DIRIGUJÍCÍ DISPEČER BAKOV	STROJVEDOUČÍ VLAKU 19220
Strojvedoucí vlaku 19220 v místě, kde je návěstí radiovníku povinen změnit (přepnout) základní rádiové spojení dle TTP na SRV, použije nejprve selektivní volbu dle PR obsluhou VR dle Návodu. Dirigující dispečer po automatickém potvrzení přijetí hovoru na ZR vyčká na navázání spojení strojvedoucím dle oddílu 2 článku 12 tohoto předpisu. Poté co dojde k technickému navázání spojení prostřednictvím selektivní volby a otevření hovorového kanálu provede strojvedoucí zkoušku spojení takto:	
	„Dirigující dispečer Bakov, zde je strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč.“ Zkouška spojení. Jak mne slyšíte? „Příjem.“
„Strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč, zde je dirigující dispečer Bakov.“ Slyším vás dobře. „Příjem.“	
	„Strojvedoucí vlaku 19220 mezi dopravami D3 Řepín a Skuteč. Konec.“
„Dirigující dispečer Bakov. Rozumím. Příjem.“	
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)**Příklady rádiové komunikace v SRD****D.1 Navázání rádiové komunikace s použitím volacího čísla**

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

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

VÝPRAVČÍ PRO ÚSEK HOŘETÍN – KRALUPY	STROJVEDOUCÍ VLAKU 4760
Výpravčí volá strojvedoucího vlaku prostřednictvím selektivní volby (SV), tedy s použitím volacího čísla (004760). Při navazování spojení oba použijí pouze vlastní volací značku, ale musí současně dodržet podmínky ostatních vztažných DAP. Po obsluze ZR dle Návodu vyčká výpravčí na propojení hovoru s VR a ohlášení strojvedoucího vlastní volací značkou.	
	<i>„Zde je strojvedoucí vlaku 4760 ve stanici Hořetín na páté koleji.“</i>
<i>„Zde je výpravčí pro úsek Hořetín – Kralupy.“</i>	
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. <i>„Rozumím.“</i>
Při ukončení rádiové komunikace oznámí oba účastníci spojení svoji volací značku a hovor ukončí:	
<i>„Výpravčí pro úsek Hořetín – Kralupy. Rozumím. Konec.“</i>	
	<i>„Strojvedoucí vlaku 4760 ve stanici Hořetín na páté koleji. Rozumím.“</i>
V případě další komunikace musí být spojení navázáno obdobným způsobem s použitím přesné identifikace.	

D.2 Navázání rádiové komunikace bez použití volacího čísla

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

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

VÝPRAVČÍ STANICE JEVÍČKO	STROJVEDOUCÍ SHV MUV 69 NA TŘETÍ KOLEJI VE STANICI JEVÍČKO
Strojvedoucí volá výpravčího a může při tom použít pouze otevřenou výzvu bez přenosu čísla vlaku, protože VR na SHV neumožňuje nastavení volacího čísla. Na tuto skutečnost upozornil strojvedoucí výpravčího (dispečera) již ve výchozí stanici. V tomto případě musí být pro navázání spojení použity volací značky v plném rozsahu, tedy volaného i volající účastníka.	
	<i>„Výpravčí stanice Jevíčko, zde je strojvedoucí MUV 69 ve stanici Jevíčko na třetí koleji.“</i>
<i>„Strojvedoucí MUV 69 ve stanici Jevíčko na třetí koleji, zde je výpravčí stanice Jevíčko“.</i>	

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.

Při ukončení rádiové komunikace oznámí oba účastníci spojení svoji volací značku a hovor ukončí:

„Strojvedoucí MUV 69 ve stanici Jevíčko na třetí koleji. Rozumím. Konec“

„Výpravčí stanice Jevíčko. Rozumím.“









Pro další komunikaci (v rámci zmíněné vhodné vlakové přestávky) musí být navázáno spojení obdobným způsobem s použitím přesné identifikace.

Příklady v odstavcích D.1 a D.2 této přílohy platí v potřebném rozsahu i jako vzor pro navazování a průběh komunikace v síti GSM-R.




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:
 - 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 vyše automaticky ZR 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.
- (9) Všechny úkony spojení 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 Stůj se spojte s dispečerem
	Odbrzděte a připravte vlak k odjezdu
	Neobsazeno
	Potvrzení zkoušky spojení
V	V nejbližší stanici budete zastaven z důvodu předání dopravních dispozic (např. předání písemného rozkazu apod.)
! STOP !	Dálkové zastavení vlaku
	Neobsazeno
	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)
D	Zkouška spojení
	Žádost o hovor
T	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)
S	Příjem 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: <ul style="list-style-type: none"> • symboly jsou uvedeny bez rozlišení typu rádiové sítě; • další symboly jsou podle typu VR a jejich použití uvedeny v příslušném Návodu pro obsluhu VR. 	

Příloha H (informativní)**Příklady volání na HDV (řídící vůz) 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

typ vozidla, země registrace	podklady		volba FN na terminálu
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 funkčního čísla hnacího drážního vozidla:

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 řídících vozů se SIM GSM-R CZ

(1) Vstupní podmínky sestavy FN:

- | | |
|--------------------------|--|
| a) Typ spojení (CT) | 3 – hnací vozidla / 4 – řídící vozy |
| b) Země registrace (RRC) | 54 – ČR / 56 – Slovensko / 51 – Polsko |
| c) Číslo HDV (EN) | 6 čísel HDV bez kontrolní číslice |

- d) Číslo řídícího 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 řídícího 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 řídícího vozu (661 XXX);
 e) řídící 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 řídící vůz 4 54	4	54	80 30 006	01	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:

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 dvanáctimístního a sedmimístního 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 využívá 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: <ul style="list-style-type: none">• sedmimístné číslo HDV nebo řídícího vozu se zleva doplní nulou na osm míst.						

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

	FN			celé FN
	CT	UIN	FC	
	typ volání	číslo vlaku	funkční kód	
Příklady:				
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			celé FN
	CT	UIN	FC	
	typ volání	číslo PMD	funkční kód	
Příklad:				
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			celé FN
			CT	TN	FC	
	zahr. volání	kód země	typ volání	číslo vlaku	funkční kód	
Příklady:						
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: <ul style="list-style-type: none"> 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)**Příklady sestavení FN pro posun v GSM-R CZ****Tab. J.1 – Volba podle FN zaměstnance zúčastněného na posunu**

	typ volání	lokalita – pětímístné 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
--	----------------	----------

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

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

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

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

ZAMĚSTNANEC ÚDRŽBY PROVÁDĚJÍCÍ ČINNOST V KOLEJIŠTI VOLÁ:

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

jiného zaměstnance údržby	<ul style="list-style-type: none"> • SKP 561 a dále • SKP 802 HZS SŽ • SKP 812 údržba infrastruktury • SKP 814 údržba + HZS SŽ + doprava • SKP 841 až 848 ST • SKP 851 až 858 SEE • SKP 861 až 868 SSZT • SKP 872 SMT • SKP 882 CTD • SKP 886 CTD MV (měřící vůz) • MSISDN MT zaměstnance; 	
strojvedoucího	<ul style="list-style-type: none"> • 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)! • 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 	

ZAMĚSTNANEC OSTRAHY ŽST PROVÁDĚJÍCÍ ČINNOST V KOLEJIŠTI VOLÁ:

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

ZAMĚSTNANEC DOPROVODU VLAKU VOLÁ:

ostatní členy doprovodu vlaku	<ul style="list-style-type: none"> • SKP 901 až 903 	
Poznámky k tabulce: <ul style="list-style-type: none"> • *) 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)! • 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. 		

Příloha L (normativní)**Formulář pro ohlášení komunikační závady v rádiovém provozu****Tab. J.1 – Příklad vyplněného formuláře**

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

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **5011613**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **93** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Zdeněk JOZA**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **18.10.2024 11:22:01**



49058942-ce93-497c-bff9-82e9f85d7eb7