SPRÁVA ŽELEZNIC

předpis

úroveň přístupu
A

SŽ D1

Dopravní a návěstní předpis

ve znění změny č. 1 a 2

účinnost od 14. prosince 2025
(účinnost od 13. prosince 2026)

Schváleno pod čj. 14179/2025-SŽ-GŘ-O11
dne 23. dubna 2025

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:

- doplněna ustanovení související s evropským vlakovým zabezpečovačem (ETCS)
- odstraněna ustanovení o písemných rozkazech, která budou nově v předpisu SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů
- zásadní změna ve výpravě vlaků
- zrušena návěst **Posun za námezník**
- zrušena návěst **Ruční přivolávací návěst**

ANOTACE

Předpis SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis je základní předpis provozovatele dráhy státní organizace Správa železnic o provozování dráhy na dráhách jím provozovaných, vydaný na základě ustanovení právních předpisů.

KLÍČOVÁ SLOVA

vlak; posun; posun mezi dopravnami; jízda drážních vozidel na a z vyloučené koleje; jízda podle rozhledových poměrů; jízda se zvýšenou opatrností; výhradní provoz ETCS; návěstidlo; návěst; vlaková cesta; posunová cesta; posunový díl; porucha; výluka

SŽ D1
Dopravní a návěstní předpis
ve znění změny č. 1 a 2

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
generální ředitelství
odbor předpisů a technologie
Praha
spravazeleznic.cz
rok vydání: 2025
náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval
změna č. 1	71998/2025-SŽ-GŘ-O11	14. prosince 2025	Bc. Jiří Manych
změna č. 2	167770/2026-SŽ-GŘ-O11	13. prosince 2026	Ing. Stanislav Šobora

OBSAH

strana

ROZSAH ZNALOSTÍ 19

ZKRATKY A ZNAČKY 29

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ 33

kapitola I Úvodní ustanovení 33

článek 1 Všeobecná ustanovení 33

článek 2 Závaznost předpisu 34

článek 3 Povinnosti zaměstnanců uzavírající smlouvy 34

článek 4 Grafická úprava předpisu 34

kapitola II Základní pojmy 38

článek 5 Úvodní ustanovení 38

článek 6 Všeobecné základní pojmy 38

článek 7 Nástupiště 40

článek 8 Provozování dráhy a drážní dopravy 41

článek 9 Dráha 42

článek 10 Evropský vlakový zabezpečovač 43

článek 11 Trať 48

článek 12 Dopravny 49

článek 13 Tratě a dopravny s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením 51

článek 14 Základní pojmy pro tratě D3 53

článek 15 Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem 54

článek 16 Stanoviště pro obsluhu dráhy 54

článek 17 Základní pojmy pro návěstidla 56

článek 18 Základní pojmy pro návěstění 59

článek 19 Základní pojmy pro vzdálenosti 61

článek 20 Základní pojmy pro vzdálenosti v nouzovém provozu ETCS 61

článek 21 Drážní vozidla 62

článek 22 Vlak, posunový díl 65

článek 23 Jízda drážního vozidla 66

článek 24 Jízdní cesta 68

článek 25 Základní dopravní dokumentace 68

článek 26 Telekomunikační a záznamové zařízení 69

článek 27 Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu 70

kapitola III Písemné rozkazy 74

článek 28 Všeobecná ustanovení 74

článek 29 Základní ustanovení 74

kapitola IV Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby 75

článek 30 Všeobecná ustanovení 75

článek 31 Zaměstnanci řízení provozu státní organizace Správa železnic 76

článek 32 Zaměstnanci dopravce 77

článek 33 Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby 78

článek 34 Odborná způsobilost zaměstnanců státní organizace Správa železnic 79

článek 35 Znalost traťových a místních poměrů – všeobecná ustanovení 81

článek 36 Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců státní organizace Správa železnic 82

článek 37 Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců dopravce 82
článek 38 Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců státní organizace Správa železnic 83
článek 39 Označení zaměstnanců řízení provozu státní organizace Správa železnic 84
kapitola V Pokyny při provozování dráhy 85
článek 40 Základní pojmy 85
článek 41 Všeobecná ustanovení 85
kapitola VI Pohyb v prostorách Správy železnic 88
článek 42 Vstup do služebních místností Správy železnic 88
článek 43 Vstup a vjezd do prostor Správy železnic 88
kapitola VII Výkon dopravní služby 89
článek 44 Opuštění pracoviště 89
článek 45 Zahájení a ukončení výkonu dopravní služby zaměstnanců státní organizace Správa železnic 89
článek 46 Odevzdávka dopravní služby zaměstnanců Správy železnic 90
článek 47 Předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště 92
článek 48 Čas a hodiny 93
ČÁST DRUHÁ STANIČNÍ A TRAŤOVÁ ZAŘÍZENÍ 94
kapitola I Koleje 94
článek 49 Základní pojmy 94
článek 50 Číslování staničních kolejí 99
článek 51 Číslování traťových kolejí 101
kapitola II Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky 103
článek 52 Základní pojmy 103
článek 53 Číslování výhybek a kolejových křižovatek 105
článek 54 Číslování výhybek a kolejových křižovatek v rámci přestavby 108
článek 55 Hlavní klíče od zámků výhybek 109
článek 56 Náhradní klíče od zámků výhybek 110
článek 57 Ztráta hlavních a náhradních klíčů 111
článek 58 Pečetění náhradních klíčů 111
článek 59 Obsluha výhybek 111
článek 60 Poruchy a závady výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek 113
článek 61 Ošetřování výhybek a kolejových křižovatek 114
článek 62 Výhybková návěstidla 114
článek 63 Návěsti návěstidel jednoduchých levostranných a pravostranných výhybek 115
článek 64 Návěsti návěstidel jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek 116
článek 65 Návěsti návěstidel křižovatkových výhybek 117
článek 66 Výhybky se samovratným přestavníkem 118
článek 67 Návěsti návěstidel výhybek se samovratným přestavníkem 118
článek 68 Poruchy výhybek se samovratným přestavníkem 120
kapitola III Výkolejky a návěstidla výkolejek 122
článek 69 Základní pojmy 122
článek 70 Číslování výkolejek 122
článek 71 Klíče od zámků výkolejek 122
článek 72 Obsluha výkolejek 122
článek 73 Ošetřování výkolejek 123
článek 74 Návěstidla výkolejek, točen, přesuven a kusých kolejí 123
ČÁST TŘETÍ NÁVĚSTIDLA A NÁVĚSTI 125

kapitola I Základní pojmy – všeobecná ustanovení 125
článek 75 Všeobecná ustanovení 125
článek 76 Základní pojmy pro hlavní návěstidla 126
článek 77 Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla 129
kapitola II Zřizování a umísťování návěstidel 130
článek 78 Zřizování návěstidel 130
článek 79 Umísťování návěstidel 130
článek 80 Indikátorová tabulka se šipkou 133
článek 81 Směrová šipka 134
kapitola III Používání a viditelnost návěstidel 136
článek 82 Používání návěstidel a návěstí 136
článek 83 Viditelnost návěstí 137
článek 84 Reflexní zvýraznění návěstidel 138
kapitola IV Značení hlavních návěstidel, stop značek a lokalizačních značek 139
článek 85 Značení návěstidel – všeobecná ustanovení 139
článek 86 Význam označovacích pásů hlavních návěstidel a stop značek 142
článek 87 Označovací štítky vjezdových návěstidel a vjezdových stop značek 143
článek 88 Označovací pásy vjezdových návěstidel a vjezdových stop značek 144
článek 89 Označovací štítky odjezdových návěstidel a odjezdových stop značek 145
článek 90 Označovací pásy odjezdových návěstidel a odjezdových stop značek 146
článek 91 Označovací štítky cestových návěstidel a cestových stop značek 147
článek 92 Označovací pásy cestových návěstidel a cestových stop značek 147
článek 93 Označovací štítky lokalizačních značek v dopravně s kolejovým rozvětvením 148
článek 94 Označovací štítky oddílových návěstidel a oddílových stop značek 148
článek 95 Označovací pásy oddílových návěstidel a oddílových stop značek 150
článek 96 Označovací štítky krycích návěstidel 150
článek 97 Označovací pásy krycích návěstidel 151
článek 98 Označovací štítky lokalizačních značek na širé trati 151
článek 99 Označovací pásy lokalizačních značek na širé trati 151
kapitola V Značení samostatných předvěstí a opakovacích předvěstí 152
článek 100 Značení samostatných předvěstí a opakovacích předvěstí – všeobecná ustanovení 152
článek 101 Označovací štítky samostatných předvěstí 152
kapitola VI Návěsti hlavních návěstidel 153
článek 102 Základní ustanovení 153
článek 103 Světelná návěst Stůj 154
článek 104 Návěst Stůj na vjezdovém, cestovém a odjezdovém návěstidle 155
článek 105 Návěst Stůj na oddílových návěstidlech hlásek a hradel 155
článek 106 Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického hradla 156
článek 107 Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s bílým označovacím pásem 156
článek 108 Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy 158
článek 109 Návěst Stůj na krycích návěstidlech 158
článek 110 Návěst Stop značka ETCS 159
článek 111 Návěst Lokalizační značka ETCS 160
článek 112 Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem 160
článek 113 Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené dvěma světly 162
článek 114 Návěsti dovolující jízdu vlaku na doplňkových návěstních svítilnách 173

článek 115 Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost .. 173
kapitola VII Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům 178
článek 116 Indikátorová tabulka s číslicí 178
článek 117 Návěstní upozorňovadla k hlavním a seřaďovacím návěstidlům 181
článek 118 Návěsti indikátorů 182
kapitola VIII Návěsti světelných předvěstí 183
článek 119 Návěsti světelných předvěstí 183
článek 120 Návěsti samostatných světelných předvěstí 183
článek 121 Návěsti samostatných opakovacích předvěstí 184
kapitola IX Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem 186
článek 122 Předvěstní upozorňovadla 186
článek 123 Návěstní upozorňovadla k samostatným předvěstem 188
kapitola X Stanice s hlavními návěstidly a stanice se stop značkami 189
článek 124 Všeobecná ustanovení 189
článek 125 Stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými s rychlostní návěstní soustavou 189
článek 126 Stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými bez rychlostní návěstní soustavy a stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými 193
článek 127 Stanice bez odjezdových návěstidel 198
článek 128 Stanice se stop značkami 200
kapitola XI Poruchy návěstidel 201
článek 129 Postup při poruchách – všeobecná ustanovení 201
článek 130 Poškozená hlavní návěstidla (vyjma oddílových návěstidel) 201
článek 131 Poškozená oddílová návěstidla hlásky a hradla 204
článek 132 Poškozená oddílová návěstidla automatického hradla 204
článek 133 Poškozená oddílová návěstidla automatického bloku s bílým označovacím pásem 205
článek 134 Poškozená oddílová návěstidla automatického bloku s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy 206
článek 135 Poškozená stop značka nebo lokalizační značka 208
článek 136 Poškozené samostatné předvěsti 208
článek 137 Poškození tabulky s křížem 209
článek 138 Přivolávací návěst, Stop značka ETCS a přivolávací návěst 210
kapitola XII Jízda vlaku na PN, na návěst Stop značka ETCS a PN nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel 215
článek 139 Všeobecná ustanovení 215
článek 140 Dokumentace jízdy vlaku na PN, na návěst Stop značka ETCS a PN nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel 216
článek 141 Zpravení písemným rozkazem při jízdě kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla nebo stop značky 216
článek 142 Povinnosti strojvedoucího 218
kapitola XIII Návěsti speciálního určení 219
článek 143 Základní pojmy 219
článek 144 Všeobecná ustanovení 220
článek 145 Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky 221
článek 146 Návěsti zakazující jízdu 222
článek 147 Návěsti výstražné 224
článek 148 Slyšitelné návěsti 226
článek 149 Vzdálenostní upozorňovadla 228
článek 150 Námezník a koncovník 230

článek 151 Hraničník ... 231
článek 152 Lichoběžníková tabulka ... 231
článek 153 Tabulka s křížem ... 232
článek 154 Tabule před zastávkou a návěst Konec nástupiště ... 233
článek 155 Místo zastavení ... 234
článek 156 Staničníky ... 236
článek 157 Hranice izolovaného úseku ... 240
článek 158 Sklonovník ... 241
článek 159 Číslo dopravny ... 242
článek 160 Drhlík ... 243
článek 161 Návěsti pro postrk ... 243
článek 162 Návěsti pro práci pluhu ... 244
článek 163 Návěsti pro označení ozubnice ... 244
článek 164 Radiovník ... 245
článek 165 Ostatní návěsti ... 246
kapitola XIV Návěsti na vozidlech ... 248
článek 166 Základní pojmy ... 248
článek 167 Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravnami a na hnacím vozidle posunového dílu ... 248
článek 168 Postup při závadách v označení začátku vlaku nebo posunu mezi dopravnami ... 250
článek 169 Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – všeobecná ustanovení ... 252
článek 170 Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti hláskaře a hradláře ... 253
článek 171 Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti závoráře ... 254
článek 172 Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti výhybkáře ... 254
článek 173 Návěsti ke krytí vozidel ... 255
kapitola XV Návěsti pro traťovou rychlost ... 257
článek 174 Základní pojmy ... 257
článek 175 Všeobecná ustanovení ... 257
článek 176 Předvěstníky ... 258
článek 177 Rychlostníky ... 261
kapitola XVI Návěsti pro pomalou jízdu ... 266
článek 178 Základní pojmy ... 266
článek 179 Všeobecná ustanovení ... 266
článek 180 Návěsti pro pomalou jízdu ... 267
článek 181 Dočasná pomalá jízda ... 270
článek 182 Bezpečnostní pomalá jízda ... 273
kapitola XVII Varovná návěstidla ... 275
článek 183 Základní pojmy ... 275
článek 184 Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa ... 275
článek 185 Světelné výstražné terče ... 276
článek 186 Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech ... 277
ČÁST ČTVRTÁ VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ ... 278
kapitola I Základní ustanovení ... 278
článek 187 Návěsti pro národní vlakový zabezpečovač ... 278
článek 188 Návěsti pro evropský vlakový zabezpečovač ... 280

článek 189 Jízda vlaku v ETCS oddílech ... 282
článek 190 Přechod do módu Nedovolené projetí (TR) – ETCS úroveň 2 ... 283
kapitola II Vypnutí traťové části ETCS úrovně 2 ... 285
článek 191 Všeobecná ustanovení ... 285
článek 192 Zahájení vypnutí ETCS ... 287
článek 193 Ukončení vypnutí ETCS ... 288
kapitola III Poruchy ETCS a GSM-R ... 289
článek 194 Všeobecná ustanovení ... 289
článek 195 Poruchy balízových skupin ... 289
článek 196 Poruchy datové komunikace traťové části GSM-R ... 291
článek 197 Poruchy RBC ... 291
článek 198 Poruchy mobilní části ETCS ve výhradním provozu ETCS ... 291
článek 199 Poruchy mobilní části ETCS ve smíšeném provozu ETCS ... 292
kapitola IV ETCS STOP ... 294
článek 200 Základní pojmy ... 294
článek 201 Všeobecná ustanovení ... 294
článek 202 Přechod do módu Nedovolené projetí (TR) – ETCS STOP ... 295
článek 203 Poruchy traťových elektronických jednotek a balízových skupin na trati s ETCS STOP ... 296
ČÁST PÁTÁ ZMĚNA STAVEBNĚ TECHNICKÝCH PARAMETRŮ DRÁHY ... 297
kapitola I Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy ... 297
článek 204 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost mezi návěstidly ... 297
článek 205 Návěsti pro označení neplatnosti návěstidel ... 297
kapitola II Změny stavebně technických parametrů dráhy ... 300
článek 206 Úvodní ustanovení ... 300
článek 207 Stavebně technické parametry dráhy ... 300
článek 208 Změny v tabulkách traťových poměrů ... 302
článek 209 Zpravování strojvedoucích ... 302
ČÁST ŠESTÁ ZAJIŠTĚNÍ VOZIDEL PROTI UJETÍ ... 304
článek 210 Základní pojmy ... 304
článek 211 Všeobecná ustanovení ... 304
článek 212 Zajišťovací prostředky ... 305
ČÁST SEDMÁ POSUN ... 307
kapitola I Značení návěstidel ... 307
článek 213 Základní pojmy ... 307
článek 214 Značení nepřenosných návěstidel platných pouze pro posun ... 308
článek 215 Značení seřaďovacích návěstidel ... 309
článek 216 Značení opakovacích seřaďovacích návěstidel ... 310
článek 217 Značení spádovištních návěstidel ... 310
článek 218 Značení opakovacích spádovištních návěstidel ... 310
článek 219 Značení vyčkávacích návěstidel ... 311
kapitola II Návěsti seřaďovacích, spádovištních návěstidel a vyčkávacích návěstidel ... 312
článek 220 Návěsti seřaďovacích návěstidel ... 312
článek 221 Návěst Posun dovolen na hlavních návěstidlech platných pro jízdu vlaku a posun ... 314
článek 222 Návěsti pro posun na doplňkových návěstních svítilnách stop značek ... 315
článek 223 Návěsti spádovištních návěstidel ... 316
článek 224 Poruchy seřaďovacích, spádovištních návěstidel a stop značek ... 319
článek 225 Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun ... 319

článek 226 Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky 320
článek 227 Ruční a slyšitelné návěsti pro posun 321
kapitola III Posun 326
článek 228 Základní pojmy 326
článek 229 Všeobecná ustanovení 326
článek 230 Posunovací obvod 329
článek 231 Zaměstnanci vykonávající posun 329
článek 232 Posunová cesta 330
článek 233 Jednoduchý posun 332
článek 234 Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků 333
článek 235 Posun na ostatních kolejích 334
článek 236 Souhlas k posunu 334
článek 237 Organizace posunu 336
článek 238 Změna jízdy vlaku v jízdu posunového dílu bez zastavení 337
článek 239 Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení 338
článek 240 Povinnosti výpravčího 339
článek 241 Povinnosti výhybkáře – zaměstnance řízení provozu 340
článek 242 Povinnosti výhybkáře – zaměstnance dopravce 341
článek 243 Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety 342
článek 244 Povinnosti strojvedoucího 343
článek 245 Posun bez posunové čety – všeobecná ustanovení 344
článek 246 Posun bez posunové čety speciálními vozidly 345
článek 247 Posun k označníku 345
článek 248 Posun za označník 346
článek 249 Posun vzhledem k jízdám vlaků 348
článek 250 Posun na kolejích s trakčním vedením 350
článek 251 Posun na kolejích ve spádu 351
článek 252 Posun přes přejezdy 351
článek 253 Posun odrážením a spouštěním 352
článek 254 Zvláštní opatření při posunu 353
ČÁST OSMÁ POSUN MEZI DOPRAVNAMI 354
článek 255 Všeobecná ustanovení 354
článek 256 Podmínky jízdy posunu mezi dopravnami 356
článek 257 Platnost návěstidel pro jízdu posunu mezi dopravnami 358
článek 258 Zabezpečení jízd posunu mezi dopravnami 359
článek 259 Písemné pokyny pro posun mezi dopravnami 361
článek 260 Uvolnění traťové koleje po jízdě PMD 362
článek 261 Manipulace na širé trati při jízdě posunu mezi dopravnami 363
článek 262 Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení při jízdě posunu mezi dopravnami 363
článek 263 Posun mezi dopravnami za vlakem 365
článek 264 Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati náležitostmi vlaku 365
článek 265 Jízda PMD za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) 366
článek 266 Odvoz uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem 367
článek 267 Jízda vlaku po částech 368
článek 268 Nepředvídaný návrat posunu mezi dopravnami, odvoz uvázlého posunu mezi dopravnami ze širé tratě 370

ČÁST DEVÁTÁ JÍZDNÍ ŘÁD 371
kapitola I Základní ustanovení 371
článek 269 Základní pojmy 371
článek 270 Všeobecná ustanovení 373
kapitola II Jízdní řád 374
článek 271 Pomůcky jízdního řádu 374
článek 272 Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty 374
článek 273 Seznam vlaků pro staniční zaměstnance 375
článek 274 Seznam vlaků pro traťové zaměstnance 377
kapitola III Platnost a změny jízdního řádu 379
článek 275 Platnost pomůcek jízdního řádu 379
článek 276 Přechod na nový jízdní řád 380
článek 277 Přechod na středoevropský a letní čas 380
kapitola IV Rychlosti vlaků 381
článek 278 Základní rychlosti vlaků 381
článek 279 Všeobecná ustanovení 381
kapitola V Druhy vlaků a jejich druhové zkratky 383
článek 280 Všeobecná ustanovení 383
článek 281 Vlaky osobní dopravy 383
článek 282 Vlaky nákladní dopravy 384
článek 283 Služební vlaky 385
článek 284 Vlaky vojenské 385
článek 285 Přednost vlaků 385
článek 286 Druhy tras 387
článek 287 Náskok a zpoždění vlaků 387
kapitola VI Sestava a brzdění vlaku a posunu mezi dopravnami 390
článek 288 Zařazování vozidel do vlaku 390
článek 289 Délka vlaku 390
článek 290 Hmotnost vlaku a dopravní hmotnost vlaku 391
článek 291 Výměra brzdících procent a brzdící váha vlaku 392
článek 292 Povinnosti dopravců 397
ČÁST DESÁTÁ ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY 398
kapitola I Všeobecná ustanovení 398
článek 293 Základní ustanovení 398
článek 294 Prodloužení pobytu vlaku ve stanici 399
kapitola II Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu 400
článek 295 Všeobecná ustanovení 400
článek 296 Předvídaný odjezd 400
článek 297 Hlášení samostatného předvídaného odjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústně 402
článek 298 Hlášení předvídaného odjezdu zabezpečovacím zařízením 404
článek 299 Hlášení předvídaného odjezdu nabídkou a přijetím 405
článek 300 Hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují přejezdové zabezpečovací zařízení na trati 405
článek 301 Nepotvrzení předvídaného odjezdu 405
článek 302 Povinnosti zaměstnance, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu 406
článek 303 Dokumentace hlášení předvídaného odjezdu 406
článek 304 Rušení předvídaného odjezdu 407

článek 305 Skutečný odjezd 408
kapitola III Zabezpečení jízd vlaků 409
článek 306 Všeobecná ustanovení 409
článek 307 Vlak vjel celý 409
článek 308 Vlak odjel celý 412
kapitola IV Jízda bez zabezpečovacího zařízení 413
článek 309 Všeobecná ustanovení 413
článek 310 Zabezpečení jízd vlaku jízdou bez zabezpečovacího zařízení 413
kapitola V Telefonické dorozumívání 415
článek 311 Všeobecná ustanovení 415
článek 312 Nabídka a přijetí 415
článek 313 Dokumentace nabídky a přijetí 419
článek 314 Rušení přijetí a jeho dokumentace 419
článek 315 Předhláška 420
článek 316 Odhláška 420
článek 317 Odhláška za vlakem s částí vlaku, vracející se zpět do stanice 422
článek 318 Zavedení a zrušení jízdy v mezistaničním oddílu 423
článek 319 Porucha telefonního spojení se strážníky oddílu 423
článek 320 Přechod na telefonické dorozumívání 424
článek 321 Obnova jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení 427
kapitola VI Poloautomatický blok 429
článek 322 Všeobecná ustanovení 429
článek 323 Předhláška 429
článek 324 Odhláška 429
článek 325 Odhláška za částí vlaku, vracející se zpět do stanice 430
článek 326 Poruchy poloautomatického bloku 431
kapitola VII Automatické hradlo 433
článek 327 Všeobecná ustanovení 433
článek 328 Povinnosti výpravčího 433
článek 329 Poruchy automatického hradla 434
kapitola VIII Automatický blok 437
článek 330 Všeobecná ustanovení 437
článek 331 Povinnosti výpravčího 438
článek 332 Povinnosti strojvedoucího 439
článek 333 Poruchy automatického bloku 439
kapitola IX Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích 441
článek 334 Všeobecná ustanovení 441
článek 335 Zastávka na širé trati a v obvodu stanice 442
článek 336 Povinnosti strojvedoucího na zastávce na širé trati a na zastávce v obvodu stanice 443
článek 337 Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz 443
článek 338 Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro jednosměrný provoz 444
článek 339 Platnost návěstidel při jízdě po nesprávné koleji 445
článek 340 Zpravení strojvedoucího o jízdě po nesprávné koleji 445
kapitola X Sledování jízdy drážních vozidel 447
článek 341 Všeobecná ustanovení 447

článek 342 Povinnosti zaměstnanců určených ke sledování jízdy vozidel 447
kapitola XI Vlakové cesty 449
článek 343 Všeobecná ustanovení 449
článek 344 Obvod odpovědnosti 450
článek 345 Příprava vlakové cesty 450
článek 346 Příkaz k přípravě vlakové cesty 452
článek 347 Hlášení o postavené vlakové cestě 454
článek 348 Dokumentace přípravy vlakové cesty 458
článek 349 Odvolání vlakové cesty 458
článek 350 Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty 458
článek 351 Současné jízdní cesty 459
kapitola XII Vjezdy vlaků na obsazenou kolej 460
článek 352 Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů 460
článek 353 Vjezd na obsazenou kolej a kusou kolej – všeobecná ustanovení 460
článek 354 Vjezd na obsazenou kolej s oprávněním k jízdě (MA) 463
článek 355 Příprava vlakové cesty na obsazenou kolej 463
kapitola XIII Výprava vlaku 466
díl 1 Základní ustanovení 466
článek 356 Všeobecná ustanovení 466
článek 357 Návěstní napodobovač 467
článek 358 Informace o návěsti dovolující jízdu vlaku daná telekomunikačním zařízením 470
článek 359 Odjezd vlaku ze zastávky 470
díl 2 Výprava na trati s konvenčními návěstidly 471
článek 360 Všeobecná ustanovení 471
článek 361 Výprava vlaku s přepravou cestujících 473
článek 362 Výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla 474
článek 363 Pokyny k výpravě v základní dopravní dokumentaci 477
článek 364 Výprava vlaku návěstí Odjezd 478
článek 365 Povinnosti výpravčího při dávání návěsti Odjezd 479
článek 366 Výprava vlaku písemným rozkazem 480
díl 3 Výprava vlaku na trati bez konvenčních návěstidel 481
článek 367 Všeobecná ustanovení 481
článek 368 Výprava vlaku oprávněním k jízdě (MA) 483
článek 369 Výprava vlaku bez oprávnění k jízdě (MA) 483
článek 370 Výprava vlaku s přepravou cestujících 484
kapitola XIV Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit 485
článek 371 Všeobecná ustanovení 485
článek 372 Povinnosti výpravčího při vjezdu a odjezdu vlaku 486
článek 373 Místo, kde má vlak zastavit – všeobecně 487
článek 374 Místo, kde má zastavit vlak s přepravou cestujících 487
článek 375 Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem s výstražným zařízením pro přechod kolejí 489
článek 376 Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem bez výstražného zařízení pro přechod kolejí 490
článek 377 Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s úrovňovým přístupem na nástupiště 490
článek 378 Uvolnění zadního námezníku jízdou vlaku 492
článek 379 Mimořádné projíždění a zastavení vlaku ve stanici 493
kapitola XV Výluka dopravní služby 495

článek 380 Všeobecná ustanovení ... 495
článek 381 Jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami za výluky dopravní služby ... 496
článek 382 Rozkaz o výluce dopravní služby ... 497
článek 383 Zahájení a ukončení výluky dopravní služby ... 498
článek 384 Rušení nebo zkrácení výluky dopravní služby ... 499
článek 385 Způsoby zpravení zaměstnanců o výluce dopravní služby ... 500
kapitola XVI Provozní výluky ... 501
článek 386 Všeobecná ustanovení ... 501
článek 387 Zahájení a ukončení provozní výluky ... 502
kapitola XVII Technologická přestávka na vysokorychlostních tratích ... 503
článek 388 Základní pojmy ... 503
článek 389 Všeobecná ustanovení ... 503
kapitola XVIII Dopravní dokumentace ... 504
článek 390 Všeobecná ustanovení ... 504
článek 391 Telefonní zápisník ... 505
článek 392 Dopravní deník ... 506
článek 393 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty ... 506
článek 394 Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů a Zápisník předvídaných odjezdů ... 507
ČÁST JEDENÁCTÁ USTANOVENÍ PRO ELEKTRIZOVANÉ TRATĚ A VLAKY S PRŮBĚŽNÝM NAPÁJECÍM VEDENÍM CENTRÁLNÍHO ZDROJE ENERGIE ... 508
článek 395 Základní pojmy ... 508
článek 396 Návěstidla pro elektrický provoz ... 508
článek 397 Indikátory s návěstmi pro elektrický provoz ... 518
článek 398 Řízení jízd vlaků a posunu ... 519
článek 399 Ustanovení pro používání sběračů ... 519
článek 400 Obsluha úsekových odpojovačů ... 521
článek 401 Poruchy trakčního vedení a hlášení závad ... 522
článek 402 Povinnosti strojvedoucího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad ... 523
článek 403 Povinnosti výpravčího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad ... 524
ČÁST DVANÁCTÁ PŘEJEZDY ... 525
kapitola I Základní ustanovení ... 525
článek 404 Základní pojmy ... 525
článek 405 Zabezpečení přejezdů ... 526
článek 406 Střežení přejezdů ... 527
článek 407 Výstražný kolík pro přejezdy ... 528
článek 408 Sunutí vlaků a posunu mezi dopravnami přes přejezdy ... 528
kapitola II Přejezdová zabezpečovací zařízení ... 529
článek 409 Přejezdová zabezpečovací zařízení a předpokládaný návrat vlaku ... 529
článek 410 Návěsti přejezdníků ... 530
článek 411 Štít Op ... 534
článek 412 Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení ... 535
kapitola III Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení ... 537
článek 413 Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení ... 537
článek 414 Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení – povinnosti zaměstnanců Správy železnic ... 538
kapitola IV Přejezdy otevírané podle potřeby, dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou ... 541
článek 415 Přejezdy otevírané podle potřeby ... 541

článek 416 Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou 542
ČÁST TŘINÁCTÁ VÝLUKY 543
kapitola I Úvodní ustanovení 543
článek 417 Základní pojmy 543
článek 418 Všeobecná ustanovení 543
článek 419 Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky 544
článek 420 Realizace výluk 545
článek 421 Krytí vyloučených míst 546
kapitola II Nepředpokládané výluky 548
článek 422 Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky 548
článek 423 Opatření dopravce při nepředpokládané výluce 550
kapitola III Předpokládané výluky 551
článek 424 Všeobecná ustanovení 551
článek 425 Změna rozsahu a času předpokládané výluky 552
kapitola IV Kolejové výluky 554
článek 426 Všeobecná ustanovení 554
článek 427 Připravenost k zahájení výluky 554
článek 428 Zahájení výluky 555
článek 429 Přerušení výluky 556
článek 430 Ukončení výluky 556
kapitola V Napěťové výluky 559
článek 431 Všeobecná ustanovení 559
článek 432 Výluka napájecí stanice 561
článek 433 Zpravování strojvedoucích o napěťových výlukách 561
článek 434 Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce 563
kapitola VI Výluky ETCS 565
článek 435 Výluky ETCS – všeobecná ustanovení 565
článek 436 Zahájení výluky ETCS 566
článek 437 Ukončení výluky ETCS 566
článek 438 Zahájení a ukončení výluk ETCS v celé síti 567
kapitola VII Výluky zabezpečovacího zařízení, popř. telekomunikačního zařízení 568
článek 439 Všeobecná ustanovení 568
článek 440 Zahájení a ukončení výluky zabezpečovacího zařízení, popř. telekomunikačního zařízení 568
kapitola VIII Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji 569
článek 441 Všeobecná ustanovení 569
článek 442 Organizování jízd drážních vozidel při výluce kolejí 572
článek 443 Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje 573
ČÁST ČTRNÁCTÁ DISPOZIČNÍ SLUŽBA 575
článek 444 Úvodní ustanovení 575
článek 445 Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům stanice a odbočky 575
článek 446 Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům na trati 575
ČÁST PATNÁCTÁ PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY 576
kapitola I Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel 576
článek 447 Všeobecné podmínky 576
článek 448 Činná hnací vozidla 577
článek 449 Nečinná hnací vozidla a hnací vozidla pohotová ke službě 578
kapitola II Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel 579

článek 450 Všeobecné podmínky 579
článek 451 Doprava speciálních vozidel 580
kapitola III Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel 581
článek 452 Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku 581
článek 453 Náběžníky a vozy nezpůsobilé provozu 581
kapitola IV Služební a nutné pomocné vlaky 582
článek 454 Služební vlaky 582
článek 455 Nutný pomocný vlak 582
kapitola V Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků 583
článek 456 Základní pojmy 583
článek 457 Všeobecná ustanovení 584
kapitola VI Zkoušky za jízdy 585
článek 458 Všeobecná ustanovení 585
kapitola VII Doprava mimořádných zásilek 587
článek 459 Všeobecná ustanovení 587
článek 460 Povinnosti dopravce 588
kapitola VIII Doprovod vlaku 590
článek 461 Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku – všeobecná ustanovení 590
článek 462 Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku 590
článek 463 Zastavení vlaku na znamení 591
článek 464 Povinnosti členů doprovodu vlaku při mimořádném zastavení vlaku na širé trati 592
článek 465 Povinnosti členů doprovodu vlaku před zastavením a za pobytu vlaku ve stanici 593
článek 466 Sunuté vlaky 594
článek 467 Náhlá zdravotní nezpůsobilost strojvedoucího 595
článek 468 Přeprava zaměstnanců státní organizace Správa železnic na směnu a ze směny 595
ČÁST ŠESTNÁCTÁ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI 596
článek 469 Základní pojmy 596
článek 470 Všeobecná ustanovení 596
článek 471 Povinnosti zaměstnanců 597
článek 472 Postup při roztržení vlaku 599
článek 473 Postup při ujetí vozidel 599
článek 474 Požár drážních vozidel 601
ČÁST SEDMNÁCTÁ MIMOŘÁDNOSTI 602
kapitola I Základní ustanovení 602
článek 475 Základní pojmy 602
článek 476 Všeobecná ustanovení 602
článek 477 Požár v tunelu 603
kapitola II Poruchy kolejových úseků 605
článek 478 Poruchy počítače náprav 605
článek 479 Poruchy kolejového obvodu 605
kapitola III Mimořádné povětrnostní podmínky 606
článek 480 Zhoršená povětrnostní situace 606
článek 481 Ohrožení provozu 607
článek 482 Zastavení a obnovení provozu 607
článek 483 Povinnosti výpravčího 608
článek 484 Povinnosti strojvedoucího 608

článek 485 Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím ... 608
článek 486 Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky neobsazené výpravčím a na širé trati ... 610
článek 487 Ověření volnosti a průjezdnosti koleje ... 611
článek 488 Nesjízdnost koleje ... 612
článek 489 Prorážení sněhové vrstvy ... 612
ČÁST OSMNÁCTÁ POUŽITÍ VOZIDEL NEZARUČUJÍCÍCH SOUČINNOST S KOLEJOVÝMI ÚSEKY A OBNOVENÍ ŠUNTOVACÍ SCHOPNOSTI KOLEJE ... 613
kapitola I Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky ... 613
článek 490 Všeobecná ustanovení ... 613
článek 491 Povinnosti výpravčího ... 613
článek 492 Povinnosti ostatních zaměstnanců řízení provozu ... 615
kapitola II Dlouhodobě odstavená vozidla ... 616
článek 493 Všeobecné povinnosti ... 616
článek 494 Povinnosti zaměstnanců při dlouhodobém odstavení vozidel ... 616
článek 495 Povinnosti zaměstnanců před jízdou a po jízdě ... 616
článek 496 Obnovení šuntovací schopnosti vozidel ... 617
článek 497 Obnovení šuntovací schopnosti koleje ... 618
ČÁST DEVATENÁCTÁ PŘECHODNÁ USTANOVENÍ ... 619
kapitola I Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice ... 619
článek 498 Všeobecná ustanovení ... 619
článek 499 Uveřejnění v tabelárním jízdním řádu ... 619
kapitola II Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu ... 620
článek 500 Všeobecná ustanovení ... 620
článek 501 Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost ... 620
článek 502 Návěst Jízda vlaku dovolena ... 621
článek 503 Vložená návěstidla ... 622
článek 504 Návěsti mechanických hlavních návěstidel ... 622
článek 505 Poškození mechanických hlavních návěstidel ... 625
článek 506 Návěsti samostatných mechanických předvěstí ... 626
článek 507 Návěsti mechanických seřaďovacích návěstidel ... 628
článek 508 Návěstidla jednoduchých výhybek levých a pravých ... 629
článek 509 Návěsti návěstidel na kolejové váze ... 629
článek 510 Návěstidla výkolejek, točen a přesuven ... 630
kapitola III Dopravna Portál ... 631
článek 511 Návěstidla Dopravna Portál ... 631
článek 512 Návěst Stůj na návěstidle dopravny Portál ... 631
článek 513 Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravny Portál ... 632
článek 514 Povinnosti výpravčího ... 633
ČÁST DVACÁTÁ ZMOCŇOVACÍ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ ... 634
článek 515 Zmocňovací ustanovení ... 634
článek 516 Závěrečná ustanovení ... 634
CITOVANÉ DOKUMENTY ... 635
Příloha A (normativní) ... 637
A.1 Základní pojmy pro trať ... 638
A.2 Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi ... 644

A.3 Příklady číslování výhybek v rámci přestavby stanice ... 646
A.4 Pokyny návěstmi hlavních návěstidel ... 647
A.5 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost ... 650
A.6 Návěsti pro pomalou jízdu ... 651
A.7 Návěsti pro elektrický provoz ... 653
Příloha B (normativní) ... 655
B.1 Doporučený příděl návěstidel ... 656
B.2 Seznam předpisů a směrnic, potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosty ÚSŘP (ředitele CDP), náměstka CDP, dozorčího provozu a na pracovišti výpravčího (traťového dispečera, dirigujícího dispečera, dispečera RB). ... 657
B.3 Pomůcky, potřebné pro výkon dopravní služby, které musí mít přednosta ÚSŘP (ředitel CDP, náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici ... 660
B.4 Seznam předpisů, směrnic a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti) ... 661
B.5 Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati: ... 663
Příloha C (normativní) ... 665
C.1 Seznam vlaků pro staniční zaměstnance ... 666
C.2 Seznam vlaků pro traťové zaměstnance ... 667
C.3 Dopravní deník ... 668
C.4 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty ... 672
C.5 Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů ... 674
C.6 Zápisník předvídaných odjezdů ... 676
Příloha D (normativní) ... 678
D.1 Tabulky brzdících procent ... 679
D.1.1 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m ... 679
D.1.2 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m ... 680
D.1.3 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m ... 681
D.1.4 I. způsob brzdění – zábrzdná dráha 2000 m ... 682
D.1.5 Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa) ... 683
D.1.6 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m ... 686
D.1.7 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m ... 687
D.1.8 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m ... 688
D.2 Zajišťovací síla ... 689
Příloha E (normativní) ... 691
Příloha F (normativní) ... 693
Příloha G (normativní) ... 698
G.1 Specifické podmínky pro zahájení a ukončení výluk ... 699
G.1.1 Zahajování a ukončování výluk přes více úseků ... 699
G.1.2 Zahajování a ukončování výluk na tratích dálkově ovládaných ... 700
G.2 Příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky ... 701
G.2.1 Úvodní ustanovení ... 701
G.2.2 Oznámení o připravenosti k zahájení výluky a oznámení o volnosti a provozuschopnosti ... 704
G.2.3 Zahájení výluky traťové koleje ... 708
G.2.4 Zahájení výluky staniční koleje ve stanici fyzicky obsazené výpravčím ... 710
G.2.5 Zahájení výluky na tratích s DOZ ... 711
G.2.6 Zahájení výluky zařízení dopravní cesty ... 716
G.2.7 Zahájení výluky napětí trakčního vedení ... 719
G.2.8 Zahájení výluky ETCS ... 721

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

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

Znalost poznámek pod čarou je vždy informativní.

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

Má-li zaměstnanec znalost článku, ve kterém jsou zlaté nebo tmavě modré pruhy, musí příslušná ustanovení s pruhy znát pouze v případě, že na příslušné trati vykonává činnosti související s provozováním dráhy nebo drážní dopravy.

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		**znalost ustanovení**
1	zaměstnanci SŽ, kteří se podílejí na vzdělávání zaměstnanců, na školení, zkouškách a předpisové činnosti	**úplná:** celý předpis
2	zaměstnanci SŽ, kteří zpracovávají smlouvy podle čl. 2 odst. (2), písm. b) a c) tohoto předpisu	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 469, 471 [odst. (2)], 515, 516
3	zaměstnanci SŽ, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby	**úplná:** celý předpis

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
4	- zaměstnanci SŽ, kteří zpracovávají jízdní řád a jeho pomůcky - zaměstnanci SŽ, kteří přidělují kapacitu dráhy	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-36, 38-45, 48-54, 124-128, 143, 145, 150–152, 155, 174-175, 269-286, 288-291, 306, 309–311, 337-339, 343, 371, 373, 374, 377, 449-452, 454, 455, 466, 469-471, 475 [odst. (1)], 490, 493, 498–499, 515, 516 Příloha: A **informativní:** čl.: 37, 46, 62-70, 74-81, 85-123, 146, 147, 148 [odst. (1)-(3)], 156, 158-159, 165–167, 176–182, 187-193, 200–202, 205, 207–208, 210–213, 229–235, 237-239, 255, 256, 260, 287, 288, 291, 322, 327, 330, 352-358, 363, 364, 366-370, 380-382, 385, 395–397, 404, 405, 417–419, 425, 458-460, 476, 487, 488, 504, 506, 508, 511 Příloha: D
5	zaměstnanci operativního řízení provozu SŽ	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-36, 38-45, 48-57, 74-76, 124-128, 145-160, 165, 210-214, 257, 259, 264-272, 275-286, 289, 290, 292, 334-336, 371, 373-378, 380, 381, 386, 387, 395, 404-409, 411, 414-416, 418, 421, 422, 426-455, 458-460, 463-471, 473-490, 493, 495, 513, 515, 516 Příloha: A **informativní:** čl.: 46, 47, 102-108, 166-169, 174, 176-178, 180-186, 204, 205, 260-263, 273, 274, 294, 306, 309-312, 320-322, 327-330, 333, 352-355, 358, 363-370, 396, 397, 413, 456, 457, 461. 462, 511, 512
6	zaměstnanci SŽ, kteří zpracovávají ZDD, TTP, technologii provozu a výlukové rozkazy	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-36, 38-59, 61, 66-77, 79-82, 85-141, 143, 145-169, 174-178, 180-186, 204-284, 287, 289, 290, 292-387, 390-422, 426-465, 466, 468-472, 475 [odst. (1)], 476, 487-516 Přílohy: A, B, C, E, F, G **informativní:** čl.: 83, 84, 173

(pokračování)

(pokračování)

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		znalost ustanovení
7	zaměstnanci SŽ, kteří pro výkon své pracovní činnosti musí mít odbornou zkoušku ND-DM	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-6, 11, 12 [odst. (1)-(6), (8)], 13-17, 25-27, 30 [odst. (1)-(4)], 31 [odst. (2), (3), (5)-(12)], 32 [odst. (1)-(6)], 33 [odst. (3)], 39 [odst. (1), (2), (4)], 40, 42, 48-50, 51 [odst. (1), (10)], 52, 53 [odst. (21)], 69, 85 [odst. (4)], 129 [odst. (1)], 145, 148, 156 [odst. (1)], 165, 186, 214 [odst. (2)], 341 [odst. (1)], 401 [odst. (1)], 404 [odst. (1)], 413 [odst. (5)], 469, 470 [odst. (1), (5), (6), (7), (8)], 471 [odst. (1), (3), (4), (9)-(13)], 473 [odst. (1)], 475 [odst. (1)], 476 [odst. (1), (2)], 487, 515, 516 **informativní:** čl.: 18, 19, 21-23, 38, 41, 43, 76, 77, 166, 167, 173 Přílohy: A.1, A.2
8	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy (OZ D-07 a OZ D-08)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-36, 38-66, 69-77, 79-83, 85-185, 189-287, 289, 290, 292-387, 390-452, 454-516 Přílohy: A, B, C, G **informativní:** čl.: 67, 68, 84, 160-163, 187, 188, 453 Přílohy: D, E
9	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k stavění jízdních cest (OZ D-03)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-9, 12 [odst. (1)-(6), (8)], 13-18, 21-28, 30 [odst. (1)-(14)], 31-35, 36 [odst. (3)], 38, 39 [odst. (1), (2), (4), (5)], 40-46, 48-65, 69-74, 76, 77, 79, 80, 82, 83, 85-92, 100-104, 110-130, 136-139, 141, 143-148, 150, 151, 153, 155-158, 165-169, 172, 173, 186, 204, 205, 213-225, 227-239, 241-243, 245-255, 256 [(2), (5)], 257, 258, 260, 262-268, 270, 271, 273, 275-277, 280-284, 287 [odst. (1)-(4)], 293, 295-297, 299, 300, 303, 304, 307, 308, 334, 335, 337-339, 341-353, 355-357, 371-387, 390, 391, 393-398, 401, 404-408, 412, 413, 415-422, 424-426, 428-431, 434, 439-442, 445, 455, 461, 462, 465, 466, 468-476, 480–482, 485, 490–495, 496, 500-510, 515, 516 Přílohy: A, B, C **informativní:** čl.: 10, 11, 19, 20, 29, 66-68, 81, 84, 93, 135, 149, 154, 159, 174, 176-178, 180-185, 210-212, 269, 354, 358, 392, 456, 457, 477, 488

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
10	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k obsluze oddílových návěstidel s odpovědností za bezpečný sled vlaků na hlásce (hradle) (OZ D-02, ND-02/hr)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-6, 9, 11, 12 [odst. (1)-(6), (8)], 16-18, 20-23, 25-28, 30 [odst. (1)-(14)], 31-36, 38, 39 [odst. (1), (2), (4), (5)], 40-46, 48-51, 74, 76, 77, 79, 80, 82, 83, 85, 94, 95, 100-105, 109, 112, 113, 115-117, 119-123, 129-131, 136-138, 141, 143-149, 153, 156, 158, 165-170, 186, 204, 205, 255, 256 [(2), (5)], 257, 260, 261, 263-271, 274-277, 280-284, 287 [odst. (1)-(4)], 293, 295-297, 299, 301-306, 311-326, 334, 335, 337-339, 341, 342, 379-387, 390, 391, 394-398, 401, 413 [odst. (5)], 417-420, 422, 424, 425, 428-431, 434-443, 446, 454, 455, 461, 462, 464, 466, 468-476, 479-481, 485, 487, 491, 494, 496, 499, 503-505, 515, 516 Přílohy: A, B, C **informativní:** čl.: 13, 19, 29, 84, 86-88, 96, 97, 154, 174, 176-178, 180-185
11	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k obsluze PZZ na širé trati (OZ D-01)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-6, 9, 11, 12 [odst. (1)-(6), (8), (9)], 16-18, 20-23, 25-27, 30 [odst. (1)-(14)], 31-36, 38, 39 [odst. (1), (2), (4)], 40-46, 48-51, 74, 76, 77, 82, 83, 85, 94, 95, 123, 129 [odst. (1)], 145-148, 156, 158, 165-169, 171, 186, 255, 260-271, 274-277, 280-284, 287 [odst. (1)-(4)], 293, 295-297, 299-305, 312-316, 336, 338, 339, 342, 343, 380-388, 391, 312, 394, 395, 401, 404-418, 420, 422, 424, 425, 428, 429, 430, 434-443, 446, 454, 455, 461, 462, 464, 466, 468-476, 479-481, 485, 487, 491, 494, 496, 499, 515, 516 Přílohy: A, B, C **informativní:** čl.: 13, 84, 86-88, 96, 97, 100, 101, 143, 174, 176-178, 180-185, 204, 306, 316, 317, 318
12	• symbol zvýraznění znalosti u článku - zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k řízení drážního vozidla (včetně zaměstnanců HZS s licencí pro řízení drážního vozidla) - zaměstnanci HZS SŽ, kteří řídí dvoucestné vozidlo v poloze na koleji (zaměstnanci HZS bez licence pro řízení drážního vozidla)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31-36, 38-45, 48-57, 59, 60, 62-72, 74-138, 141-169, 173-179, 180-239, 241-257, 259-272, 275-285, 287-292, 294, 306, 307, 330, 332, 335, 336, 339-341, 343, 352-354, 356-362, 364, 366-371, 373-378, 379, 381, 382, 385, 386, 391 (strojvedoucí na trati RB), 395-399, 401, 402, 404-413, 416, 417, 431, 433-438, 441-443, 447-455, 458-476, 477, 480-482, 484-490, 493, 495-513, 515, 516 Přílohy: A, B, C, D, E **informativní:** čl.: 391

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
13	• symbol zvýraznění znalosti u článku - zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k řízení a provádění posunu - zaměstnanci s odbornou způsobilostí „zaměstnanec pro řízení sledu“	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-18, 20-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31-36, 38-45, 48-57, 59, 60, 62-72, 74-77, 79-138, 141, 143-169, 173, 174, 176-178, 180-188, 204, 205-208, 210-239, 241-257, 259-271, 275-277, 288, 330 [odst. (1)–(3) a (8)], 341 [odst. (1)], 352, 357, 378, 395-401, 404-413, 415-420, 421, 424, 425, 430, 431, 433-443, 453, 466, 467, 469-473, 475-477, 480-482, 485-488, 490, 493, 495-497, 500-512, 515, 516 Přílohy: A, C **informativní:** čl.: 19, 272,
14	• symbol zvýraznění znalosti u článku - zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí „OZOV“	**úplná:** čl.: 1, 2, 4, 7, 9-11, 12 [odst. (1)-(8)], 13-17, 25-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31, 32 [odst. (1)-(6)], 33 [odst. (3)], 34–36, 38-42, 48-51, 52 [odst. (1), (10)], 53 [odst. (21)], 69, 85 [odst. (85)], 145, 146, 148, 156, 165, 186, 214 [odst. (2)], 277, 391, 395, 401 [odst. (1)], 404 [odst. (1)], 405, 406, 410, 413 [odst. (5)], 416-419, 421, 422, 424-427, 428 [odst. (1), (2), (3)], 429, 430 [odst. (1)-(9), (13)], 431, 434-443, 469, 470 [odst. (1), (5), (6), (7), (8)], 471 [odst. (1), (3), (4), (5), (9), (10), (12), (13)], 473 [odst. (1)], 475 [odst. (1)], 476 [odst. (2), (4)], 480, 488, 497, 515, 516 Příloha: E **informativní:** čl.: 18, 19, 21-23, 43, 76, 77, 143, 144, 150, 152, 159, 166, 167, 173, 178, 180-185, 213, 296 [odst. (9)] Přílohy: A.1, A.2 a A.3
15	Elektrodispečer	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-6, 9 [odst. (1)], 10, 11, 12 [odst. (1)-(8)], 13-17, 23, 25-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31, 32 [odst. (1)-(6)], 33 [odst. (3)], 35 [odst. (1)], 39-42, 48-51, 52 [odst. (1), (10)], 53 [odst. (3), (7), (8), (21)], 69, 85 [odst. (4)], 156, 165, 186, 214 [odst. (2)], 269 [odst. (1)-(15)], 287 [odst. (1)-(4)], 395, 396, 399, 400, 402 [odst. (1)-(3)], 403 [odst. (1)], 413 [odst. (5)], 416, 417, 418 [odst. (1), (2), (3), (4), (6), (8)], 419, 421, 423-429, 430 [odst. (1)-(9), (13)], 431, 432 [odst. (5), (7)], 455 [odst. (1), (2)], 468, 469, 470 [odst. (1), (5), (6), (7), (8)], 471 [odst. (1), (3), (4), (10), (12), (13)], 475 [odst. (1)], 515, 516 Příloha: F.1.21 **informativní:** čl.: 18, 19, 21, 22, 38, 43, 76, 77, 166, 167, 173, 277, 280, 289, 290, 292, 398, 401, 433 Příloha: C

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
16	velitel zásahu HZS SŽ	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-7, 9-11, 12 [odst. (1)-(8)], 13-17, 22, 23, 25-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31, 32 [odst. (1)-(6)], 35, 36, 39-42, 52 [odst. (1), (10)], 53 [odst. (21)], 82, 83, 85 [odst. (4)], 148, 182, 386, 387, 469, 470 [odst. (1), (5), (6), (7), (8)], 471 [odst. (1), (3), (4), (10), (12, (13)], 475-477, 480-491, 515, 516 **informativní:** čl.: 18, 19, 21, 38, 43, 49-51, 75-77, 156, 158, 159, 395 Příloha: A
17	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci dopravce SŽ (vyjma zaměstnanců uvedených v řádku 12 této tabulky rozsahu znalosti)	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-45, 48-57, 59, 60, 62-72, 74-77, 79-138, 141-169, 173-239, 241-272, 275-285, 287-294, 306, 307, 330, 332, 335, 336, 339, 340, 341, 343, 352-360, 371, 373-377, 382, 384-386, 391 (strojvedoucí na trati RB), 395-399, 401, 402, 404-413, 416, 417, 419, 421, 423, 431, 433-438, 441-443, 447-455, 458, 477, 479-481, 483-490, 492, 494-516 Přílohy: A, B. C, D **informativní:** čl.: 391
18	zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí k řízení a provádění jednoduchého posunu	**úplná:** čl.: 1, 2, 4-18, 20-29, 30 [odst. (1)-(14)], 31-36, 38-44, 48-57, 59, 60, 62-72, 74, 76, 80-82, 85-92, 103, 104, 110, 129, 130, 145-148, 150, 151, 156-158, 165-167, 173, 205-208, 210-222, 224, 225, 227-237, 243, 247, 251-254, 341 [odst. (1)], 401, 469-471, 475, 490, 493, 515, 516 **informativní:** čl.: 79, 102, 223, 226, 248, 404, 406, 408, 507, 510, 511
19	základní způsobilost pro stavební, opravné a udržovací práce na železničním svršku a spodku (NK-01)	**úplná:** čl.: 11, 27, 52, 145, 146, 148, 183, 184, 185, 186, 341, 413, 470, 476, 488 **informativní:** čl.: 43, 49, 150

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
20	- organizace práce pracovní skupiny při práci na železničním spodku a svršku - prohlídka železničního spodku a svršku - měření (včetně kontinuálního) a vyhodnocení geometrických parametrů železničního svršku (K-03)	**úplná:** čl.: 1, 11, 12, 14, 27, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 79, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 183, 184, 185, 186, 341, 404, 407, 413, 414, 416, 418, 456, 457, 470, 472, 476, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 143, 152, 154, 155, 156, 158, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 226, 233, 247, 391, 471, 473
21	- řízení a organizace stavebních, opravných nebo udržovacích prací na železničním spodku a svršku - přímé řízení prací na bezstykové koleji - zadávání, dozor a přejímka stavebních, opravných a udržovacích prací na železničním spodku a svršku - vedení technické dokumentace a administrativy na železničním spodku a svršku (K-05)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 27, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 226, 341, 404, 407, 413, 416, 418, 456, 457, 470, 472, 473, 476, 482, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 63, 64, 65, 143, 157, 175, 176, 177, 206, 207, 233, 247, 386, 391, 401, 408, 471, 485, 486, 496, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6
22	- řízení a organizace stavebních, opravných nebo udržovacích prací na železničním spodku - zadávání, dozor a přejímka stavebních, opravných a udržovacích prací na železničním spodku - vedení technické dokumentace a administrativy na železničním spodku (K-05/1)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 27, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 226, 341, 404, 407, 413, 416, 418, 456, 457, 470, 472, 473, 476, 482, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 16, 17, 18, 19, 20, 22, 21, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 143, 157, 175, 176, 177, 207, 211, 212, 233, 247, 386, 391, 401, 408, 471, 485, 486, 496, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
23	- organizace práce pracovní skupiny při práci na železničním spodku a svršku - prohlídka železničního spodku a svršku - měření (včetně kontinuálního) a vyhodnocení geometrických parametrů železničního svršku (K-03)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 27, 34, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 206, 207, 208, 226, 341, 386, 387, 404, 407, 413, 414, 416, 417, 418, 419, 421, 422, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 441, 442, 443, 450, 451, 452, 456, 457, 466, 470, 472, 473, 475, 476, 482, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 36, 37, 38, 50, 51, 53, 54, 60, 63, 64, 65, 67, 143, 157, 167, 175, 176, 177, 204, 209, 211, 212, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 277, 288, 290, 291, 292, 334, 335, 338, 339, 380, 381, 384, 386, 390, 391, 392, 396, 401, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 420, 423, 447, 448, 453, 454, 455, 458, 459, 467, 469, 471, 477, 479, 480, 481, 485, 486, 487, 490, 493, 496, 512, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6, E, G
24	- řízení střediska, stavby nebo stavebních prací na železničním spodku a svršku - bezprostřední řízení staveb železničního svršku a spodku - řízení procesu zřizování a udržování bezstykové koleje - měření a vyhodnocení parametrů železničního svršku - činnosti specialistů oblastního ředitelství v oboru dopravních a železničních staveb - vedení technické dokumentace a administrativy dopravních a železničních staveb - kontrola procesu zřizování a udržování bezstykové koleje - zadávání, dozor a přejímka stavebních, opravných nebo udržovacích prací - měření a vyhodnocení parametrů železničního spodku a svršku - správa, kontrola a kontrolní činnost železničního spodku, svršku a zařízení správce trati - organizace a řízení činností odborné správy – správy tratí (K-07)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 27, 34, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 206, 207, 208, 226, 341, 386, 387, 404, 407, 413, 414, 416, 417, 418, 419, 4212, 422, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 441, 442, 443, 450, 451, 452, 456, 457, 466, 470, 472, 473, 475, 476, 482, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 36, 37, 38, 50, 51, 53, 54, 60, 63, 64, 65, 67, 143, 157, 167, 175, 176, 177, 204, 209, 211, 212, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 277, 288, 290, 291, 292, 334, 335, 338, 339, 380, 381, 384, 386, 390, 391, 392, 396, 401, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 420, 423, 447, 448, 453, 454, 455, 458, 459, 467, 469, 471, 477, 479, 480, 481, 485, 486, 487, 490, 493, 496, 512, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6, E, G

(pokračování)

(pokračování)

	pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
25	- realizace investic (staveb) stavební správy na železničním spodku a svršku (K-07/1)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 27, 42, 43, 49, 52, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 206, 207, 226, 341, 386, 387, 404, 407, 413, 414, 416, 417, 418, 419, 421, 422, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 441, 442, 443, 450, 451, 452, 456, 457, 470, 472, 473, 475, 476, 482, 488, 508 Příloha: F **informativní:** čl.: 10, 16, 17, 18, 21, 22, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 50, 51, 53, 54, 60, 63, 64, 65, 67, 69, 74, 143, 157, 167, 175, 176, 177, 204, 211, 212, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 277, 288, 290, 291, 292, 334, 335, 339, 380, 381, 384, 386, 390, 391, 392, 396, 401, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 420, 423, 447, 448, 453, 455, 458, 459, 467, 469, 471, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6, E, G
26	- vedení technické dokumentace a administrativy dopravních a železničních staveb (K-07/3)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 25, 27, 145, 471 Příloha: F **informativní:** čl.: 10, 16, 19, 20, 22, 21, 35, 43, 49, 50, 51, 53, 54, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 146, 150, 151, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 206, 207, 226, 407, 508 Přílohy: A.1, B.1, E
27	- organizace činností pracovní skupiny specialistů - organizace činností pracovní skupiny, pro jejíž práce není nutná odborná způsobilost dle ostatních zkoušek uvedených v Přílohách D, E nebo F (např. uklízení nástupišť, likvidování vegetace apod.) (K-07/5)	**úplná:** čl.: 9, 27, 42, 43, 49, 52, 79, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 183, 184, 186, 341, 413, 470, 476, 477, 488 Příloha: B.1 **informativní:** čl.: 2, 11, 12, 13, 14, 25, 31, 143, 167, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 401, 416

(pokračování)

(pokračování/dokončení)

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)		znalost ustanovení
28	- činnosti metodických specialistů GŘ a CTD v oboru dopravních a železničních staveb provozovatele dráhy - vedení technické dokumentace a administrativy dopravních a železničních staveb provozovatele dráhy - kontrola a kontrolní činnost na zařízení ŽDC provozovatelem dráhy (K-09)	**úplná:** čl.: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 27, 34, 42, 43, 49, 52, 61, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 206, 207, 341, 386, 387, 404, 407, 413, 414, 416, 421, 431, 434, 450, 451, 452, 456, 457, 470, 472, 473, 475, 476, 482, 488, 508 Přílohy: B.1, F **informativní:** čl.: 10, 15, 16, 17, 18, 22, 21, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 35, 36, 37, 38, 50, 51, 53, 54, 60, 63, 64, 65, 67, 143, 157, 167, 175, 176, 177, 204, 208, 209, 211, 212, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 277, 288, 290, 291, 292, 334, 335, 338, 339, 380, 381, 384, 386, 390, 391, 392, 396, 401, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 417, 418, 419, 420, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 442, 442, 443, 447, 448, 453, 454, 455, 458, 459, 466, 467, 469, 471, 477, 479, 480, 481, 485, 486, 487, 490, 493, 496, 512, 516 Přílohy: A.1, A.5, A.6, E, G
29	• symbol zvýraznění znalosti u článku zaměstnanci dopravce	**úplná:** čl.: 1-2, 4-33, 35, 37, 39-44, 48-56, 59, 60, 62-72, 74-77, 79-138, 141-169, 173-185, 187-190, 192-239, 242-257, 259-272, 275-285, 287-292, 294, 306, 307, 330, 332, 334-336, 339-341, 343, 352-354, 356-362, 364, 366-371, 373-379, 381, 382, 385, 386, 391 (strojvedoucí na trati RB), 395-399, 401, 402, 404-413, 416, 417, 419, 421-423, 431, 433-438, 441-443, 447-455, 458-477, 480-482, 484-490, 493, 496-513, 515, 516 Přílohy: A, B, D

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.

AB ..... automatický blok

AH ..... automatické hradlo

ASVC ..... automatické stavění vlakových cest

BG ..... balízová skupina (z angl. Balise Group)

CDP ..... Centrální dispečerské pracoviště

CPŘP ..... Centrum podpory řízení provozu

ČD ..... České dráhy

ČSD ..... Československé státní dráhy

CPS ..... cizí právní subjekt

DI ..... Drážní inspekce

DMI ..... rozhraní strojvedoucí – mobilní část ETCS (*z angl. Driver Machine Interface*)

DNS ..... doplňkové návěstní svítilny

DOZ ..... dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení

DU ..... doplňující ustanovení

DŽDC ..... dispečer železniční dopravní cesty

Edps ..... elektronická depeše

EGID ..... identifikátor pro komunikační rozhraní

ERTMS ..... Evropský systém řízení železniční dopravy (*z angl. European Rail Traffic Management System*)

ETCS ..... Evropský vlakový zabezpečovač (*z angl. European Train Control System*)

EU ..... Evropská unie

G-STOP ..... generální STOP

GŘ ..... generální ředitelství

GSM ..... globální systém pro mobilní komunikaci (*z angl. Groupe Special Mobile*)

GSM-R ..... globální systém mobilní komunikace pro železnici (*z angl. Global System for Mobile Communication for Railway*)

HV ..... hnací vozidlo

HZS ..... Hasičský záchranný sbor

IS ..... informační systém

JŘ ..... jízdní řád

JOP ..... jednotné obslužné pracoviště

LEU ..... traťová elektronická jednotka (*z angl. Lineside Electronic Unit*)

Lv ..... lokomotivní vlak

MA ..... oprávnění k jízdě *(z angl. Movement Authority)*

ND ..... náhradní doprava

NTC ..... národní vlakový zabezpečovač (*z angl. National Train Control system*)

OŘ ..... oblastní ředitelství

OS ..... organizační složka

OSPD ..... organizační složka SŽ, odpovídající za provozuschopnost dráhy, popř. SŽ pověřená organizace, zabývající se údržbou zařízení železniční dopravní cesty[1]

OSŘP ..... organizační složka SŽ, odpovídající za řízení provozu[2]

OUZZ ..... organizace udržující zabezpečovací zařízení

OZ ..... odborná zkouška

OZZ ..... organizační zástupce zhotovitele

OZOV ..... odpovědný zástupce objednavatele výluky

PČR ..... Policie České republiky

PHS ..... pohyblivý hrot (pohyblivé hroty) srdcovky

PMD ..... posun mezi dopravnami

PN ..... přivolávací návěst

PND3 ..... prováděcí nařízení pro trať D3

PND7 ..... prováděcí nařízení k předpisu pro operativní řízení provozu

PNDOZ ..... prováděcí nařízení pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením

PNRB ..... prováděcí nařízení pro trať RB

PPV ..... pracoviště pohotovostního výpravčího

PZM ..... přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické

PZS ..... přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

PZZ ..... přejezdové zabezpečovací zařízení

RB ..... radioblok

RBC ..... radiobloková centrála (*z angl. Radio Block Centre*)

REVOZ ..... registr vozidel

RDP ..... regionální dispečerské pracoviště

RID ..... řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí

SHV ..... speciální hnací vozidlo

SŘ ..... staniční řád

SZZ ..... staniční zabezpečovací zařízení

SŽ ..... Správa železnic, státní organizace

SŽDC ..... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (původní název organizace Správa železnic, státní organizace)

TJŘ ..... tabelární jízdní řád

TUDU ..... definiční úsek – kompletní kód z číselníku, vyjadřující konkrétní definiční úsek v rámci příslušného topologického úseku, též označení číselníku definičních úseků

TTP ..... tabulky traťových poměrů

URMIZA ..... ústřední registr mimořádných zásilek

ÚSŘP ..... územní správa řízení provozu

VNJŘ ..... výlukový nákresný jízdní řád

VR ..... výlukový rozkaz (bez rozlišení typu rozkazu)

VVP ..... vedoucí výlukových prací

VZ ..... národní vlakový zabezpečovač

VZPK ..... výstražné zařízení pro přechod kolejí

[1] V době schválení tohoto předpisu je to úsek provozu infrastruktury OŘ.

[2] Neobsazeno

ZDD.....základní dopravní dokumentace

ZZ .....zabezpečovací zařízení

ZPŘS.....zaměstnanec pro řízení sledu

ŽST .....železniční stanice

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. (1) a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic tento předpis SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (dále jednotlivě jen „SŽ D1" nebo „předpis").

ČÁST PRVNÍ
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

kapitola I
Úvodní ustanovení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 1
Všeobecná ustanovení

(1) Předpis SŽ D1 je základní předpis provozovatele dráhy státní organizace Správa železnic (dál také „SŽ") o provozování dráhy na dráhách jím provozovaných, vydaný na základě ustanovení právních předpisů.

(2) Pro stanovení dalších povinností zaměstnanců, podílejících se na provozování dráhy anebo provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných SŽ, jsou státní organizací Správa železnic vydávány další předpisy, pokyny, směrnice apod.

(3) Pro tratě, kde to provozní poměry vyžadují (např. tratě s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením, pohraniční tratě), vydává SŽ podle potřeby předpisy nebo prováděcí nařízení s upřesňujícími ustanoveními pro provozování dráhy a drážní dopravy na těchto tratích.

(4) Jiné použití, umístění nebo provedení návěstidel a návěstí, provedení technologických postupů apod., než je stanoveno tímto předpisem, je zakázáno. Výjimku z tohoto ustanovení může povolit gestorský útvar tohoto předpisu.

(5) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na dokumenty SŽ, které mají v označení dokumentu uvedenu vlastnickou zkratku dokumentu [SŽ, SŽDC, SŽDC (ČD), SŽDC (ČSD)], jsou tyto dokumenty při prvním výskytu v textu tohoto předpisu uváděny s vlastnickou zkratkou dokumentu a dále jen bez vlastnické zkratky; tzn. je uvedeno pouze označení předpisu (např. předpis D7/2).

(6) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na jiné dokumenty (tj. jiné předpisy nebo díly předpisů, technické normy, právní předpisy apod.), rozumí se tímto odkaz na příslušný dokument v účinném znění.

(7) Vnitřními předpisy dopravce (vyjma vnitřních předpisů dopravce SŽ) nesmí být na dráhách provozovaných státní organizací Správa železnic stanoveny povinnosti pro zaměstnance SŽ.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 2
Závaznost předpisu

(12) Tento předpis stanovuje povinnosti zaměstnanců SŽ, zaměstnanců provozovatele drážní dopravy (dále také „dopravce") a zaměstnanců právnických a fyzických osob, které na základě smluvního vztahu vykonávají pro SŽ práce nebo jinou činnost.

(13) Tento předpis, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro:

a) všechny zaměstnance SŽ, kteří vykonávají pracovní činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy a mají stanovenou odbornou znalost tohoto předpisu;

b) všechny dopravce, kteří na základě smluvního vztahu využívají dráhu provozovanou SŽ k provozování drážní dopravy;

c) právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu vykonávají pro SŽ práce nebo jinou činnost důsledkem které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo k ovlivňování provozování drážní dopravy, a tímto smluvním vztahem jsou k dodržení tohoto předpisu zavázány.

článek 3
Povinnosti zaměstnanců uzavírající smlouvy

Zaměstnanci, odpovědní za uzavírání smluv podle čl. 2 odst. (2) písm. b) a c) tohoto předpisu, jsou povinni v příslušné smlouvě zakotvit smluvní závazek dodržování ustanovení tohoto předpisu.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 4
Grafická úprava předpisu

(1) V tomto předpise jsou textem psaným:

a) *„kurzívou v uvozovkách"* uvedena závazná slovní znění pokynů, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a která nesmějí být měněna. Výjimkou jsou změny:

- druhu dopravny,
- názvu dopravny,
- příjmení osoby,
- čísla vlaku,
- čísla posunu mezi dopravnami,
- čísla nebo označení posunových dílů,
- označení kolejí,
- druhu a označení návěstidel,
- kilometrických a časových údajů,
- označení výlukového rozkazu (dále také „VR"), příp. etapa příslušného VR,

a to i s příslušnými předložkovými vazbami;

b) pouze *kurzívou* uvedeny popisy návěstí, které jsou rozhodující pro jejich realizaci;

c) „normálním textem v uvozovkách“ uvedeny příklady textů, které jsou doporučené, tzn. nejsou závazné podle písm. a) tohoto odstavce;

d) **tučným písmem** jsou v jednotlivých ustanoveních tohoto předpisu uvedeny:

- názvy základních pojmů, pouze v případě, že je vysvětlován jeho význam a použití;
- názvy návěstí;
- názvy provozních módů evropského vlakového zabezpečovače a jejich zkratky;
- zdůrazněné texty.

Názvy návěstí a provozních módů jsou závazným slovním zněním a s výjimkou jejich skloňování nesmí být měněny. V závazných slovních zněních nejsou názvy návěstí uváděny tučným písmem.

(2) V dopravní dokumentaci a v písemných rozkazech se čísla vlaků [posunu, je-li posun číslován, nebo posunu mezi dopravnami (dále také „PMD“)] uvádí vcelku následovně 101, 68710 nebo 888881.

(3) Pro používání zkratek druhů dopraven a míst na trati, v dokumentech SŽ [písemný rozkaz, VR, výlukový nákresný jízdní řád (dále také „VNJŘ“), tabelární jízdní řád (dále také „TJŘ“), tabulky traťových poměrů (dále také „TTP“), základní dopravní dokumentace (dále také „ZDD“), provozní aplikace apod.] jsou přípustné následující varianty:

a) železniční stanice – „ŽST“;

b) výhybna – „Výh.“, „Výh“, „výh.“ nebo „výh“;

c) odbočka – „Odb.“, „Odb“, „odb.“ nebo „odb“;

d) hláska – „Hl.“, „Hl“, „hl.“ nebo „hl“;

e) hradlo – „Hr.“, „Hr“, „hr.“ nebo „hr“;

f) oddílové návěstidlo automatického hradla – „AHr.“ nebo „AHr“;

g) zastávka – „Zast.“, „Zast“, „zast.“, „zast“ nebo v TJŘ (popř. TTP, VR, VNJŘ) „z“;

h) nákladiště – „Nákl.“, „Nákl“, „nákl.“, „nákl“ nebo v TJŘ (popř. TTP, VR, VNJŘ) „n“;

i) nákladiště-zastávka – „nz.“ nebo „nz“;

j) stavědlo – „St.1“;

k) výhybkářské stanoviště – „St.I“;

l) závorářské stanoviště – „Zv.I“, „Zv.150“;

m) pomocné stavědlo – „PSt.1“, „PSt.2/I“, "PSt.1a“, „PSt.M1“.

Je-li u příslušného písmene tohoto odstavce uvedeno více variant zkratek, pak se pro účely přípravy staveb použije zkratka uvedená na prvním místě (např. Odb.).

(4) Hypertextový odkaz je znázorněn v tomto předpisu podtržením příslušného odkazu např. takto:

- odkaz na kapitolu – kapitola I
- odkaz na článek – čl. 1
- odkaz na přílohu – Příloha A.

(5) V grafickém zobrazení návěstí, návěstidel nebo jejich umístění nejsou nakreslené objekty ve vzájemném měřítku.

Umístění světelné návěsti v návěstním štítu návěstidla je ilustrativní a nemusí odpovídat skutečné poloze světla v návěstním štítu.

U schémat kolejových konfigurací je začátek tratě znázorněn vlevo a konec tratě vpravo, pokud přímo ve schématu není uvedeno jinak.

Označovací štítky (pásy) jsou u návěstidel znázorněny jen v případech, kdy je to nezbytné ze souvislostí popisované situace.

Schémata kolejiště s příklady jsou sestavena jen na konkrétní znázorněnou situaci (tzn. jsou zobrazena pouze návěstidla nutná pro znázorněnou situaci v daném směru jízdy drážního vozidla).

(6) V tomto předpise jsou návěsti a jejich význam popisovány následovně:

a) denní i noční návěst je shodná:

Název návěsti

popis návěsti shodný pro denní a noční návěst

- význam návěsti (tj. co označuje, o čem informuje, příp. jaký pokyn návěst dává)



denní i noční
návěst je shodná

b) denní i noční návěst je rozdílná:

Název návěsti

denní návěst

popis denní návěsti



noční návěst

popis noční návěsti

- význam návěsti (tj. co označuje, o čem informuje, příp. jaký pokyn návěst dává)



(7) V tomto předpise ustanovení, které:

- není nijak zvýrazněno pruhem, platí pro tratě bez ohledu na vybavení nebo nevybavení traťovou částí evropským vlakovým zabezpečovačem (dále také „ETCS“);
- je zvýrazněno zlatým pruhem, platí pouze pro tratě nevybavené traťovou částí ETCS.
- je zvýrazněno tmavě modrým pruhem, platí pouze pro tratě s výhradním provozem ETCS bez konvenčních návěstidel.

(8) Ustanovení odst. (1)–(5) tohoto článku platí i pro grafickou úpravu předpisu:

- SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále také „předpis D3“),
- SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem (dále také „předpis D4“).

kapitola II
Základní pojmy

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 5
Úvodní ustanovení

(1) V tomto předpise jsou uvedeny základní pojmy převzaté z obecně závazných právních norem a vysvětleny další základní pojmy používané pro účely provozování dráhy a drážní dopravy.

(2) Kromě základních pojmů, uvedených v této kapitole, jsou další základní pojmy a jejich vysvětlení uvedeny v ustanoveních, kterých se základní pojmy bezprostředně týkají.

(3) Záměna významu základních pojmů stanovených tímto předpisem jiným vnitřním předpisem SŽ není dovolena.

(4) Grafické znázornění některých základních pojmů je zobrazeno v Příloze A. Odkaz na Přílohu A je vždy uveden přímo u základního pojmu, který je v této příloze graficky znázorněn.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 6
Všeobecné základní pojmy

(1) **Kolejištěm** se rozumí vymezený soubor kolejí a výhybek, včetně funkčně souvisejících částí železniční dopravní cesty, který je z vnější strany vymezený vzdáleností 2,5 m od osy krajní koleje.

(2) **Zařízení dopravní cesty** je společný název pro:

a) železniční spodek,

b) železniční svršek,

c) železniční přejezdy,

d) telekomunikační zařízení,

e) zabezpečovací zařízení,

f) elektrická zařízení (trakční vedení, napájecí stanice, osvětlení venkovních prostor, ohřev výhybek apod.),

g) zařízení systému ERTMS,

h) zařízení systému pro automatické vedení vlaku,

i) stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy,

j) pevná zařízení pro měření, údržbu a opravu dráhy,

k) technologie tunelu,

l) budovy a zařízení ve správě SŽ určené k organizování a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb veřejnosti (např. nástupiště, podchody atd.), včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování.

(3) **Fyzicky obsazená stanice** (obsazené stanoviště, pracoviště) je stanice (stanoviště, pracoviště), ve které je fyzicky přítomen zaměstnanec, který ve stanici (v obvodu stanoviště, pracoviště) organizuje a řídí drážní dopravu, nebo zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení.

(4) **Dopravní službou** se rozumí souhrn činností, vykonávaných podle vnitřních předpisů SŽ a dopravců, pro zabezpečení jízd:

a) vlaků,

b) posunových dílů,

c) PMD,

d) vozidel na vyloučenou a z vyloučené koleje,

včetně organizace této činnosti.

(5) Na dráhách provozovaných SŽ se mohou drážní vozidla pohybovat jako:

a) vlak,

b) posun,

c) PMD,

d) drážní vozidlo jedoucí na/z a po vyloučené koleji (viz ustanovení čl. 441).

(6) **Vlak** je sestavená a svěšená skupina vozidel (i speciálních), tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým vozidlem, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu (dále také „JŘ“) nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu.

Vlakem se rozumí také samostatné hnací vozidlo nebo svěšená skupina hnacích vozidel, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle JŘ nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu.

(7) Pod pojmem **posun** se rozumí každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda drážních vozidel, nejde-li o jízdu vlaku, o jízdu PMD nebo o jízdu drážních vozidel na/z a po vyloučené koleji. Posun lze provádět:

a) v železniční stanici,

b) ve výhybně,

c) v odbočce,

d) v dopravně D3,

e) v dopravně RB,

f) v nákladišti,

g) na vlečce provozované SŽ,

h) na styku vzájemně zaústěných drah na širé trati,

i) na širé trati [např. v případě přivěšování hnacího vozidla k uvázlému vlaku (PMD) nebo části vlaku (PMD)].

(8) Pod pojmem **posun mezi dopravnami** se rozumí každá úmyslně prováděná jízda drážních vozidel, nejde-li o jízdu vlaku, posun nebo o jízdu drážních vozidel na/z a po vyloučené koleji.

(9) **Obslužné pracoviště** je místo, které je vybaveno technickým zařízením určeným k ovládání nebo ke kontrole zabezpečovacího zařízení.

(10) **Vlakové zabezpečovací zařízení** (dále také „vlakový zabezpečovač“) je společný pojem pro:

a) národní vlakový zabezpečovač (dále také „VZ“), např. VZ LS a

b) evropský vlakový zabezpečovač (ETCS).

(11) **Čas průjezdu** je čas, kdy čelo vlaku mine úroveň posledního hlavního návěstidla nebo posledního návěstidla s návěstí **Stop značka ETCS** pro příslušný směr jízdy ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu), nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel úroveň návěsti **Konec vlakové cesty**.

(12) **Čas příjezdu** je čas, kdy vlak zastaví na obvyklém nebo označeném místě zastavení, nezastavil-li ve stanici (popř. v příslušném obvodu) v příslušném směru jízdy před cestovým návěstidlem s návěstí zakazující jízdu nebo návěstidlem s návěstí **Stop značka ETCS** ještě před obvyklým místem zastavení.

(13) **Čas odjezdu** je čas, kdy se vlak v příslušném směru jízdy dá ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu) naposledy do pohybu před průjezdem kolem posledního hlavního návěstidla nebo posledního návěstidla s návěstí **Stop značka ETCS**, nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel kolem návěsti **Konec vlakové cesty**.

(14) **Nepřehledný úsek** je úsek koleje (kolejí) určené pro jízdu vlaku, ve kterém není možné zjišťovat volnost vlakové cesty pohledem (např. oblouk, most, úvoz, stavebně technické parametry).

Za nepřehledný úsek se nepovažují koleje v dopravnách s kolejovým rozvětvením, kde lze volnost kolejí sledovat funkcionalitou zabezpečovacího zařízení. V případě poruchy zabezpečovacího zařízení, kdy nelze funkcionalitou tohoto zařízení zjišťovat volnost kolejí postupuje výpravčí podle čl. 345 odst. (3), jako kdyby byl příslušný úsek koleje nepřehledným úsekem.

Obvod odpovědnosti s nepřehlednými úseky koleje, nevybavených technickým zařízením pro zjišťování volnosti koleje, určené pro jízdu vlaku musí být přiděleny výpravčímu.

(15) **Hektometr** je označení pro místo na trati, které se nachází přesně v každé celé stovce metrů hodnotového průběhu staničení.

(16) **Hektometrická poloha** je pojem, který je v tomto předpise používán pro číselný údaj stovek metrů v celkovém zápisu kilometrické hodnoty.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 7
Nástupiště

(1) **Nástupiště** je zařízení ve stanici (ve výhybně, v odbočce, v dopravně D3, v dopravně RB) a zastávce u koleje určené k nastupování a vystupování cestujících a pro manipulaci se zavazadly.

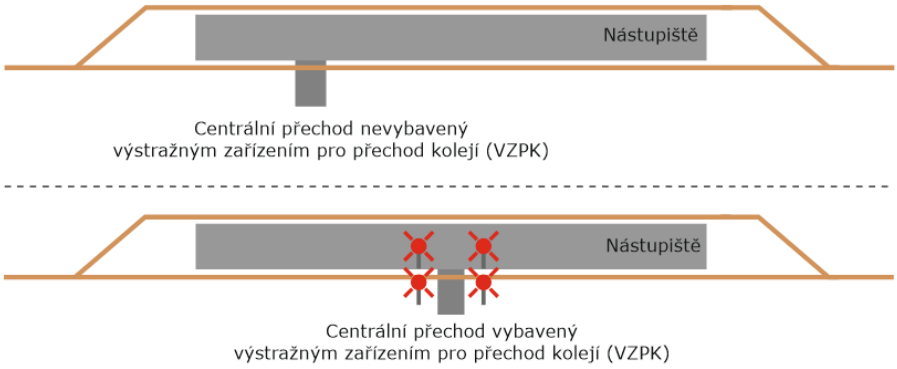
(2) **Mimoúrovňové nástupiště** je nástupiště, na které je přístup cestujících mimo úroveň koleje (např. podchody, lávka pro pěší).

(3) **Úrovňové nástupiště** je nástupiště, na které je přístup cestujících v úrovni koleje (tzn. přes koleje).

(4) **Ostrovní nástupiště** je mimoúrovňové nástupiště ležící mezi kolejemi.

(5) **Poloostrovní nástupiště** je úrovňové nástupiště ležící mezi kolejemi, přístupné přes centrální přechod.

(6) **Centrální přechod** je úrovňové křížení přístupové komunikace pro cestující na poloostrovní nástupiště. Centrální přechod může být vybaven výstražným zařízením pro přechod kolejí (dále také „VZPK"); viz obrázek 1.



obrázek 1

(7) **Vnější nástupiště** je nástupiště umístěné na vnější straně krajní koleje.

(8) **Podchod** je prostor pod mostním objektem, který slouží k mimoúrovňovému křížení komunikace pro pěší s kolejemi.

(9) **Lávka** pro pěší je mostní objekt sloužící k mimoúrovňovému křížení komunikace pro pěší s kolejemi, který komunikaci pro pěší vede nad kolejemi.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 8
Provozování dráhy a drážní dopravy

(1) **Provozování dráhy** jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.

(2) **Provozování drážní dopravy** je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou (právnickou nebo fyzickou), jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.

(3) **Pohraniční trať** je trať, na které se vykonává dopravní služba podle předpisů SŽ a podle pohraničního ujednání („Dodatkové ujednání", „Místní pohraniční ujednání", „Místní ujednání" apod.). Přesné vymezení pohraniční tratě je uvedeno v příslušném pohraničním ujednání.

(4) **Smlouvou o provozování drážní dopravy** se rozumí smlouva, obsahující potřebné údaje pro provozování drážní dopravy, uzavřená mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, který bude provozovat drážní dopravu na dráhách příslušného provozovatele dráhy. Smlouva o provozování drážní dopravy se neuzavírá v případě, kdy je dopravce totožný s provozovatelem příslušné dráhy.

(5) **Kapacitou dráhy** se rozumí její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období.

(6) **Zařízením služeb**[3] se rozumí zařízení, které je jejich provozovatelem zvláště určeno k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce (např. stanice nebo i jen část stanice, zastávka, nákladiště, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení).

[3] Neobsazeno

(7) **Provozovaná kolej** (dále jen „nevyloučená kolej“) – kolej, která není vyloučena a drážní doprava se na ní provozuje za podmínek stanovených tímto předpisem (vyjma ustanovení „ČÁSTI TŘINÁCTÉ“).

(8) **Neprovozovaná kolej** (dále jen „vyloučená kolej“) – kolej, která je vyloučena a drážní doprava se na ní provozuje za podmínek stanovených tímto předpisem (viz ustanovení „ČÁSTI TŘINÁCTÉ“). Na koleji, která je prohlášena za nesjízdnou musí být zavedena buď provozní výluka (viz ČÁST DESÁTÁ kapitola XVI) nebo nepředpokládaná výluka (viz ČÁST TŘINÁCTA kapitola II).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 9
Dráha

(1) **Dráhou** se rozumí dopravní cesta, určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Dráhy se z hlediska účelu a technických podmínek člení do jednotlivých kategorií, kterými jsou pro účely tohoto předpisu:

a) dráha celostátní,

b) dráha regionální,

c) dráha místní,

d) dráha zkušební a

e) vlečka.

(2) **Provozuschopnost** dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování. Provozuschopnost dráhy je základním předpokladem jejího provozování.

(3) **Dráha celostátní** je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena.

(4) **Dráha regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.

(5) **Dráha místní** je dráha místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy. Místní dráha je oddělená, umožňuje-li přesun drážního vozidla na jinou dráhu jen s použitím zvláštního technického zařízení, nebo slouží-li výhradně provozování neveřejné osobní drážní dopravy, osobní drážní dopravy pro potřeby cestovního ruchu nebo provozované historickými vlaky.

(6) **Dráha zkušební** je dráha, která slouží zejména k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury.

(7) **Vlečka** je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele vlečky nebo jiného podnikatele a je zaústěna do dráhy celostátní, dráhy regionální nebo do jiné vlečky.

(8) **Veřejně nepřístupná vlečka** je vlečka, pokud:

a) je součástí průmyslového nebo zemědělského areálu, nebo

b) slouží pro podnikatelské nebo jiné potřeby svého vlastníka nebo jiné oprávněné osoby nebo jiných oprávněných osob.

(9) **Veřejně přístupná vlečka** je vlečka, pokud:

a) nesplňuje žádnou z podmínek pro veřejně nepřístupnou vlečku podle odst. (8) tohoto článku, a

b) její provozovatel zpracoval a zveřejnil Prohlášení o dráze.

(10) **Prohlášení o dráze** je dokument nezávislého přídělce, který stanovuje podmínky přístupu na železniční dopravní cestu a přidělování kapacity dráhy na dráhách provozovaných příslušným provozovatelem dráhy.

Nezávislým přídělcem na drahách provozovaných SŽ je státní organizace Správa železnic.

(11) **Styk vzájemně zaústěných drah** je místo zaústění, souběh anebo křížení drah a z toho vyplývající vztahy.

(12) **Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah** je smlouva o vztahu mezi dvěma provozovateli drah. Ustanovení, týkající se provozování a organizování drážní dopravy ze smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah musí být zapracována v ZDD stanice, v níž je tato dráha zaústěna, nebo v ZDD stanic sousedících s místem odbočení dráhy na širé trati.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 10
Evropský vlakový zabezpečovač

(1) **Konvenční návěstidla** jsou hlavní návěstidla a jejich předvěsti (samostatná předvěst nebo samostatná opakovací předvěst).

(2) **Oblast s konvenčními návěstidly** je část trati, kde jsou umístěna konvenční návěstidla. Tato oblast je vymezena na vstupu návěstí **Začátek oblasti konvenčních návěstidel** a na výstupu návěstí **Konec oblasti konvenčních návěstidel**.

V oblasti s konvenčními návěstidly mohou být umístěny i lokalizační značky; stop značky se v oblasti s konvenčními návěstidly neumísťují.

(3) **Oblast bez konvenčních návěstidel** je část trati vymezená na vstupu návěstí **Konec oblasti konvenčních návěstidel** a na výstupu návěstí **Začátek oblasti konvenčních návěstidel**. V této oblasti jsou konvenční návěstidla nahrazena stop značkami.

V oblasti bez konvenčních návěstidel mohou být umístěny i lokalizační značky; konvenční návěstidla se v oblasti bez konvenčních návěstidel neumísťují.

(4) Návěstidlo **stop značka** je návěstidlo s návěstí **Stop značka ETCS**. Součástí stop značky mohou být doplňkové návěstní svítilny (dále také „DNS“).

Stop značka plní funkci:

a) vjezdového návěstidla – vjezdová stop značka;

b) cestového návěstidla – cestová stop značka;

c) odjezdového návěstidla – odjezdová stop značka;

d) oddílového návěstidla – oddílová stop značka.

(5) Návěstidlo **lokalizační značka** je návěstidlo s návěstí **Lokalizační značka ETCS**.

(6) **Traťová část ETCS** je část evropského vlakového zabezpečovače umístěná na trati a v dopravnách s kolejovým rozvětvením, sloužící ke zpracování informací z jiných zabezpečovacích zařízení a zprostředkující přenos informací evropského vlakového zabezpečovače přímo nebo prostřednictvím rádiového systému GSM-R na drážní vozidlo.

(7) **Mobilní část ETCS** je část evropského vlakového zabezpečovače umístěná na drážním vozidle, sloužící pro příjem, vyhodnocení a zobrazení informací přenášených z traťové části ETCS strojvedoucímu, případně jejich předání přímo vozidlu a současně zajišťující spuštění brzdění, jestliže strojvedoucí neprovede požadovanou obsluhu (kterou např. potvrzuje, že vzal zobrazenou informaci na vědomí a podle toho bude řídit svou činnost) nebo nevede vlak v souladu s informacemi obdrženými z traťové části ETCS.

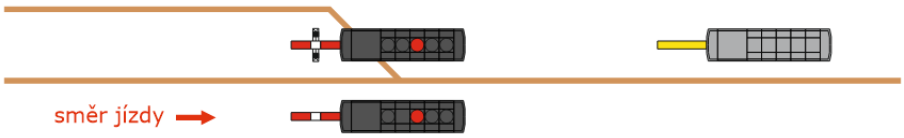
(8) **Výhradní provoz ETCS** je provoz, kdy vedoucí vozidlo vlaku musí jet s aktivním ETCS a v úseku vybaveném traťovou částí ETCS úrovně 2 musí mít aktivní šifrovací klíče pro příslušné radioblokové centrály (dále také „RBC“).

(9) **Smíšený provoz ETCS** je provoz, kdy vedoucí vozidlo vlaku může jet s aktivním ETCS nebo bez něj.

Smíšený provoz ETCS může být realizován pouze v oblasti s konvenčními návěstidly.

(10) **Hranicí oblasti posunu ETCS** je místo (balízová skupina – dále také „BG“), které lze projet drážním vozidlem v módu **Posun (SH)** pouze při zvolení funkce „Potlačení (Override)“. Pro drážní vozidla jedoucí z dopravny s kolejovým rozvětvením je hranicí oblasti posunu ETCS konec této dopravny a je označen:

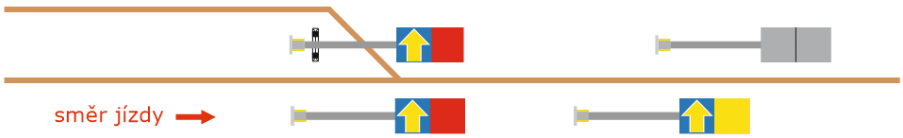
a) žlutým označovacím pásem umístěným na zadní straně vjezdového návěstidla (viz obrázek 2);



obrázek 2

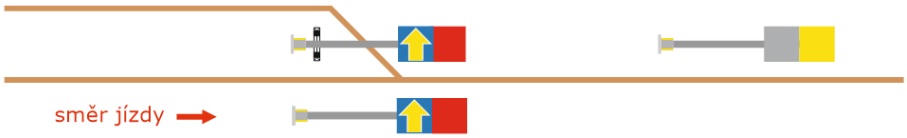
b) žlutým označovacím štítkem na:

1. odjezdové stop značce (viz obrázek 3),



obrázek 3

2. vjezdové stop značce pro opačný směr jízdy, pouze v případě, že není umístěna odjezdová stop značka na záhlaví (viz obrázek 4).



obrázek 4

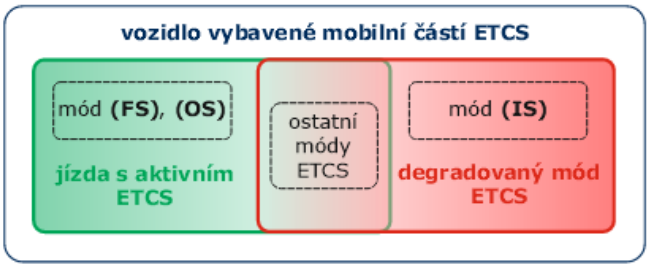
Pro drážní vozidla jedoucí do dopravny s kolejovým rozvětvením je hranicí oblasti posunu ETCS začátek této dopravny a je v místě vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky.

(11) **Oprávnění k jízdě (MA)** je svolení k pohybu vlaku vydávané systémem ETCS s dohledem nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku tratě.

Traťová část ETCS vydává oprávnění k jízdě **(MA)** pouze v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**.

(12) **Jízdou s aktivním ETCS** (dále také „aktivní ETCS“) se rozumí jízda drážního vozidla s aktivní mobilní částí ETCS [vyjma vozidel podle odst. (14) písm. b) tohoto článku], v kterémkoliv módu ETCS [vyjma módu **Izolace (IS)**].

(13) **Za vozidlo vybavené mobilní částí ETCS** se považuje vozidlo, které jede v příslušném módu ETCS (viz obrázek 5).



obrázek 5

(14) **Vozidlo nevybavené mobilní částí ETCS** (dále také „vozidlo nevybavené ETCS“) je vozidlo:

a) bez mobilní části ETCS;

b) s mobilní částí ETCS, která není schválena do provozu na příslušné trati provozované SŽ[4].

(15) **Degradovaným módem ETCS** se v tomto předpise rozumí kterýkoliv mód ETCS u vozidla vybaveného mobilní částí ETCS, včetně módu **Izolace (IS)**; vyjma módu **Plný dohled (FS)**, nebo **Podle rozhledu (OS)**, viz i znázornění na obrázku 5.

V degradovaných módech ETCS se nevydává oprávnění k jízdě **(MA)**.

Zaměstnanec řízení provozu není oprávněn nařídit strojvedoucímu vypnutí mobilní části ETCS z činnosti [např. přechod do módu **Izolace (IS)**].

(16) **Potlačení (Override)** – funkce mobilní části ETCS, která umožní pokračování v jízdě ve stanovených případech, kdy by jinak mobilní část ETCS přepnula do módu **Nedovolené projetí (TR)**. Stanovené případy jsou:

- projetí konce oprávnění k jízdě **(MA)**;
- projetí traťovou částí ETCS oznámené vstupní hranice oblasti ETCS bez oprávnění k jízdě **(MA)**;
- v módech **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nebo **Posun (SH)** projetí balízové skupiny, o které je mobilní část ETCS informována traťovou částí ETCS, že se nesmí projet;
- v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** ujetí vzdálenosti stanovené traťovou částí ETCS.

Podrobnosti jsou stanoveny v předpise SŽ Z8, díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS (dále také „předpis Z8“).

[4] Takové vozidlo může jet např. v módu **Izolace (IS)**, **Nevybavená trať (UN)**, **Národní systém (SN)** podle podmínek stanovených dopravcem.

(17) **Nouzový provoz ETCS** je provozní stav v podmínkách výhradního provozu ETCS v oblasti bez konvenčních návěstidel, kdy jízdu vlaku není možné uskutečnit s aktivním ETCS z důvodu:

a) poruchy mobilní části ETCS,

b) vypnutí nebo poruchy traťové části ETCS.

(18) **Datová komunikace GSM-R** je komunikace v síti GSM-R určená pro zajištění přenosu informací mezi traťovou a mobilní částí ETCS úrovně 2.

(19) **Mise** – jakýkoliv pohyb vlaku zahájený pod dohledem mobilní části ETCS v jednom z následujících módů: **Plný dohled (FS)**, **Podle rozhledu (OS)**, **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**, **Národní systém (SN)**, **Nevybavená trať (UN)**, **Nikoliv vedoucí (NL)**.

(20) **Rozhraní strojvedoucí – mobilní část ETCS** (Driver Machine Interface, dále také „DMI“) je zobrazovací a ovládací jednotka mobilní části ETCS (dotykový display nebo display, na jehož obvodu se nacházejí tlačítka), která zobrazuje přenesené informace z traťové části ETCS a další informace generované mobilní částí ETCS, slouží k předepsané obsluze systému ETCS a která je umístěna na stanovišti strojvedoucího.

(21) **Statický rychlostní profil** vyjadřuje v dotčeném úseku tratě nejvyšší dovolenou rychlost vlaku jedoucího s aktivní mobilní částí ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, která je strojvedoucímu zobrazována na DMI (např. daná traťová rychlost, pomalá jízda, rychlostní omezení z důvodu postavené vlakové cesty, maximální rychlostí vozidel).

(22) Přehled módů ETCS.

tabulka 1 – Přehled módů ETCS

mód	popis
Bez napájení (NP)	Mód, ve kterém není napájena mobilní část ETCS a je vydáván příkaz ke spuštění rychločinného brzdění mobilní částí ETCS (např. otevřen elektromagnetický ventil průběžného potrubí).
Izolace (IS)	Mód, kdy je mobilní část ETCS odpojena od brzdového systému vozidla.
Na odpovědnost strojvedoucího (SR)	Mód, ve kterém má strojvedoucí plnou odpovědnost za pohyb vlaku.
Národní systém (SN)	Mód, ve kterém je dohled nad jízdou vlaku zajištěn národním vlakovým zabezpečovačem.
Nedovolené projetí (TR)	Mód, ve kterém je spuštěno rychločinné brzdění mobilní částí ETCS, dokud vlak nezastaví. Přechází se do něj např. pokud by došlo k projetí konce oprávnění k jízdě **(MA)**.
Nevybavená trať (UN)	Mód umožňující jízdu na trati bez traťové části ETCS a bez traťové části národního vlakového zabezpečovače nebo jízdu na trati s traťovou částí národního vlakového zabezpečovače vozidlu bez odpovídajícího specifického transmisního modulu.
Nikoliv vedoucí (NL)	Mód pro hnací vozidlo, které není vedoucím hnacím vozidlem a které není současně dálkově ovládáno z jiného hnacího vozidla.

(pokračování)

tabulka 1 – Přehled módů ETCS *(dokončení)*

mód ETCS	význam
Pasivní posun (PS)	Mód pro posun s neobsazeným a dálkově neovládaným hnacím vozidlem. Tento mód lze také použít u vozidla se dvěma kabinami (ovládacími pulty), když strojvedoucí mění kabinu (ovládací pult), aby nebylo nutné ukončit mód **Posun (SH)** přechodem do módu **Pohotovostní stav (SB)** a po změně kabiny (ovládacího pultu) z módu **Pohotovostní stav (SB)** znovu přejít do módu **Posun (SH)**; což vyžaduje v ETCS úrovni 2 navázání spojení s radioblokovou centrálou).
Podle rozhledu (OS)	Mód poskytující plnou ochranu před překročením rychlosti a podle hodnoty uvolňovací rychlosti plnou nebo částečnou ochranu před projetím konce oprávnění k jízdě **(MA)**, kolej před vlakem však může být obsazena.
Pohotovostní stav (SB)	Výchozí mód po připojení napájení mobilní části ETCS, po ukončení módu **Posun (SH)**, po ukončení módu **Nikoliv vedoucí (NL)** nebo při vypnutí řízení.
Po nedovoleném projetí (PT)	Mód, do kterého mobilní část ETCS přejde z módu **Nedovolené projetí (TR)**, když vlak zastaví a strojvedoucí potvrdil, že tuto skutečnost vzal na vědomí.
Porucha systému (SF)	Mód, do kterého mobilní část ETCS přejde, když je vyhodnocena závažná porucha, která by mohla mít vliv na bezpečnost.
Posun (SH)	Mód, který dovoluje hnacímu vozidlu pohyb při posunu, a to bez platných (zadaných) vlakových dat.
Plný dohled (FS)	Mód poskytující plnou ochranu před překročením rychlosti a podle hodnoty uvolňovací rychlosti plnou nebo částečnou ochranu před projetím konce oprávnění k jízdě **(MA)**.
Reverz (RV)	Mód, který dovoluje strojvedoucímu změnit směr pohybu vlaku při řízení ze stejné kabiny (ovládacího pultu).
Spící (SL)	Mód použitý pro mobilní část ETCS hnacího vozidla dálkově ovládaného z jiného hnacího vozidla a pro mobilní část ETCS řídicího vozu, pokud má technickým zařízením poskytnutou informaci, že je jízda řízena z jiného hnacího vozidla.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 11
Trať

(1) Grafická znázornění některých základních pojmů tohoto článku jsou uvedena v Příloze A.

(2) **Trať** je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, posunového dílu nebo PMD, rozdělená na úseky trati mezi dopravnami s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravnách.

(3) **Širá trať** je úsek trati, ohraničený na každé straně buď:

a) stanicí (výhybnou); hranicí mezi širou tratí a stanicí (výhybnou) je:

1. vjezdové návěstidlo, nebo

2. vjezdová stop značka, nebo

b) dopravnou D3; hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 je lichoběžníková tabulka nebo

c) dopravnou RB; hranicí mezi širou tratí a dopravnou RB je lichoběžníková tabulka nebo

d) koncem dráhy; zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti.

(4) **Prostorový oddíl** je část širé trati mezi dvěma sousedními dopravnami nebo mezi dopravnou a zakončením tratě na zastávce, popř. na nákladišti.

(5) **Mezistaniční oddíl** je prostorový oddíl na širé trati, ohraničený z obou stran stanicemi (výhybnami), popř. stanicí a výhybnou.

(6) **Traťový oddíl** je prostorový oddíl na širé trati, ohraničený alespoň z jedné strany:

a) oddílovým návěstidlem, nebo

b) návěstidlem dopravny Portál (viz ustanovení čl. 511), nebo

c) vjezdovým návěstidlem odbočky, nebo

d) stop značkou ve funkci oddílového návěstidla (dále jen „oddílová stop značka“), nebo

e) vjezdovou stop značkou odbočky.

(7) **ETCS oddíl** je část mezistaničního oddílu nebo traťového oddílu určená pro vlaky jedoucí v módech **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** a je ohraničená alespoň z jedné strany lokalizační značkou.

(8) **Mezistaniční úsek** je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly nebo ETCS oddíly, nebo nikoliv.

(9) **Správnou kolejí** se rozumí kolej na dvou a vícekolejné trati, na které se provoz uskutečňuje určeným směrem.

(10) **Nesprávnou kolejí** se rozumí kolej na dvou a více kolejné trati, která je vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením pouze v jednom směru, a je pojížděna ve směru bez traťového zabezpečovacího zařízení.

(11) **Lichý směr** je směr od začátku ke konci trati, ve kterém jedou zpravidla vlaky sudých čísel.

(12) **Sudý směr** je směr od konce k začátku trati, ve kterém jedou zpravidla vlaky lichých čísel.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 12
Dopravny

(1) **Dopravna** je místo na dráze, které slouží k řízení jízd vlaků, posunu a PMD.

Dopravny mohou být:

a) s kolejovým rozvětvením:

1. železniční stanice,
2. výhybny,
3. odbočky,
4. dopravny D3 (viz čl. 14),
5. dopravny RB (viz čl. 15),

b) bez kolejového rozvětvení:

1. dopravny D3 (viz čl. 14),
2. dopravny RB (viz čl. 15),
3. hláska,
4. hradlo,
5. oddílové návěstidlo automatického hradla (dále také „oddílové návěstidlo AH“),
6. oddílové návěstidlo automatického bloku (dále také „oddílové návěstidlo AB“),
7. dopravna Portál (viz PŘECHODNÁ USTANOVENÍ kapitola III),
8. oddílová stop značka.

(2) **Železniční stanice** (stanice) je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňující křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb. Stanice je zpravidla vymezena vjezdovými návěstidly a/nebo vjezdovými stop značkami.

(3) **Výhybna** je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňujícím křižování a předjíždění vlaků. Výhybna je vymezena vjezdovými návěstidly a/nebo vjezdovými stop značkami. Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro stanice, se vztahují vždy i na výhybny.

(4) **Odbočka** je dopravna s kolejovým rozvětvením, která umožňuje přechod vlaků (PMD):

a) z jedné trati na druhou bez přerušení jízdy;

b) z jedné traťové koleje na jinou traťovou kolej téže trati bez přerušení jízdy;

c) z trati na vlečku či nákladiště;

d) z vlečky či nákladiště na trať.

Odbočka je vymezena vjezdovými návěstidly a/nebo vjezdovými stop značkami.

Odbočka je obsluhována buď výpravčím, nebo zaměstnancem s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a strážníka oddílu.

Stanoviště pro obsluhu dráhy na odbočce se označuje názvem doplněným o zkratku dopravny např. „Odb. Obora“. Takto musí být odbočka označena i v případě, že není na odbočce zřízeno stanoviště pro obsluhu dráhy.

Odbočka plní funkci stanice pouze tehdy, pokud je toto stanoveno v obsluhovacím řádu odbočky.

Pro výpravčího na odbočce, který na odbočce organizuje a řídí jízdy vlaků (PMD), platí ustanovení tohoto předpisu jako pro výpravčího ve stanici.

Výpravčí, který na odbočce neorganizuje a neřídí jízdy vlaků (PMD), plní pouze povinnosti výhybkáře a strážníka oddílu.

Podle VR může být zřízena i dočasná odbočka. Pro tuto odbočku pak platí veškerá ustanovení tohoto předpisu platná pro odbočky.

(5) **Hláska** je dopravna:

a) bez kolejového rozvětvení na širé trati;

b) bez závislostí traťového zabezpečovacího zařízení;

c) která je obsazená a je obsluhována strážníkem oddílu – hláskařem.

Hláska je vymezena oddílovým návěstidlem pro každou traťovou kolej a pro každý směr jízdy zvlášť.

Traťové stanoviště hlásky se označuje názvem doplněným o zkratku dopravny např. „Hl. Adam“.

(6) **Hradlo** je dopravna:

a) bez kolejového rozvětvení na širé trati,

b) s poloautomatickým traťovým zabezpečovacím zařízením,

c) která je obsazená a je obsluhována strážníkem oddílu – hradlářem.

Hradlo je vymezeno oddílovým návěstidlem pro každou traťovou kolej a pro každý směr jízdy zvlášť.

Traťové stanoviště hradla se označuje názvem doplněným o zkratku dopravny např. „Hr. Kosoř“.

(7) **Stop značka** ve funkci oddílového návěstidla (dále jen „oddílová stop značka“) je neobsazená dopravna bez:

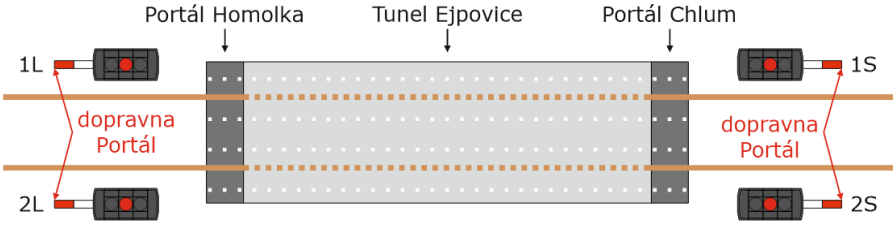
a) kolejového rozvětvení na širé trati,

b) přímé závislosti na činnosti příslušného traťového zabezpečovacího zařízení.

(8) **Oddílové návěstidlo AB** a **oddílové návěstidlo AH** je neobsazená dopravna bez kolejového rozvětvení na širé trati, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení s automatickou činností, závislou na obsazení a uvolnění následujícího traťového oddílu.

(9) **Dopravna Portál** je neobsazená dopravna bez kolejového rozvětvení na širé trati, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení. Dopravnou Portál je vlastní hlavní návěstidlo v příslušné traťové koleji pro příslušný směr jízdy (viz obrázek 6).

Dopravna Portál se nově nezřizuje.



obrázek 6

(10) **Stanice přednostního směru** je:

a) na jednokolejné trati ta stanice, která na příslušnou traťovou kolej vypravuje vlaky směrem ke konci trati;

b) na dvou a tříkolejné trati ta stanice, pro kterou je příslušná traťová kolej kolejí správnou; u střední koleje tříkolejné trati se postupuje jako na jednokolejné trati;

c) na čtyř a vícekolejné trati musí být stanice přednostního směru pro jednotlivé traťové koleje odsouhlaseny gestorským útvarem tohoto předpisu[5] a uvedeny v ZDD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 13
Tratě a dopravny s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením

(1) Ustanovení tohoto článku se vztahuje na stanice, výhybny a odbočky.

(2) **Stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (dále také „stanice s DOZ“) je stanice (odbočka), ve které zabezpečovací zařízení (dále také „ZZ“) umožňuje:

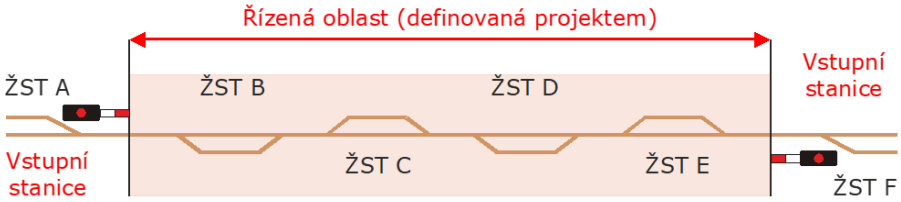
a) **dálkové řízení** obsluhou z jiného řídícího pracoviště [jiné stanice s DOZ, z Centrálního dispečerského pracoviště (dále také „CDP“) apod.]. Dálkově řízená stanice s DOZ náleží do řízené oblasti, ve které organizuje a řídí drážní dopravu zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí nebo traťový dispečer), případně

[5] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

b) **místní řízení** obsluhou ZZ umístěného přímo v této stanici (odbočce). V místně řízené stanici s DOZ organizuje a řídí drážní dopravu zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí).

Pro účely organizování a řízení drážní dopravy je stanice s DOZ vždy považována za stanici obsazenou výpravčím.

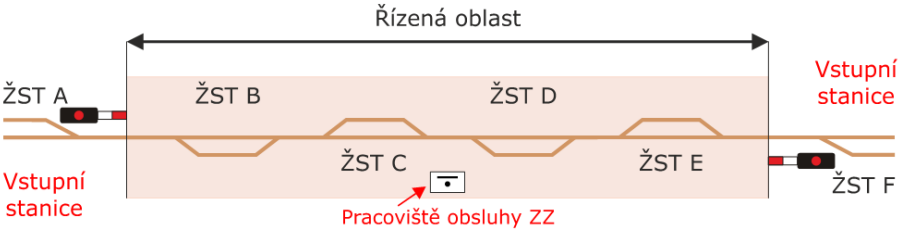
(3) **Řízená oblast** (viz obrázek 7) zahrnuje dálkově řízené stanice s DOZ a přilehlé úseky tratí, ve kterých se drážní doprava organizuje dálkově z jednoho řídícího pracoviště, vyjma tratí D3. Řízenou oblastí jsou i dopravny RB a přilehlé úseky tratí RB, řízené jedním dispečerem RB.



obrázek 7

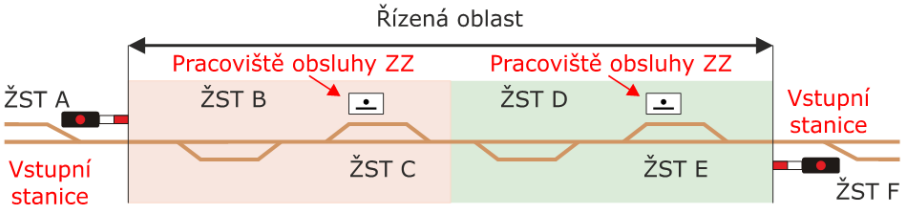
(4) **Řídící pracoviště** sestává:

a) z jednoho pracoviště obsluhy ZZ (viz obrázek 8) nebo



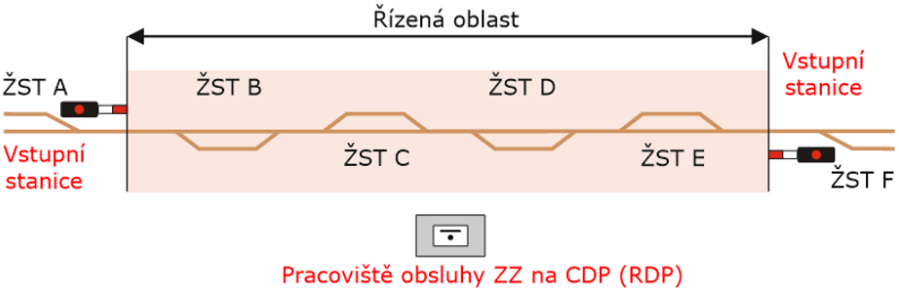
obrázek 8

b) z více pracovišť obsluhy ZZ v obvodu řízené oblasti (viz obrázek 9) nebo



obrázek 9

c) z více pracovišť obsluhy ZZ umístěných na CDP nebo Regionálním dispečerském pracovišti (dále také „RDP"); viz obrázek 10.



obrázek 10

(5) **Vstupní stanice** je stanice přímo sousedící s mezistaničním úsekem přilehlým k řízené oblasti, která však do řízené oblasti nenáleží (viz obrázky 7 až 10).

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 14
Základní pojmy pro tratě D3

(1) **Trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy** (dále také „trať D3") je trať, na které se vykonává dopravní služba podle předpisů SŽ a podle předpisu D3.

Širá trať D3 je vymezena:

a) vjezdovými návěstidly přilehlých stanic nebo

b) vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice a lichoběžníkovou tabulkou dopravny D3 nebo

c) vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice a ukončením koleje v koncové dopravně D3 (viz Příloha A) nebo

d) vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice a koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti (viz Příloha A),

e) lichoběžníkovými tabulkami dopraven D3 nebo

f) lichoběžníkovou tabulkou dopravny D3 a ukončením koleje v koncové dopravně D3 (viz Příloha A) nebo

g) lichoběžníkovou tabulkou dopravny D3 a koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti (viz Příloha A).

(2) **Přilehlá stanice** je společný název pro stanici (výhybnu, odbočku), ve které se vykonává dopravní služba podle tohoto předpisu a na kterou navazuje v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy trať D3. Přilehlá stanice může být současně i sídlem dirigujícího dispečera.

(3) **Dirigující dispečer** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati D3 (na tratích D3).

Ustanovení tohoto předpisu platná pro výpravčího jsou platná i pro dirigujícího dispečera není-li předpisem D3 stanoveno jinak (např. organizování a řízení drážní dopravy).

(4) **Dopravna D3** je dopravna na trati D3, určená k řízení jízd vlaků, posunu a PMD, která není obsazena dirigujícím dispečerem, výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu. Dopravna D3 je vymezena lichoběžníkovými tabulkami.

U koncových dopraven D3 se lichoběžníková tabulka umísťuje pouze na hranici mezi širou tratí D3 a dopravnou D3.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 15
Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem

(1) **Trať vybavená radioblokem** (dále také „trať RB") je trať, na které se vykonává dopravní služba podle předpisů SŽ a podle předpisu D4 a která je vymezena vjezdovými návěstidly autonomních dopraven nebo ukončením koleje v koncové dopravně RB (viz Příloha A).

(2) **Autonomní dopravna** je stanice (odbočka), ve které se vykonává dopravní služba podle tohoto předpisu, na kterou navazuje v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy trať RB. Autonomní dopravna může být současně i sídlem dispečera RB.

(3) **Dispečer radiobloku** (dispečer RB) je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy na jemu přidělené trati RB (tratích RB) vybavené radioblokem, a který obsluhuje radioblokovou centrálu.

Ustanovení tohoto předpisu platná pro výpravčího jsou platná i pro dispečera RB, není-li předpisem D4 stanoveno jinak (např. organizování a řízení drážní dopravy).

(4) **Dopravna RB** je dopravna na trati RB, určená k řízení jízd vlaků, posunu a PMD, která není obsazena dispečerem RB, výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu. Dopravna RB je vymezena lichoběžníkovými tabulkami.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 16
Stanoviště pro obsluhu dráhy

(1) **Traťové stanoviště** je společný název pro stanoviště závorářů a strážníků oddílů (hlásky, hradla a odbočky).

(2) **Stavědlo** je stanoviště, kde jsou umístěny prostředky pro ovládání a kontrolu zabezpečovacího zařízení a pro ústřední přestavování výhybek a výkolejek. Zabezpečovací zařízení je obsluhováno zaměstnancem s odbornou způsobilostí výhybkáře – signalistou, popř. i výpravčím.

(3) **Pomocné stavědlo** je prvek pro místní přestavování výhybek, výkolejek a případně pro obsluhu dalších zařízení (viz předpis SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení [dále také „předpis Z1"]).

(4) **Výhybkářské stanoviště** je stanoviště výhybkáře, který v přiděleném obvodu obsluhuje výhybky a výkolejky.

(5) **Závorářské stanoviště** je obslužné pracoviště, ze kterého je prováděna obsluha (kontrola) určených PZZ (např. stavědlo).

(6) **Samostatné závorářské stanoviště** je samostatné stanoviště závoráře, ze kterého je prováděna jen obsluha (kontrola) určených PZZ.

Samostatná závorářská stanoviště na širé trati se označují zkratkou „Zv." a arabským číslem, vyjadřujícím kilometrickou polohu stanoviště (např. „Zv.150"), případně slovním názvem uvedeným v ZDD.

(7) Stavědla (pracoviště obsazená signalistou, popř. i výpravčím), výhybkářská a závorářská stanoviště ve stanicích se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení (např. „St.1", „St.II", „St.3"). Pro vnější označení se stavědla označí zkratkou „St." a arabským číslem (např. „St.1"), výhybkářská stanoviště zkratkou „St." a římským číslem (např. „St.I"), závorářská stanoviště zkratkou „Zv." a římským číslem (např. „Zv.I").

(8) Pomocná stavědla pro přestavování výhybek (výkolejek) se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt." a arabským číslem (např. „PSt.1").

(9) V případě, kdy u jednoho pomocného stavědla pro přestavování výhybek, které je umístěno přímo v kolejišti (dále „vnější provedení"), je použito více uzamykatelných skříněk v rámci jednoho předání souhlasu k obsluze, např. z důvodu velkého počtu ovládacích prvků, označí se jednotlivé uzamykatelné skříňky následovně:

a) při předání v rámci jednoho společného souhlasu k obsluze – číslem pomocného stavědla, lomítkem a římským číslem, které označuje pořadí uzamykatelné skříňky (např. "PSt.2/I", "PSt.2/II" atd.");

b) při předání souhlasu k obsluze jednotlivě pro každou tuto skříňku (např. je-li předání další skříňky podmíněno předáním nebo převzetím předchozí skříňky, tj. při rozšiřování obvodu pomocného stavědla) – číslem tohoto stavědla a malým písmenem od začátku abecedy (např. "PSt.1a", „PSt.1b", „PSt.1c").

Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že pomocné stavědlo je umístěno více jak 2,5 m od osy koleje.

(10) Pomocná stavědla pro předání souhlasu k obsluze mostů se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt.M" a arabským číslem (např. „PSt.M1").

(11) Jsou-li dvě stavědla nebo stanoviště ve stejné úrovni, označí se nižším číslem stavědlo nebo stanoviště, které leží vlevo ve směru jízdy od začátku tratě.

(12) Ve stanici, rozdělené na obvody, se mohou stavědla nebo stanoviště očíslovat odděleně v každém obvodu.

(13) Pro orientaci se mohou podle podobných zásad očíslovat i jiná staniční stanoviště a zařízení (např. kolejové váhy, samostatná stanoviště určená k obsluze kolejových brzd apod.), případně se místo číslování může použít vžitých místních názvů.

(14) Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze kolejových splítek, kolejových křižovatek, vleček, nákladišť, zastávek a přejezdových zabezpečovacích zařízení. Tato stanoviště nejsou dopravnami ve smyslu čl. 12 a čl. 13.

(15) **Splítka** je souběh dvou kolejí, jejichž osy mají takovou vzdálenost, při které se průjezdné průřezy navzájem zcela nebo částečně překrývají (např. místo, kde se koleje přibližují tak, že se v těchto místech drážní vozidla nemohou míjet v protisměru nebo se předjíždět) nebo koleje dvou různých rozchodů, jejichž průjezdné průřezy se překrývají.

(16) **Nákladiště** je místo na širé trati s kolejovým rozvětvením určené pro manipulaci s vozidly, nejedná-li se o odbočení vlečky. Nákladiště je vymezeno:

a) na průběžné traťové koleji:

1. návěstidly s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** (jsou-li umístěna);

2. odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi), nejsou-li umístěna návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**;

3. návěstidlem s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** a odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi);

b) na ostatních traťových kolejích:

1. odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami);

2. příslušným návěstidlem označujícím zakončení kusé koleje (kusých kolejí);

3. stykem drah v případě zaústěné vlečky do nákladiště.

(17) **Zastávka** je označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do/z drážního vozidla.

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

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 17
Základní pojmy pro návěstidla

(1) **Vnější strana** je prostor vně pojížděné (krajní) koleje na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí (popř. tratě, vlečky apod.) nebo v záhlaví dopraven.

(2) **Návěstidlo** je technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává návěst.

(3) **Návěstidlo platné jen pro jednu kolej** je nepřenosné návěstidlo, které bez ohledu na jeho umístění platí pouze pro jednu kolej.

(4) **Proměnné návěstidlo** je návěstidlo, které může změnou znaků, barvy nebo polohy vyjadřovat více návěstí.

Kromě světelných návěstidel se jedná i o:

- výhybková návěstidla,
- výkolejková návěstidla,
- návěstidla na kolejových váhách,
- mechanická návěstidla,

která mění návěstní znaky změnou polohy svých částí.

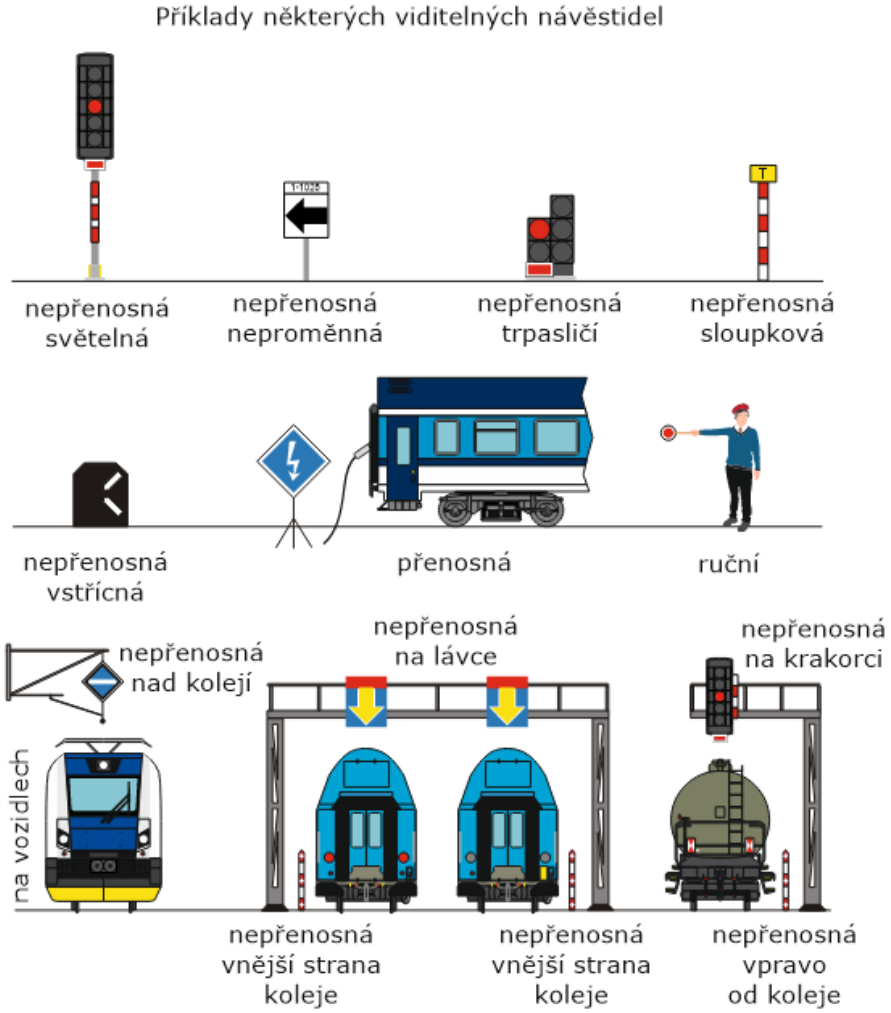
(5) **Neproměnné návěstidlo** je návěstidlo, které nemění polohu ani vyjádřené návěsti.

(6) **Indikátor** je světelné nepřenosné návěstidlo, které svými návěstmi doplňuje návěsti hlavních, seřaďovacích nebo spádovištních návěstidel nebo dává samostatně pokyny.

(7) **Indikátorová tabulka** slouží ke značení hlavních návěstidel, od kterých je v případech stanovených tímto předpisem stanovena jiná než návěstěná rychlost, nebo ke stanovení koleje, pro kterou návěstidlo platí.

(8) **Viditelné návěstidlo** je návěstidlo, které dává příslušnou návěst svou barvou nebo tvarem, případně i umístěním, popř. barvou a způsobem svícení světla.

(9) Příklady viditelných návěstidel.



obrázek 11

(10) **Zvukové návěstidlo** je stanovené technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává slyšitelná návěst. Zvuková návěstidla jsou:

a) píšťalka;

b) houkačka;

c) houkačka s jedním tónem;

d) houkačka se dvěma tóny;

e) lokomotivní píšťala;

f) lokomotivní houkačka.

Hnací vozidlo, které nemá funkční lokomotivní houkačku ani lokomotivní píšťalu, nesmí být u výchozího vlaku (PMD, posunového dílu) vedoucím hnacím vozidlem.

V případě, že strojvedoucí drážního vozidla nemůže během jízdy z důvodu poruchy používat lokomotivní houkačku ani lokomotivní píšťalu, musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu a dále postupuje podle podmínek stanovených vnitřním předpisem dopravce. Bude-li pokračovat v další jízdě, musí výpravčímu oznámit jakou rychlostí pojede a kam nejdále.

(11) **Nepřenosné návěstidlo** je návěstidlo s trvalým umístěním; v případě neproměnného návěstidla dává příslušnou návěst trvale.

Nepřenosná návěstidla jsou i stožárová nebo trpasličí návěstidla. Za stožárová návěstidla se považují i návěstidla umístěná na návěstních krakorcích, lávkách a návěstidla připevněná na různých konstrukcích nebo konzolách.

(12) **Přenosné návěstidlo** je návěstidlo bez trvalého umístění nebo neproměnné návěstidlo s trvalým umístěním, které ale nedává příslušnou návěst trvale (v případě potřeby se zakrývá, otáčí, sklápí apod.).

(13) **Ruční návěstidlo** je návěstidlo, které zaměstnanec musí při návěstění držet v ruce. Ruční návěstidlo není považováno za přenosné návěstidlo.

(14) **Vstřícné návěstidlo** je návěstidlo, které při umístění v kolejišti dává pokyny pro jízdu vozidel jedoucích směrem k němu z obou stran.

(15) **Návěstidlo přímo u koleje** je návěstidlo umístěné přímo (bezprostředně) u koleje, pro níž platí, a to přímo vpravo, přímo vlevo nebo nad kolejí. Za hlavní návěstidlo přímo u koleje se nepovažuje to, které je sice umístěno přímo u koleje, pro niž platí, ale je umístěno až za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro tuto kolej.

(16) **Platné návěstidlo** je návěstidlo, jehož návěsti ovlivňují jízdu vozidel nebo mají vliv na pracovní činnost zaměstnanců.

(17) **Aktivované návěstidlo** je platné návěstidlo, které bylo nově zřízeno a zaměstnanci, kteří se musí návěstmi tohoto návěstidla řídit, byli o aktivaci (zřízení) tohoto návěstidla zpraveni.

(18) **Neplatné návěstidlo** je návěstidlo:

a) o jehož neplatnosti jsou zaměstnanci, kteří se musí návěstmi tohoto návěstidla řídit, zpraveni, a návěstidlo není označeno návěstí **Neplatné návěstidlo**, nebo

b) o jehož neplatnosti jsou zaměstnanci, kteří se musí návěstmi tohoto návěstidla řídit, zpraveni a návěstidlo je označeno návěstí **Neplatné návěstidlo**, nebo

c) které ještě nebylo aktivováno a je zakryto, otočeno apod.

(19) **Poškozené návěstidlo** je společný pojem pro návěstidlo, které:

a) neplní svoji funkci (zničené návěstidlo, neproměnné návěstidlo, které nedává žádnou návěst apod.), nebo

b) dává nesprávnou nebo pochybnou návěst, nebo

c) je zhaslé z důvodu poruchy svícení návěsti apod.

Poškozené návěstidlo je pro jízdu drážního vozidla neplatné pouze v případě, že je zneplatněno písemným rozkazem (tzn. v písemném rozkaze je výslovně uvedeno, že pro jízdu drážního vozidla neplatí).

(20) **Zhaslé návěstidlo** je návěstidlo, jehož světla, vyjadřující návěsti, nesvítí a není rozhodující, zda je návěstidlo zhaslé z důvodu poruchy svícení jeho návěsti nebo je zhaslé z důvodu funkcionality zařízení, které návěstidlo ovládá.

(21) **Hlavní návěstidla na sobě nezávislá** jsou návěstidla, která nepředvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, pokud ji dává nebo je zhaslé z důvodu poruchy svícení návěsti **Stůj**.

(22) **Hlavní návěstidla na sobě závislá** jsou návěstidla, která předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.

(23) **Hlavní návěstidla na sobě závislá s rychlostní návěstní soustavou** jsou návěstidla, která:

a) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle a

b) v případě, že dovolují jízdu vlaku (vyjma **Přivolávací návěsti** dále také „**PN**"), určují rychlost, a pokud následující návěstidlo nemá samostatnou předvěst, předvěstí jeho návěst.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 18
Základní pojmy pro návěstění

(1) **Nejzávažnější návěst** je návěst návěstidla, kterou se musí zaměstnanec řídit v případě, že je návěstidlo poškozené.

(2) **Návěstění** je činnost, při které je pokyn k organizování a provozování drážní dopravy dáván návěstí.

(3) **Předvěstění** je činnost, při které je dán pokyn, který upozorňuje na návěst, která bude následovat.

(4) **Návěst** je viditelné nebo slyšitelné vyjádření pokynu stanoveným způsobem. Znak, provedení, tvar, barva nebo zvukové vyjádření návěsti je uvedeno v tomto předpise.

(5) **Denní návěst** je viditelná návěst používaná za viditelnosti na vzdálenost alespoň 100 m.

(6) **Noční návěst** je viditelná návěst návěstidla používaná za snížené viditelnosti.

(7) **Snížená viditelnost** je viditelnost, při níž nejsou nejméně na vzdálenost 100 m zřetelně viditelné předměty a osoby (v době od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, silného deště, v tunelu a v uzavřených neosvětlených prostorech). Pro zaměstnance Správy železnic jsou podrobnosti o osvětlování venkovních prostor, včetně osvětlovacího kalendáře, uvedeny v předpise SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC (dále také „předpis E11").

(8) **Světelná návěst** je viditelná návěst, která je dávána světlem stanovené barvy, prosvětlením stanoveného znaku nebo jejíž znak je vytvořen množinou světelných bodů.

(9) **Viditelná návěst** je návěst dávaná prostřednictvím proměnných nebo neproměnných znaků viditelných návěstidel nebo ve stanovených případech pouhou rukou (tj. návěst, kterou lze vnímat zrakem).

(10) **Slyšitelná návěst** je návěst vyjádřená prostřednictvím zvukových návěstidel (tj. návěst, kterou lze vnímat sluchem).

(11) **Pochybná návěst** je taková návěst, která je nejasná, sporná, nejistá, návěstěná v rozporu s tímto předpisem (tzn. neodpovídá popisu a vyobrazení v tomto předpise).

(12) **Přenosná návěst** je návěst dávaná přenosným návěstidlem.

(13) **Ruční návěst** je viditelná návěst, kterou dává zaměstnanec předepsaným návěstidlem drženým v ruce nebo ve stanovených případech jen rukou.

(14) **Pomalu přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 54 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrázcích znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno čtyřmi paprsky).

(15) **Rychle přerušované světlo** je světlo, jehož svícení je přerušováno přibližně 108 x za minutu a poměr svícení a nesvícení je přibližně 1:1 (na obrázcích znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno osmi paprsky).

(16) **Zábleskové světlo** je světlo, které vzniká opakovanými záblesky. Na obrázcích, které znázorňují návěsti zábleskového světla, je zobrazení provedeno třemi paprsky.

(17) **Odrazka** (reflexní materiál) je výrobek odrážející světlo, používaný k vyjádření denní i noční návěsti viditelných návěstidel.

(18) **Absolutní význam návěsti Stůj** je pojem, kdy strojvedoucí po zastavení vlaku (PMD, posunového dílu) před hlavním návěstidlem s návěstí **Stůj** může pokračovat v další jízdě pouze na základě pokynu, který dovoluje jízdu kolem tohoto návěstidla.

(19) **Permisivní význam návěsti Stůj** je pojem, kdy strojvedoucí po zastavení vlaku před hlavním návěstidlem s návěstí **Stůj** může pokračovat v další jízdě za podmínek stanovených tímto předpisem.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 19
Základní pojmy pro vzdálenosti

(1) **Zábrzdná vzdálenost** je vzdálenost, na které musí vlak bezpečně zastavit z rychlosti, kterou smí jet v daném úseku tratě. Na vlaky jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** se toto ustanovení nevztahuje. Zábrzdná vzdálenost se stanovuje jednotně podle technických parametrů tratě a uvádí se v TTP pouze pro tratě s konvenčními návěstidly.

(2) **Zkrácená vzdálenost** je pojem, který je používán, není-li dodržena:

a) vzdálenost mezi hlavními závislými návěstidly nebo mezi samostatnou předvěstí a hlavním návěstidlem stanovená tímto předpisem (zábrzdná vzdálenost) nebo

b) vzdálenost mezi návěstidly stanovená tímto předpisem (např. mezi předvěstníkem a rychlostníkem, Tabulí před zastávkou a návěstí **Konec nástupiště**),

ale přitom je zajištěno, že strojvedoucí při rychlosti, kterou má dovoleno v daném úseku trati jet, splní pokyn, daný návěstí (bezpečně zastaví před návěstí zakazující jízdu, sníží rychlost vlaku na předvěstěnou rychlost, zastaví před návěstí **Konec nástupiště** apod.).

(3) **Nedostatečná zábrzdná vzdálenost** je vzdálenost mezi:

a) hlavními návěstidly nebo

b) samostatnou opakovací předvěstí a hlavním návěstidlem nebo

c) hlavním návěstidlem a následující stop značkou,

která nezaručuje, že vlak bezpečně zastaví z rychlosti, kterou má dovoleno v daném úseku jet. Na vlaky jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** se toto ustanovení nevztahuje.

(4) **Stanovená vzdálenost** je vzdálenost, na kterou musí být umístěna nepřenosná (přenosná) návěstidla, která předvěstí návěsti na předvěstěných návěstidlech. Stanovené vzdálenosti jsou v tomto předpise uváděny v konkrétních případech v závislosti na nejvyšší traťové rychlosti nebo nejvyšší návěstěné traťové rychlosti v příslušném úseku trati.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 20
Základní pojmy pro vzdálenosti v nouzovém provozu ETCS

Zábrzdná vzdálenost pro nouzový provoz ETCS je vzdálenost, na které musí vlak bezpečně zastavit z rychlosti, kterou smí jet v daném úseku širé tratě bez konvenčních návěstidel, pokud nejede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**. Zábrzdná vzdálenost pro nouzový provoz ETCS je 400 m.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

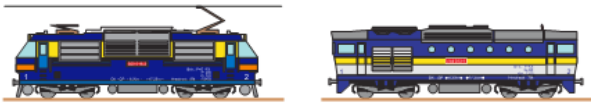
článek 21
Drážní vozidla

(1) **Drážní vozidlo** (dále také „vozidlo“) je společný název pro hnací vozidla, speciální hnací vozidla, tažená vozidla, speciální tažená vozidla, dvoucestná vozidla v poloze na koleji a řídicí vozy, tzn. dopravní prostředek závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (kolej nebo kolej a trakční vedení). Drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby provozované na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vlečky, jakož i lehký dopravní prostředek[6], který není konstrukčně uzpůsoben pro spojování s drážními vozidly a při svém pohybu je závislý na lidské síle.

Drážní vozidlo může řídit zaměstnanec, který splňuje podmínky stanovené zákonem č. 266/1994 Sb., Zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcích vyhlášek.

(2) **Hnací drážní vozidlo** (dále také „hnací vozidlo“) je vozidlo schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění, vlastní a zpravidla i jiných vozidel. Je to společný název pro hnací a speciální hnací vozidla. V případě, že je ustanovení tohoto předpisu platné (nebo neplatné) pouze pro speciální hnací vozidla, je to v daném ustanovení uvedeno. Za hnací vozidla se pro potřeby tohoto předpisu považují:

a) lokomotivy



obrázek 12

b) motorové a elektrické vozy



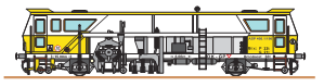
obrázek 13

c) elektrické a motorové jednotky



obrázek 14

d) speciální hnací vozidla

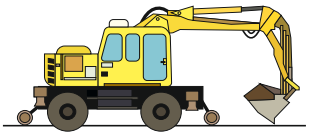




obrázek 15

[6] Lehký dopravní prostředek – na drahách provozovaných SŽ se jedná především o lehké kolejové prostředky.

e) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



obrázek 16

(3) Za hnací vozidlo se považují i vozidla podle odst. (2), písm. a) až d) tohoto článku, která jsou zapojena do vícenásobného řízení a ovládána z jednoho stanoviště.

(4) **Vozidlo závislé trakce** je pro potřeby tohoto předpisu hnací vozidlo, jehož pohon je závislý na napájení z trakčního vedení, popř. vozidlo, jehož pohon není na napájení z trakčního vedení závislý, ale má během jízdy zdvižený sběrač (např. měřící vůz).

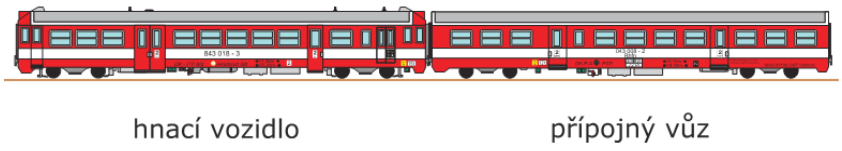
(5) **Vozidlo nezávislé trakce** je pro potřeby tohoto předpisu hnací vozidlo, jehož pohon není závislý na napájení z trakčního vedení.

(6) **Motorový nebo elektrický vůz** je vozidlo s vlastním pohonem, zařízené pro přepravu osob nebo nákladu, příp. dopravování jiných vozidel.

(7) **Motorová nebo elektrická jednotka** je ucelená, v provozu nerozpojitelná souprava, sestavená z hnacích vozidel, příp. vložených nebo řídicích vozů tak, že obě koncová vozidla jsou zpravidla vybavena jednou čelní kabinou strojvedoucího.

(8) **Řídicí vůz** je vozidlo bez vlastního pohonu, které je vybaveno technickým zařízením k dálkovému ovládání určených typů hnacích vozidel.

(9) **Přípojný vůz** je vozidlo osobní dopravy, určené pro vozbu zpravidla elektrickým nebo motorovým vozem.



obrázek 17

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



obrázek 18

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

a) osobní dopravy



obrázek 19

b) nákladní dopravy



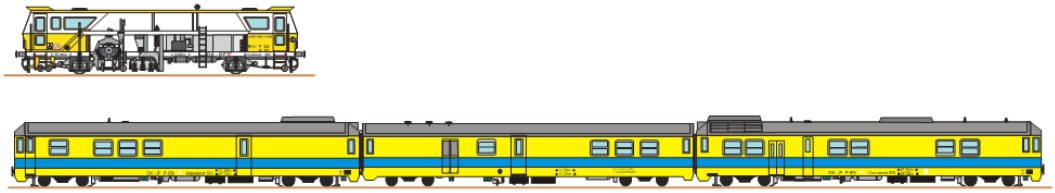
obrázek 20

(12) **Vůz osobní dopravy** je vozidlo zařízené pro přepravu cestujících, zavazadel nebo pro poskytování služeb cestujícím (osobní, zavazadlové, restaurační, lůžkové, lehátkové nebo salonní vozy, popř. kombinované vozy).

(13) **Vůz nákladní dopravy** je jakékoliv vozidlo, určené pro přepravu nákladu (krytý, vysokostěnný, výsypný, hlubinový, kotlový apod.) nebo služební vůz pro obsluhu vlaku nákladní dopravy.

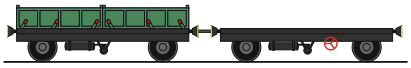
(14) **Speciální vozidlo** je vozidlo konstruované pro stavbu, údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy, pro kontrolu stavu dráhy nebo pro odstraňování následků mimořádných událostí. Pro potřeby tohoto předpisu se jedná o tato vozidla:

a) speciální hnací vozidla



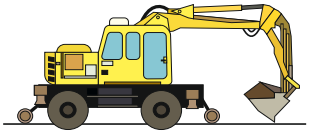
obrázek 21

b) speciální tažená vozidla



obrázek 22

c) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



obrázek 23

(15) **Speciální hnací vozidlo** je speciální vozidlo vybavené vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím vozidlu rychlost vyšší než

10 km/h bez ohledu na hmotnost vozidla. Pro účely předpisů pro provozování dráhy pro ně platí stejná ustanovení jako pro hnací vozidlo, není-li v konkrétních ustanoveních stanoveno jinak. Za speciální hnací vozidlo označujeme také elektrické nebo motorové jednotky sestavené z více speciálních vozidel.

(16) **Speciální tažené vozidlo** je speciální vozidlo, které není vybaveno vlastním pohonem pojezdu, bez ohledu na způsob, kterým je uváděno do pohybu (tažením, sunutím, samotíží apod.).

(17) **Dvoucestné vozidlo** je speciální vozidlo s vlastním pohonem, které je zkonstruováno pro pohyb po koleji i mimo kolej.

(18) Každý dopravce musí Správě železnic poskytnout základní údaje o svých hnacích vozidlech a speciálních hnacích vozidlech, potřebné pro sestavu JŘ.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 22
Vlak, posunový díl

(1) **Tažený vlak** je vlak, jehož vedoucí vozidlo je zařazeno na začátku vlaku a jízda vlaku je ovládána pouze z tohoto hnacího vozidla.

(2) **Sunutý vlak** je vlak, jehož vedoucí vozidlo je zařazeno na konci vlaku a jízda vlaku je ovládána pouze z tohoto hnacího vozidla.

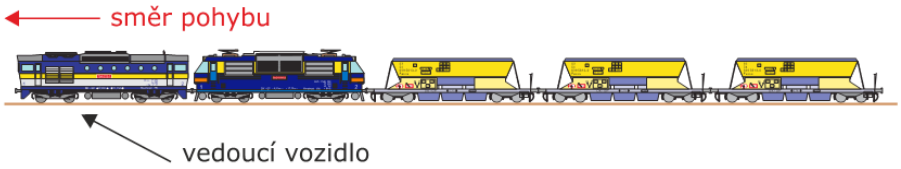
Za sunutý vlak se považuje i vlak s vloženým vedoucím vozidlem (viz obrázek 26).

(3) Je-li jízda vlaku (PMD, posunového dílu) ovládána z řídicího vozu, má jeho strojvedoucí veškeré povinnosti strojvedoucího hnacího vozidla (vozidla závislé nebo nezávislé trakce). Je-li řídicí vůz v čele vlaku (PMD, posunového dílu), není takový vlak (PMD, posunový díl) pro účely předpisů pro provozování dráhy sunutým vlakem (PMD, posunovým dílem).

(4) **Souprava** je sestavená a svěšená skupina vozidel pro uskutečnění určitých dopravních procesů (souprava vlaku, souprava PMD, souprava posunového dílu).

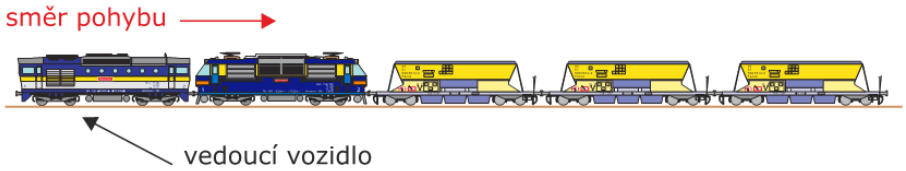
(5) **Vedoucí vozidlo vlaku (PMD, posunového dílu)** je vozidlo (činné hnací vozidlo, speciální hnací vozidlo nebo řídicí vůz), ze kterého se ovládá jízda vlaku (PMD, posunového dílu).

a) U vlaku (PMD, posunového dílu) s hnacím vozidlem v čele je vedoucím vozidlem vlaku (PMD, posunového dílu) první hnací vozidlo (bez ohledu na počet činných hnacích vozidel v čele).



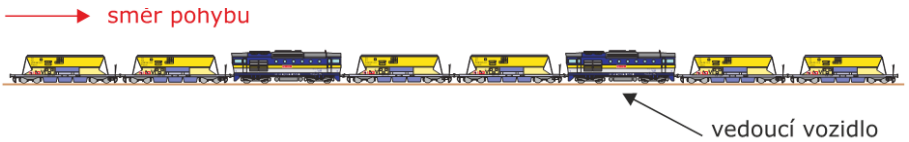
obrázek 24

b) U sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) je vedoucím vozidlem poslední hnací vozidlo (bez ohledu na počet činných hnacích vozidel na konci nebo na případné zařazení vloženého hnacího vozidla). Jízdu sunutého vlaku s aktivním ETCS lze provádět pouze v módu **Posun (SH)**.



obrázek 25

c) U vlaku (PMD, posunového dílu), který je částečně sunut a částečně tažen (tj. nemá činné hnací vozidlo, ani řídicí vůz, v čele ani na jeho konci), je vedoucím vozidlem první hnací vozidlo od čela vlaku (PMD, posunového dílu). Jízdu částečně sunutého a taženého vlaku s aktivním ETCS lze provádět pouze v módu **Posun (SH)**.



obrázek 26

d) U vlaku (PMD, posunového dílu), který je řízen z řídicího vozu, je vedoucím vozidlem vlaku (PMD, posunového dílu) tento řídicí vůz.

(6) **Posunový díl** je společný název pro jedno nebo více svěšených vozidel, se kterými je nebo bude:

a) prováděn posun v dopravně s kolejovým rozvětvením,

b) prováděn posun v dopravně D3 nebo v dopravně RB bez kolejového rozvětvení,

c) prováděn posun v místě s kolejovým rozvětvením na širé trati (nákladiště, zaústění vlečky do širé tratě),

d) prováděn posun v místě, kde se přivěšuje PMD k uvázlému vlaku (PMD) nebo části vlaku (PMD) na širé trati.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 23
Jízda drážního vozidla

(1) **Jízda podle rozhledových poměrů** je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo (dále také „strojvedoucí").

(2) Pokud je strojvedoucímu nařízena **jízda podle rozhledových poměrů**, musí pokračovat opatrně v další jízdě a kontrolovat rychlost s přihlédnutím k délce tratě, na kterou před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), aby byl schopen na volné viditelné části tratě zastavit před jakýmkoliv drážním vozidlem, návěstí **Stůj** nebo překážkou na trati (vyjma odst. (3) tohoto článku), přičemž však nesmí být překročena rychlost 40 km/h.

(3) Objeví-li se v délce tratě, na kterou strojvedoucí před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), neočekávaná překážka, musí strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutých vozidel) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.

(4) **Jízda se zvýšenou opatrností** je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí:

a) od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem (centrálním přechodem vybaveným výstražným zařízením pro přechod kolejí [dále také „centrální přechod s VZPK"]) dávat opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku (PMD, posunového dílu) nemine přejezd (centrální přechod s VZPK) a zároveň

b) v úseku alespoň 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) až do okamžiku, kdy čelo vlaku (PMD, posunového dílu) mine přejezd (centrální přechod s VZPK), jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h.

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

U sunutého drážního vozidla (drážních vozidel) musí zaměstnanec v čele udělovat pokyny strojvedoucímu tak, aby byl strojvedoucí schopen dodržet ustanovení písm. a) a b) tohoto odstavce.

(5) V případě, že byl strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností ve vzdálenosti kratší než 250 m, popř. 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK), jedná podle odst. (4), písm. a) a b) tohoto článku od místa zpravení.

(6) Při jízdě se zvýšenou opatrností musí strojvedoucí vedoucího vozidla (i zaměstnanec v čele sunutých vozidel) před náhle vzniklou překážkou na přejezdu (centrálním přechodu s VZPK) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.

(7) Strojvedoucí vlaku, který vjíždí do stanice a kterému byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností, postupuje následovně:

a) jedná-li se o vlak projíždějící a strojvedoucí obdržel pokyn k průjezdu vlaku stanicí nebo zastavující až za přejezdem a/nebo přechodem s VZPK, musí dodržet podmínky nařízené jízdy se zvýšenou opatrností do doby, než mine přejezd a/nebo přechod s VZPK, pro který mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností;

b) jedná-li se o vlak zastavující (tzn. jedná se o vlak pravidelně zastavující nebo strojvedoucí vlaku obdržel pokyn k zastavení vlaku ve stanici návěstmi hlavních návěstidel), a vlak zastaví:

1. u nástupiště, které je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK nebo

2. před hlavním návěstidlem, které zakazuje jízdu a je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK (tzn. kryje tento přejezd anebo přechod s VZPK),

musí podmínky jízdy se zvýšenou opatrností podle odst. (4) tohoto článku dodržet až po uvedení vozidel do pohybu po zastavení vlaku u nástupiště (viz bod 1. tohoto odstavce) nebo před hlavním návěstidlem (viz bod 2. tohoto odstavce).

(8) **Jízda za zhoršených povětrnostních podmínek** je takový způsob jízdy, kdy strojvedoucí musí přizpůsobit rychlost jízdy vlaku (PMD) tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, na kterou vidí před sebou, s využitím všech dostupných prostředků zastavil podle možnosti před případnou překážkou nebo nesjízdným místem na trati (viz čl. 481).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 24
Jízdní cesta

(1) **Jízdní cesta** je společný název pro vlakovou a posunovou cestu.

(2) **Vlaková cesta** je úsek koleje v dopravně s kolejovým rozvětvením, určený pro danou jízdu vlaku.

(3) **Posunová cesta** je úsek koleje:

a) v dopravně s kolejovým rozvětvením,

b) v dopravně D3 bez kolejového rozvětvení nebo v dopravně RB bez kolejového rozvětvení,

c) v nákladišti,

d) na vlečce provozované SŽ,

e) na styku vzájemně zaústěných drah na širé trati, nebo

f) na širé trati [např. v případě přivěšování hnacího vozidla k uvázlému vlaku (PMD) nebo části vlaku (PMD)], nebo

g) na vyloučené koleji

určený pro danou jízdu posunového dílu (drážního vozidla po vyloučené koleji).

(4) **Variantní cesta** je jízdní cesta v dopravně s kolejovým rozvětvením, která má stejný začátek a konec jako základní cesta (závěrovou tabulkou určená z dopravního hlediska jako nejvýhodnější), od které se odlišuje polohou a případně i počtem pojížděných výhybek.

(5) **Zabezpečenou jízdou vlaku** se rozumí jízda vlaku zabezpečená zabezpečovacím zařízením, při které se zabezpečovací zařízení podílí na splnění předepsaných podmínek postavením vlakové cesty (včetně rozsvícení příslušné návěsti dovolující jízdu vlaku) nebo zajištěním předepsaných podmínek pro vydání oprávnění k jízdě **(MA)**.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 25
Základní dopravní dokumentace

(1) **Základní dopravní dokumentace** (dále také „ZDD“) je souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vleček, včetně jejich příloh. Podmínky tvorby ZDD stanovuje předpis SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (dále také „předpis D5“).

(2) **Staniční řád** (dále také „SŘ“) je souhrn místních opatření pro výkon dopravní služby ve stanici (výhybně), včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. SŘ upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.

(3) **Obsluhovací řád** je souhrn opatření, obsahující místní ustanovení o technologických postupech činností na odbočce, nákladišti, hlásce, závorářském stanovišti, v SŽ určených tunelech nebo na splítce včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. Obsluhovací řád upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.

V obsluhovacím řádu odbočky musí být stanoveno, zda odbočka plní funkci stanice nebo ne; pokud ano, musí být v obsluhovacím řádu stanoveno, v kterých úsecích tratě výpravčí na odbočce organizuje a řídí jízdy vlaků (PMD).

(4) **Prováděcí nařízení** je souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať. Prováděcí nařízení je vydáváno pro:

a) **trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (PNDOZ, PNDOZ-CDP) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením;

b) **trať D3** (PND3) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;

c) **trať RB** (PNRB) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať RB.

(5) **Přípojový provozní řád** obsahuje údaje potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah, z nichž minimálně jedna je provozovaná Správou železnic.

(6) **Provozní řád vlečky** obsahuje údaje o vlečce provozované SŽ, které jsou potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce a na styku vzájemně zaústěných drah.

(7) **Pohraniční ujednání** (označováno též jako dodatkové ujednání, místní pohraniční ujednání, místní ujednání apod.) je smlouva se zahraničním provozovatelem dráhy o právech a povinnostech při provozování dráhy na pohraniční trati, přičemž jeho ustanovení mohou být odchylná od tohoto předpisu, popř. dalších vnitřních předpisů SŽ.

(8) **Použití upamatovávací pomůcky** je ZDD stanovený způsob, jak upozornit obsluhujícího zaměstnance na zavedená opatření a případně znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. zabránit postavení jízdní cesty automatickou činností zabezpečovacího zařízení.

(9) **Závěrová tabulka** je stanoveným způsobem zpracované vyjádření elektrických a mechanických závislostí příslušných zabezpečovacích zařízení.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 26
Telekomunikační a záznamové zařízení

(1) K hovorům při výkonu dopravní služby, popř. k hovorům souvisejících s výkonem práce se používá telekomunikačního zařízení. Staniční rozhlas se kromě toho používá i k informování cestujících.

(2) **Telekomunikačním zařízením** se rozumí:

a) technické zařízení, které umožňuje vzájemný telefonní styk zaměstnanců zajišťujících provoz na železniční dopravní cestě ve správě SŽ (včetně bezdrátového telefonu veřejného operátora GSM);

b) rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu GSM-R);

c) výpočetní technika;

d) staniční rozhlas v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením. Staniční rozhlas lze použít k udělení pokynů, u kterých je nutná oboustranná komunikace, jen pokud je vybaven zpětným dotazem.

(3) **Rozhlasem se zpětným dotazem** se rozumí takové telekomunikační zařízení, které dovoluje oboustrannou komunikaci, ale pouze v režimu simplex.

(4) **Záznamovým zařízením** se rozumí zařízení Správy železnic (nebo zařízení Správou železnic využívané na základě smluvního vztahu s majitelem zařízení), sloužící k pořízení a archivaci záznamu komunikace mezi účastníky spojení.

Tam, kde je zřízeno záznamové zařízení a není-li toto zařízení v poruše, musí být pro veškeré hovory používána ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn.

(5) Při vydávání pokynů při výkonu dopravní služby prostřednictvím telekomunikačního zařízení musí být zřejmé, kdo pokyn vydává a kdo pokyn přijímá. Pokyny nelze spojovat s jinými sděleními.

Zaměstnanec, který potvrzuje přijetí pokynu telekomunikačním zařízením pro jízdu vlaku, musí pokyn zopakovat a potvrdit na důkaz, že jej správně pochopil. Pro jízdu posunového dílu nebo PMD platí i ustanovení předpisu Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení (dále také „předpis Z11").

(6) Při použití telekomunikačního spojení jsou zúčastnění zaměstnanci povinni dodržovat ustanovení předpisů, směrnic a provozních řádů telekomunikačních sítí, která se vztahují k použití těchto zařízení.

(7) Na dráhách provozovaných SŽ vybavených základním rádiovým spojením musí být organizování a řízení drážní dopravy výhradně prováděno na tomto základním rádiovém spojení (vyjma organizování a řízení posunu, jízd drážních vozidel na/z nebo po vyloučené koleji).

Na styku drah s jiným provozovatelem dráhy musí být podmínky rádiového spojení stanoveny ZDD.

Na tratích D3 a tratích RB může být základní rádiové spojení používáno k organizování a řízení drážní dopravy pouze v případě, že to povoluje PND3 nebo PNRB.

(8) Na tratích, na kterých není provozován žádný základní vlakový rádiový systém, musí být vždy u vjezdového návěstidla zřízena skříňka s telefonem zapojeným do přivolávacího telefonního okruhu.

Přivolávací telefonní okruh je okruh určený pro telefonní styk výpravčího se strojvedoucím u vjezdového návěstidla na tratích, na kterých není provozován žádný vlakový rádiový systém.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 27
Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu

(1) **Prostorové uspořádání tratě** vymezuje rozměrové parametry pro průchodnost vozidel, tzv. **průjezdný průřez** a dále **volný schůdný a manipulační prostor**. Podrobnosti stanovuje prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a příslušná norma[7].

(2) **Průjezdným průřezem** se rozumí obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, který vymezuje vzdálenost vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje.

(3) **Volným schůdným a manipulačním prostorem** se rozumí prostor mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej a který musí být zachován pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem.

[7] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky a předpis SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí.

(4) Ukládání materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice je povoleno pouze výjimečně a na nezbytně nutnou dobu. Ukládání kovového materiálu v blízkosti balíz je zakázáno[8].

Uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice v dopravně s kolejovým rozvětvením (včetně jeho označení v souladu s právními předpisy[9]), kde organizuje a řídí drážní dopravu zaměstnanec řízení provozu, musí být oznámeno přednostovi územní správy řízení provozu (dále jen „ÚSŘP") nebo jeho zástupci a ten uložení materiálu musí odsouhlasit.

V případě, že přednosta ÚSŘP nebo jeho zástupce odsouhlasí uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice, musí zajistit, že zaměstnanec, který se v místě uložení tohoto materiálu bude pohybovat, bude o této skutečnosti zpraven.

V místech, kde jsou svěšována a rozvěšována vozidla, nesmí přednosta ÚSŘP nebo jeho zástupce ukládání předmětů ani jiných materiálů povolit.

(5) Při ukládání materiálu v blízkosti kolejí:

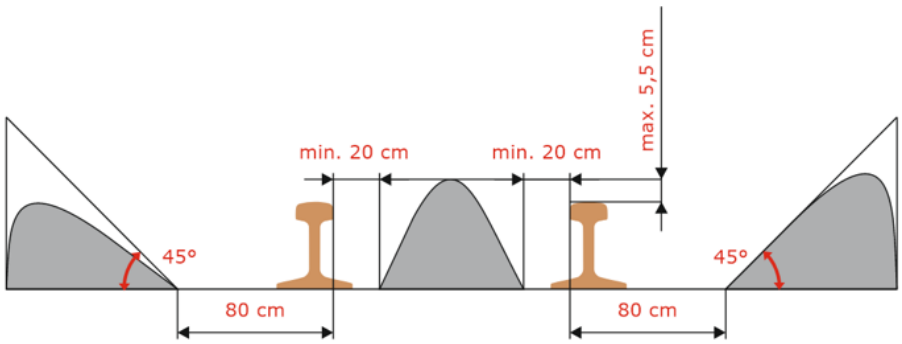
a) Nesmí tento materiál zasahovat do průjezdného průřezu kolejí vyjma kolejí vyloučených za účelem provedení prací spojených s uložením tohoto materiálu.

b) Nesmí tento materiál znemožnit viditelnost návěstí u těchto a ani jiných nevyloučených kolejí.

c) Nesmí tento materiál zasahovat do prostoru volných rozhledových poměrů (např. u železničních přejezdů, u centrálních přechodů).

d) Tento materiál nemá zasahovat do volného schůdného a manipulačního prostoru. Uložit materiál do tohoto prostoru je povoleno zcela výjimečně a za těchto podmínek:

1. Sypké materiály (hromady štěrku, uhlí apod.) složené vedle kolejí musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 80 cm a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45 stupňů (viz obrázek 27).



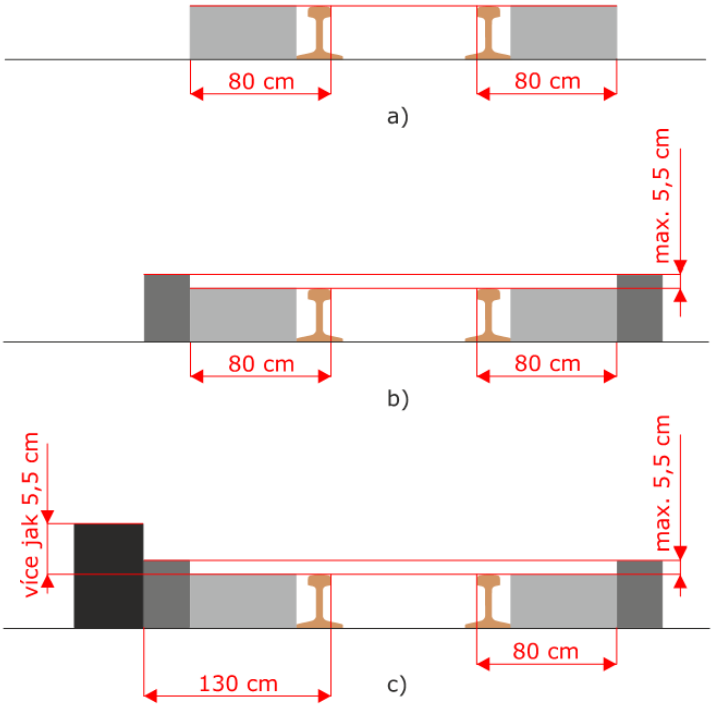
obrázek 27

[8] viz SŽ T129 Údržba prvků evropského vlakového zabezpečovacího systému (prozatímní)

[9] např. Nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů

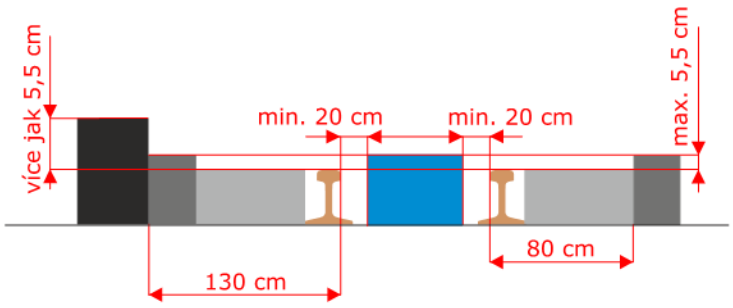
2. Sypké materiály složené do koleje mezi kolejnice nesmí přesahovat temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm. Zároveň při vnitřních hranách kolejnic musí být zachován volný prostor o šířce nejméně 20 cm a hloubce min. 5 cm (viz obrázek 27). Na tratích ozubnicových a úzkorozchodných však musí být celý prostor mezi kolejnicemi volný.

3. Předměty uložené vedle koleje do vzdálenosti 80 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic [viz obrázek 28 a)]. Při uložení ve vzdálenosti od 80 cm do 130 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm [viz obrázek 28 b)]. Předměty, uložené vedle koleje a svou výškou přesahující úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm, musí být vzdálené od vnitřní hrany nejbližší kolejnice nejméně 130 cm [viz obrázek 28 c)].



obrázek 28

4. Předměty uložené do koleje mezi kolejnice musí být uloženy a zajištěny tak, aby při vnitřních hranách kolejnic byl volný prostor o šířce nejméně 20 cm, úroveň temena hlav kolejnic mohou přesahovat max. o 5,5 cm [viz obrázek 29].



obrázek 29

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

f) Kovové předměty, jejichž výška přesahuje výšku 0,5 cm pod temenem kolejnic, je mezi kolejnice dovoleno ukládat pouze při splnění podmínek daných předpisem SŽ T129 Údržba prvků evropského vlakového zabezpečovacího systému

(6) Za uložení materiálu podle odst. (5) tohoto článku se nepovažují v koleji upevněná zařízení dopravní cesty.

kapitola III
Písemné rozkazy

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 28
Všeobecná ustanovení

(1) Na dráhách provozovaných SŽ se strojvedoucí zpravují evropskými a vnitrostátními písemnými rozkazy (dále také „písemnými rozkazy“).

Písemný rozkaz může být nahrazen:

a) souhrnným dokumentem Seznam plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy nebo

b) pokynem uděleným pouze telekomunikačním zařízením.

(2) Podrobnosti jsou stanoveny v předpisu SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů (dále také „předpis D1/1“)[10].

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 29
Základní ustanovení

(1) SŽ pro zpravení strojvedoucích používá evropské a vnitrostátní písemné rozkazy následujícího provedení:

a) tiskopisy ve svazcích nebo

b) vytvořené prostřednictvím schválené provozní aplikace.

(2) V předpisu D1/1[11] jsou kromě podrobností o písemných rozkazech uvedeny i vzory všech písemných rozkazů používaných na dráhách provozovaných SŽ (včetně písemných rozkazů používaných na tratích D3 a tratích RB).

[10] Neobsazeno

[11] Neobsazeno

kapitola IV
Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 30
Všeobecná ustanovení

(1) **Odborně způsobilou osobou (zaměstnancem)** se rozumí osoba určená SŽ nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Rozsah odborné způsobilosti je stanoven právním předpisem a vnitřním předpisem SŽ nebo dopravce.

(2) **Zaměstnanec** je společný název pro všechny osoby, pro které je tento předpis závazný. Pokud se ustanovení tohoto předpisu vztahuje pouze na zaměstnance SŽ (např. zaměstnanec řízení provozu, zaměstnanec OSPD, zaměstnanec dopravce SŽ) nebo pouze na zaměstnance dopravce a z textu ustanovení není zřejmé, koho se uvedená činnost týká, je to v příslušném ustanovení výslovně uvedeno (např. zaměstnanec SŽ, zaměstnanec řízení provozu, zaměstnanec OSPD nebo zaměstnanec dopravce).

(3) **Zaměstnanec řízení provozu** je společný název pro všechny zaměstnance, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování drážní dopravy (výpravčí, výhybkář, strážník oddílu apod.).

(4) **Zaměstnanec organizační složky provozovatele dráhy** (dále také „zaměstnanec OSPD“) je společný název pro všechny zaměstnance, kteří se podílejí na zajištění provozuschopnosti dráhy.

(5) **Elektrodispečer** je zaměstnanec OSPD pro řízení činnosti, dohledu a správy zařízení trakčních napájecích soustav a dalších jím řízených technologií, např. zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel, zařízení elektrického ohřevu výhybek apod.

(6) Nařizují-li předpisy pro provozování dráhy provádět stanovené úkony zaměstnanci v určitém pracovním zařazení (vykonávajícímu určitou pracovní činnost), rozumí se tím vždy příslušný odborně způsobilý zaměstnanec určený k provádění těchto úkonů během jeho stanovené pracovní doby.

(7) Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy SŽ je nutné jednat podle nejlepšího vědomí a svědomí i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to tak, aby byla vždy zaručena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

(8) V případě, že je při mimořádnosti použit postup, který není stanoven předpisy provozovatele dráhy SŽ (viz odst. (7) tohoto článku), musí být tento postup pro opakované použití odsouhlasen gestorským útvarem tohoto předpisu.

(9) Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.

(10) Všichni zaměstnanci musí trvale ovládat ustanovení předpisů pro provozování dráhy a drážní dopravy podle předepsaného rozsahu znalostí pro jejich pracovní činnost.

(11) Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi.

Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy (tzn. jsou mu ohlášeny nebo je zjistí sám), musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí (např. zastavení provozu) a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.

(12) Při výkonu dopravní služby se zaměstnanec smí zabývat jen činnostmi, kterými plní pracovní úkoly nebo které jsou v přímé souvislosti s plněním jeho pracovních povinností.

(13) Je zakázáno, aby zaměstnanci vykonávající dopravní službu přenechávali jim určené úkony zaměstnancům, kteří k tomu nejsou oprávněni, vyjma zaměstnanců, kteří se připravují k získání příslušné odborné způsobilosti a byli jim k přípravě svěřeni.

(14) Zvuková, rádiová nebo televizní zařízení, popř. přístroje pro přenos dat (např. notebooky, tablety) může zaměstnanec používat jen tehdy, jestliže je to pro výkon jeho činnosti dovoleno. Pro zaměstnance dopravců je používání těchto zařízení upraveno opatřením dopravce.

(15) Zjistí-li zaměstnanec SŽ (zaměstnanec oprávněný udělovat pokyny zaměstnancům dopravce nebo zaměstnanec pověřený kontrolní činností) u zaměstnance dopravce takové porušení, případně neznalost předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, nebo že stav zaměstnance dopravce vykazuje známky toho, že nejsou zaručeny předpoklady pro bezpečný výkon jeho pracovních činností (zdravotní indispozice apod.):

a) musí tuto skutečnost oznámit prokazatelně kontaktní osobě příslušného dopravce prostřednictvím provozního dispečera CDP a

b) do doby, než dopravce prokazatelně udělí provoznímu dispečerovi SŽ proveditelné pokyny k dalšímu postupu, nepovolí zaměstnanci dopravce vykonávat jeho pracovní činnost.

(16) Příděl návěstidel, předpisů, směrnic a pomůcek pro výkon dopravní služby je uveden v Příloze B.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 31
Zaměstnanci řízení provozu státní organizace Správa železnic

(1) **Provozní dispečer CDP, vedoucí dispečer, hlavní dispečer a ústřední dispečer** jsou zaměstnanci dispečerského aparátu SŽ pro operativní řízení provozu.

(2) **Výpravčí** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy:

a) Ve stanici (odbočce) bez DOZ včetně přilehlých mezistaničních úseků. Sídlem tohoto výpravčího je stanice (výhybna nebo odbočka), ve které organizuje a řídí drážní dopravu.

b) V jedné nebo více stanicích (odbočkách) s DOZ včetně přilehlých mezistaničních úseků. Sídlem tohoto výpravčího je místně řízená stanice s DOZ nebo stanice (odbočka), ze které dálkově obsluhuje více dopraven.

(3) **Traťový dispečer** je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy, který na určených traťových úsecích organizuje a řídí drážní dopravu v jím řízené oblasti nebo v její části. Administrativní členění výkonu dopravní služby mezi traťovými dispečery v řízených oblastech je uvedeno v ZDD. Sídlem traťového dispečera je řídící pracoviště na CDP.

(4) Ustanovení tohoto předpisu platná pro výpravčího jsou platná i pro traťového dispečera. Jsou-li ustanovení tohoto předpisu platná pouze pro traťového dispečera, je to v příslušném ustanovení tohoto předpisu přímo uvedeno.

(5) **Výhybkář** je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek a výkolejek (např. výhybkář, dozorce výhybek, signalista, výpravčí).

(6) **Dozorce výhybek** je zaměstnanec, který staví jízdní cesty na pracovištích s ručně nebo místně ovládanými výhybkami a výkolejkami.

(7) **Signalista** je zaměstnanec, který staví jízdní cesty na pracovišti s ústředně přestavovanými výhybkami a výkolejkami a obsluhuje staniční zabezpečovací zařízení.

(8) **Staniční dozorce** je odborně způsobilý zaměstnanec, který může vykonávat více pracovních činností při provozování dráhy v rozsahu vykonaných odborných zkoušek a prováděných činností.

(9) **Hláskař** je společný název pro všechny zaměstnance, kteří obsluhují oddílová návěstidla (vjezdová návěstidla na odbočce) a/nebo řídí sled vlaků na širé trati, ve všech případech, kdy se jízda vlaků zabezpečuje telefonickým dorozumíváním.

(10) **Závorář** je společný název pro všechny zaměstnance, kterým přísluší obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení (i místní nouzová) nebo kteří vyhodnocují stav přejezdového zabezpečovacího zařízení podle indikačních prvků na svém stanovišti. Závorářem není zaměstnanec určený pouze ke střežení přejezdu.

(11) **Strážník oddílu** je společný název pro hláskaře (hradláře) a pro účely předpisů pro provozování dráhy i pro výpravčího nebo zaměstnance s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a hláskaře (hradláře) na odbočce.

(12) **Operátor železniční dopravy** je zaměstnanec, který zajišťuje činnosti ve vztahu k informování cestujících.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 32
Zaměstnanci dopravce

(1) **Strojvedoucí** je společný název pro zaměstnance s odbornou způsobilostí k řízení drážního vozidla bez zřetele na jeho typ.

(2) **Doprovod vlaku** je stanovené obsazení vlaku určenými osobami. Jedná se o společný název pro lokomotivní četu a obsluhu vlaku, u vlaku bez obsluhy vlaku jen pro lokomotivní četu. Je-li doprovod vlaku tvořen více osobami, po dopravní stránce řídí ostatní osoby doprovodu vlaku strojvedoucí vedoucího vozidla.

(3) **Lokomotivní četu** tvoří zpravidla jen strojvedoucí, popř. ještě další odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem.

(4) **Obsluha vlaku** je stanovené obsazení vlaku vlakovou četou (u vlaku s přepravou cestujících), posunovou četou (u ostatních vlaků) nebo i jinými odborně způsobilými osobami, vyjma lokomotivní čety.

(5) **Vlakovou četu** tvoří odborně způsobilí zaměstnanci dopravce; při provádění posunu mají její členové veškeré povinnosti členů posunové čety, pokud jsou k provádění posunu odborně způsobilí.

(6) **Posunovou četu** tvoří odborně způsobilí zaměstnanci, určení k vykonávání posunu, popř. k obsluze vlaku nákladní dopravy nebo služebního vlaku, vyjma strojvedoucího.

(7) **Náležitostmi vlaku** se rozumějí ve vlaku zařazená drážní vozidla (hnací, tažená) a členové doprovodu vlaku.

(8) Každý pracovní kolektiv (četa), který je sestaven minimálně ze dvou zaměstnanců, musí mít svého vedoucího.

(9) Pokud je vlaková nebo posunová četa, popř. obsluha vlaku sestavena jen z jednoho zaměstnance, přecházejí na něho veškeré povinnosti vedoucího této čety (obsluhy vlaku), stanovené předpisem pro provozování dráhy.

(10) Pokud to stanovuje ZDD, mohou při posunu ve stanici (odbočce) plnit povinnosti výhybkáře odborně způsobilí zaměstnanci dopravce.

Povinnosti výhybkáře u výhybek (výkolejek) bez elektrických přestavníků:

a) v nákladišti,

b) na vlečce provozované SŽ,

c) v dopravnách D3,

d) v dopravnách RB,

plní vždy odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

Dopravny D3 jsou řešeny v předpise D3 a dopravny RB v předpise D4.

(11) Plní-li povinnosti výhybkáře odborně způsobilý zaměstnanec dopravce, je tento zaměstnanec odborně způsobilý pro obsluhu ručně přestavovaných výhybek (výkolejek) a výhybek (výkolejek) přestavovaných z pomocného stavědla pro jízdu:

a) posunového dílu;

b) PMD pouze v případě, že PMD nejede na návěsti platné pro jízdu vlaku;

c) drážních vozidel na vyloučenou, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 33
Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby

(1) Samostatně mohou vykonávat dopravní službu jen odborně způsobilí zaměstnanci, kteří byli k výkonu své činnosti (funkce) určeni a jsou na příslušném pracovišti ve směně.

Zaměstnanec, který určuje zaměstnance k výkonu dopravní služby, se musí před jejich zařazením vždy přesvědčit, zda splňují podmínky odborné způsobilosti.

Zaměstnanec, který dostal příkaz k výkonu dopravní služby (pracovní činnosti, funkce) a přitom nesplňuje podmínky odborné způsobilosti, je povinen ihned na tuto skutečnost upozornit toho, kdo mu dává takový příkaz.

Do dopravní služby mohou být zařazeni také zaměstnanci nesplňující podmínky odborné způsobilosti – zaměstnanci v přípravě.

(2) Do přípravy jsou zařazováni:

a) zaměstnanci, kteří se připravují k získání odborné způsobilosti pro příslušnou pracovní činnost;

b) zaměstnanci, kteří si osvojují praktické dovednosti a návyky;

c) zaměstnanci, kteří získávají znalost místních nebo traťových poměrů;

d) studenti smluvních škol vykonávající u Správy železnic odborné praxe nebo stáže.

(3) Zaměstnanci v přípravě nosí na levém rukávu stejnokroje nebo pracovního (ochranného) oděvu žlutou pásku, umístěnou mezi loktem a ramenem. Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že zaměstnanec v přípravě vykonává dopravní službu bez stejnokroje nebo pracovního (ochranného) oděvu. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na zaměstnance uvedené v tabulce rozsahu znalosti v řádku č. 12.

Zaměstnanci v přípravě mohou provádět úkony související s organizováním a řízením drážní dopravy pouze za přítomnosti a se souhlasem zaměstnance, který je pověřen jejich dohledem.

Vykonají-li zaměstnanci v přípravě jakýkoliv úkon bez souhlasu zaměstnanců pověřených jejich dohledem, jsou za tento provedený úkon plně odpovědní.

(4) Zaměstnanci, kteří jsou pověřeni dohledem nad zaměstnanci v přípravě:

a) mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby;

b) mají odpovědnost za úkon provedený zaměstnanci v přípravě bez jejich souhlasu v případě, že mohli zabránit, aby zaměstnanci v přípravě tento úkon vykonali.

(5) Zaměstnanci v přípravě podle odst. (2) tohoto článku, musí v hlášeních a zápisech používat příjmení zaměstnance, pod jehož dohledem pracují.

(6) Zaměstnanci v přípravě:

a) k nástavbové zkoušce,

b) ke zkoušce praktické způsobilosti,

c) získávající znalost místních nebo traťových poměrů,

musí v hlášeních a zápisech používat svoje příjmení a mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své odborné způsobilosti.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17

článek 34
Odborná způsobilost zaměstnanců státní organizace Správa železnic

(1) Předpis Zam1 stanovuje pro jednotlivé pracovní činnosti (funkce) související s provozováním dráhy pravidla pro získávání a udržování odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy, způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

(2) Zjistí-li se u zaměstnance SŽ takové porušení, případně neznalost předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, nebo že stav zaměstnance nezaručuje předpoklady pro bezpečný výkon práce, postupuje se podle příslušných ustanovení předpisu SŽ R4 Pracovní řádu státní organizace Správa železnic, popř. podle předpisu Zam1.

(3) Zaměstnanec, který nevykonával dopravní službu déle než 12 měsíců na pracovišti, na němž má dopravní službu vykonávat, se musí znovu prokazatelně seznámit s ustanoveními ZDD, která se týkají jeho pracovní činnosti, jakož i s místními, popř. i traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně s obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby anebo trakčního zařízení (včetně potvrzení znalosti a úspěšného složení zkoušek předepsaných v ZDD).

Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na zaměstnance, který je pověřen kontrolou dopravní služby a na pracovišti provádí kontrolní činnost.

(4) Zaměstnanci v přípravě se musí v odevzdávce dopravní služby i v záznamech o předání a převzetí dopravní služby ve vedené dopravní dokumentaci na příslušném místě spolupodepsat.

Při použití provozních aplikací schválených SŽ se postupuje podle čl. 46 (příslušného provozního řádu pro danou provozní aplikaci).

(5) Při zahájení (ukončení) odborné zkoušky D-08 je přebírajícím (předávajícím) zaměstnancem zaměstnanec, který vykonává odbornou zkoušku D-08 a zároveň i člen zkušební komise, který je odpovědný za výkon dopravní služby při této odborné zkoušce.

Při použití provozních aplikací schválených SŽ se postupuje podle čl. 46 (příslušného provozního řádu pro danou provozní aplikaci).

Zaměstnanci, kteří vykonávají odbornou zkoušku D-08, mohou vykonávat dopravní úkony pouze za přítomnosti a pod dohledem člena zkušební komise, který má plnou odpovědnost za výkon dopravní služby.

Zaměstnanci, kteří vykonávají odbornou zkoušku D-08, musí v hlášeních a zápisech používat svoje příjmení.

(6) Zaměstnanec, který je pověřen kontrolou dopravní služby (dále i „kontrolní činnost“), je povinen se před zahájením kontrolní činnosti prokazatelně seznámit s ustanoveními ZDD, s místními a traťovými poměry, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně s obsluhou provozních aplikací nutných pro vykonání kontrolní činnosti.

(7) Zaměstnanec, který je pověřen kontrolní činností, může v mimořádných případech (např. zdravotní indispozice zaměstnance ve službě) na nezbytně nutnou dobu samostatně vykonávat dopravní službu na příslušném pracovišti za těchto podmínek:

a) na příslušném pracovišti není ve službě jiný odborně a zdravotně způsobilý zaměstnanec;

b) je odborně a zdravotně způsobilý k samostatnému výkonu dopravní služby na tomto pracovišti podle vnitřních předpisů SŽ;

c) má vykonanou příslušnou zkoušku praktické způsobilosti k obsluze zabezpečovacího zařízení a provozních aplikací;

d) na příslušném pracovišti je oprávněn provádět kontrolní činnost.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 35
Znalost traťových a místních poměrů – všeobecná ustanovení

(1) **Tabulky traťových poměrů státní organizace Správa železnic** (dále také „TTP“) je pomůcka, ve které jsou uvedeny stavebně technické parametry staveb dráhy a staveb na dráze (dále také „stavebně technické parametry dráhy“) a technickoprovozní údaje, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy.

(2) Znalost traťových a místních poměrů je součástí odborné způsobilosti k výkonu pracovní činnosti všech zaměstnanců, kteří vykonávají na trati a v dopravnách s kolejovým rozvětvením, v dopravnách D3 a dopravnách RB bez kolejového rozvětvení jakékoliv činnosti související s výkonem dopravní služby nebo kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování drážní dopravy.

Znalostí **traťových poměrů** se rozumí poznání charakteru tratě, znalost TTP, technologie jízdy vozidel a souvisejících dopravních povinností v rozsahu nezbytném pro požadovanou pracovní činnost. Souhrn těchto informací je obsažen v TTP.

Znalostí **místních poměrů** se rozumí poznání charakteru stanic (včetně v úvahu přicházejících objízdných tras), odboček, dopraven D3, dopraven RB, nákladišť, vleček a jiných obslužných pracovišť, jejich vybavení a zabezpečení v rozsahu nezbytném pro požadovanou pracovní činnost. Souhrn těchto informací je obsažen v ZDD a TTP.

(3) Musí-li jet strojvedoucí výjimečně na trať, kterou nezná, musí mu být přidělen druhý strojvedoucí znalý traťových poměrů (dále také „pilot“), který před jízdou a během jízdy upozorňuje strojvedoucího na skutečnosti, potřebné pro řízení hnacího vozidla na pojížděné trati.

U vozidel závislé trakce musí být pilot oprávněn řídit vozidla závislé trakce.

(4) Mají-li vykonávat členové doprovodu vlaku nebo zaměstnanci HZS SŽ (s licencí nebo bez licence pro řízení dvoucestného vozidla v poloze na koleji v rámci zásahu HZS SŽ), kteří nejsou znalí místních poměrů, mimořádný posun v dopravně s kolejovým rozvětvením, musí být řízen odborně způsobilým zaměstnancem dopravce znalým místních poměrů.

Pokud v dopravně takový zaměstnanec dopravce není k dispozici, požádá člen doprovodu vlaku nebo zaměstnanec HZS SŽ (s licencí nebo bez licence pro řízení dvoucestného vozidla v poloze na koleji v rámci zásahu HZS SŽ) o seznámení s místními poměry výpravčího.

Výpravčím provedené seznámení dovoluje členům doprovodu vlaku nebo zaměstnancům HZS SŽ (s licencí nebo bez licence pro řízení dvoucestného vozidla v poloze na koleji v rámci zásahu HZS SŽ) provedení mimořádného posunu a musí obsahovat nejméně:

a) způsob udělení pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu;

b) rychlost přes výhybky, je-li nižší než 40 km/h a tato rychlost je uvedena pouze v ZDD (není v kolejišti vynávěstěna);

c) sklonové poměry koleje (největší sklon ve sjednané posunové cestě) v případě, že bude nutné zajištění odstavovaných vozidel proti ujetí nebo v případech provádění posunu na kolejích ve spádu podle čl. 251;

d) další skutečnosti ovlivňující bezpečnost posunu (např. koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení).

(5) Fyzické a právnické osoby [viz čl. 2 odst. (2), písm. c)], jejichž zaměstnanci na základě smluvního vztahu vykonávají pro SŽ práce nebo jinou činnost, při, které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo k ovlivňování provozování drážní dopravy, jsou povinny zajistit znalost místních a traťových poměrů těmto zaměstnancům. Znalost místních a traťových poměrů musí být zajištěna prostřednictvím vedoucího zaměstnance OS (zaměstnanec pověřený ředitelem OŘ) na základě prokazatelné žádosti (např. e-mailem).

Vedoucí zaměstnanec OS na základě této žádosti stanoví:

a) zaměstnance OS, který seznámení provede,

b) obsah seznámení s místními a traťovými poměry,

c) způsob evidence provedeného seznámení.

Proškolení zaměstnanci potvrdí znalost místních a traťových poměrů svým podpisem v dokumentu určeném vedoucím zaměstnancem OS.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17

článek 36
Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců státní organizace Správa železnic

(1) Není-li způsob a rozsah poznání traťových a místních poměrů stanoven předpisy, stanoví jej vedoucí zaměstnanec příslušné OS.

(2) Znalost traťových poměrů v přilehlých mezistaničních úsecích musí prokázat i výpravčí v rozsahu nezbytném pro organizování a řízení drážní dopravy a řešení mimořádných provozních situací.

(3) Znalost traťových a místních poměrů se musí obnovovat u těch zaměstnanců SŽ, kteří nevykonávali na příslušné trati (ve stanici) dopravní službu déle než 12 měsíců.

●17 ●29

článek 37
Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců dopravce

(1) Opatření, popř. vnitřní předpis dopravce, musí stanovit způsob provedení seznámení s místními, traťovými poměry a nejkratší dobu poznávacího procesu.

(2) Způsob získání, obnovení a evidence znalosti traťových, místních poměrů a ZDD zaměstnanců dopravců (včetně všech dalších osob, které dopravce zařadí do dopravní služby) je v kompetenci každého dopravce.

(3) Znalost místních poměrů, včetně znalosti ZDD, musí mít všichni zaměstnanci dopravce, kteří provádějí posun na základě požadavku dopravce.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17

článek 38
Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců státní organizace Správa železnic

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

(2) Znalost ZDD v platném znění, znalost místních (případně i traťových) poměrů, obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení anebo trakčního zařízení, případně znalost obsluhy provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby potvrdí zaměstnanec řízení provozu Správy železnic způsobem určeným vedoucím zaměstnancem OS.

(3) Zaměstnanec SŽ potvrzuje svým podpisem, že se seznámil s:

a) ustanoveními ZDD;

b) místními (případně i traťovými) poměry;

c) obsluhou telekomunikačního a zabezpečovacího zařízení (jen v případě, že telekomunikační a zabezpečovací zařízení obsluhuje);

d) obsluhou provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby (jen v případě, že provozní aplikace obsluhuje);

e) obsluhou trakčního zařízení, elektrického ohřevu výhybek apod. (jen v případě, že zaměstnanec obsluhuje tato zařízení).

(4) Před zařazením zaměstnance k samostatnému výkonu dopravní služby musí být zaměstnanec přezkoušen z obsluhy telekomunikačního a zabezpečovacího zařízení a z obsluhy provozních aplikací nutných pro výkon dopravní služby zaměstnance řízení provozu SŽ.

Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i v případě, že dojde ke změně ZDD mající přímý vliv na výkon dopravní služby zaměstnance.

(5) Zaměstnanci OSPD, kteří vykonávají práce nebo jinou činnost, při které dochází k ovlivňování provozování dráhy nebo k ovlivňování provozování drážní dopravy, musí mít znalost místních a traťových poměrů. Za stanovení rozsahu znalosti místních a traťových poměrů a její evidenci odpovídá vedoucí zaměstnanec příslušné OS.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 39
Označení zaměstnanců řízení provozu státní organizace Správa železnic

(1) Označením výpravčího, určeného ke sledování jízdy vlaků a výpravčího oprávněného vypravovat vlaky návěstí **Odjezd**, je červená stejnokrojová čepice. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro výpravčího v přípravě.

(2) Výpravčí, který je pověřen dohledem nad výpravčím v přípravě, je označen modrou stejnokrojovou čepicí.

(3) Výpravčí musí mít na hlavě stejnokrojovou čepici vždy při opuštění služební místnosti, pokud vykonává činnosti související s výkonem dopravní služby.

(4) Výpravčí, který sleduje jízdu vlaku ze služební místnosti, musí mít při sledování jízdy vlaku na hlavě červenou stejnokrojovou čepici (např. výpravčí na odbočce).

(5) Zaměstnanci, kteří splňují podmínky odborné způsobilosti, ale mimořádně vykonávají dopravní službu bez stejnokroje nebo bez pracovního (ochranného) oděvu, nosí na levém rukávu červenou pásku, umístěnou mezi loktem a ramenem. Vykonávají-li činnosti podle odst. (1) až (3) tohoto článku, musí mít na hlavě stejnokrojovou čepici (pokud je jim přidělena). Takto označený zaměstnanec musí při dávání pokynů brát zřetel na rozpoznatelnost svého označení zaměstnancem, kterému jsou pokyny dávány.

kapitola V
Pokyny při provozování dráhy

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 40
Základní pojmy

(1) Při provozování dráhy se používají pokyny. Pod pojmem **pokyn** se rozumí rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, vlakovým zabezpečovačem, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem.

(2) Je-li předpisy pro provozování dráhy nařízeno dát pokyn **osobně**, musí se tak stát při osobním styku zúčastněných zaměstnanců.

(3) Je-li nařízeno dát pokyn **přímo**, může se tak stát osobně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, vlakovým zabezpečovačem nebo technickým zařízením, ale vždy bez prostředníka.

(4) **Prokazatelné předání (resp. přijetí) pokynu**, je-li tímto předpisem nařízeno, musí být zajištěno způsobem, který následně umožňuje předání (resp. přijetí) pokynu prokázat (např. podpisem, záznamovým zařízením Správy železnic).

(5) **Pokyn prostřednictvím zaměstnance** je pokyn (hlášení) zprostředkovaný prostředníkem (např. předání pokynu od výpravčího zaměstnanci řídícímu posun výhybkářem).

(6) **Dopravním úkonem** se rozumí jednotlivý samostatný úkon nebo postup, zahrnující několik úkonů na sebe přímo navazujících a tvořících jeden celek (např. příprava vlakové cesty).

(7) Je-li v tomto předpise uvedeno, že je zaměstnanec zpraven, může být zpraven ústně (osobně nebo telekomunikačním zařízením) nebo písemně (písemným rozkazem, tabelárním jízdním řádem apod.). V případě, že o dané skutečnosti musí být zaměstnanec zpraven písemným rozkazem, je to v příslušném ustanovení uvedeno.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 41
Všeobecná ustanovení

(1) Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné a pokud možno bez zkratek (s výjimkou zkratek, které mají obecnou platnost, jako např. ŽST, km, hod. apod.), aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který přijímá a má jej vykonat.

(2) Způsob navázání komunikace rádiovým zařízením je stanoven v předpisu Z11.

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

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

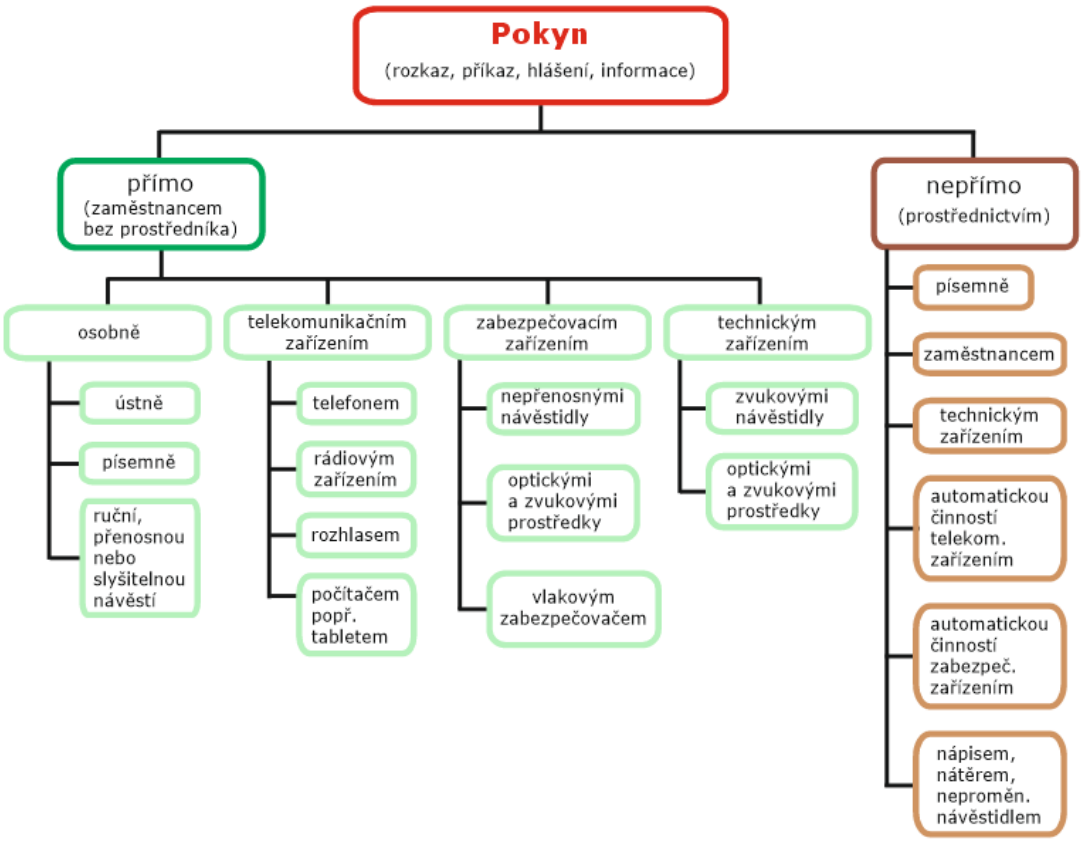
(5) Všechny hovory a zápisy, týkající se dopravní služby (včetně sepisování písemných rozkazů), musí být vedeny v českém jazyce, vyjma pokynu pro jízdu vozidel s aktivním ETCS, který se týká volby „Potlačení (Override)“.

(6) Názvy stanic anebo zastávek, které mají dvojjazyčný název, se v dokumentech určených pro zaměstnance řízení provozu nebo v pomůckách pro strojvedoucího (např. TJŘ, TTP, ZDD) uvádějí jen v českém jazyce, který je provozním jazykem.

V dokumentu, ve kterém se uvádí tarifní název stanice anebo zastávky a tarifní název obsahuje i cizojazyčný název, se musí použít celý tarifní název [např. Bystřice (Bystrzyca)].

(7) Pokud předpis stanoví, který zaměstnanec pokyn dává a kterému zaměstnanci je pokyn určený, je tím vždy nařízeno dát pokyn přímo, není-li v konkrétním ustanovení stanoveno jinak.

(8) Význam a použití pojmů:



obrázek 30

(9) Za správnost dávaného pokynu odpovídá zaměstnanec, který pokyn dal, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijal a vykonal.

(10) Jsou-li současně dávány pokyny od sebe odchylné, nebo kdyby provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, nesmí zaměstnanec pokyn přijmout a vykonat, ale musí ihned vznést námitky.

(11) Trvá-li zaměstnanec, který vydal pokyn v rozporu s ustanoveními předpisů SŽ, na provedení pokynu a pochybnost zaměstnance, který má pokyn vykonat, není vyvrácena, vyžádá si k provedení tohoto pokynu písemný rozkaz. Pokud by pokyn nařízený tímto písemným rozkazem ohrožoval bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo lidské životy, nesmí jej zaměstnanec splnit a případ ohlásí nadřízenému i bez zachování nařízeného služebního postupu.

(12) Za správný chod veškeré dopravní služby ve stanici a na přidělených traťových stanovištích odpovídá vedoucí zaměstnanec příslušné OS SŽ, popř. jeho zástupce. Jeho pokynů musí proto uposlechnout všichni zaměstnanci Správy železnic, zúčastnění na provozování dráhy a drážní dopravy, pracující ve stanici a v přiděleném obvodě.

(13) Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, musí uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, včetně zaměstnanců dopravce, jakož i ostatní osoby pracující ve stanici a přiděleném obvodě.

(14) ZDD může nařídit výkon některých činností (organizaci posunu apod.) i jinému odborně způsobilému zaměstnanci Správy železnic. Výkon dopravní služby tohoto zaměstnance řídí a odpovídá za něj výpravčí, na tratích D3 dirigující dispečer a na tratích RB dispečer radiobloku.

(15) Žádný zahájený dopravní úkon (samostatný úkon nebo postup zahrnující několik úkonů na sebe přímo navazujících a tvořící jeden celek) nesmí být přerušen jinou činností, s výjimkou případů odvrácení hrozícího nebezpečí.

(16) Je-li zaměstnanci zřejmé, že jízdní cesta není pro jízdu drážního vozidla postavena, nesmí uvést vozidla do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k jejich neprodlenému zastavení a závadu musí vždy ohlásit zaměstnanci, který mu dal pokyn k jízdě drážního vozidla.

kapitola VI
Pohyb v prostorách Správy železnic

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 42
Vstup do služebních místností Správy železnic

Vstup do služebních místností je dovolen:

a) zaměstnancům SŽ, kteří tam vykonávají dopravní službu;

b) zaměstnancům SŽ nebo dopravců, kteří do nich vstupují z pracovních důvodů;

c) cizím osobám, které do nich vstupují z pracovních důvodů a které se prokážou dokladem opravňujícím ke vstupu do prostor SŽ veřejnosti nepřístupných.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 43
Vstup a vjezd do prostor Správy železnic

(1) Vstup a vjezd do prostor SŽ veřejnosti nepřístupných je zakázán; pohybovat se v provozované dopravní cestě mohou:

a) zaměstnanci SŽ, kteří jsou držiteli Průkazu zaměstnance SŽ, který je k tomu opravňuje;

b) zaměstnanci dopravce, kteří jsou držiteli průkazu vystaveným dopravcem, který je k tomu opravňuje;

c) příslušníci integrovaného záchranného systému při zásahu a

d) osoby, které se prokážou příslušným oprávněním.

(2) Prostory SŽ veřejnosti nepřístupné jsou všechny prostory, s výjimkou:

a) dráhy v místě jejího úrovňového křížení s pozemní komunikací;

b) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou;

c) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy;

d) volných ploch, vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje.

(3) Ve stanicích, kde je přístup k nástupištím přes koleje, musí být na viditelném místě umístěna tabulka (vývěska) se zákazem vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku (popř. před jeho přistavením). Hlášení staničního rozhlasu pro cestující, uskutečňovaná před příjezdem vlaku nebo před jeho přistavením (pokud musí cestující k tomuto vlaku přecházet koleje), musí obsahovat bezpečnostní hlášení v souladu se směrnicí SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy (dále také „směrnice SM100“).

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

kapitola VII
Výkon dopravní služby

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 44
Opuštění pracoviště

(1) Zaměstnanci mohou během výkonu dopravní služby opustit své pracoviště jen se svolením bezprostředního nadřízeného (vyjma výpravčího, který ve stanici organizuje a řídí drážní dopravu).

Bezprostředně nadřízený zaměstnanec může dát svolení jen tehdy, nebude-li nepřítomností zaměstnance narušena bezpečnost a pravidelnost drážní dopravy.

Výpravčí, který ve stanici organizuje a řídí drážní dopravu může své pracoviště opustit v případě, že se v jeho obvodu odpovědnosti pro organizování a řízení drážní dopravy nepohybuje drážní vozidlo.

Služební místnost musí zaměstnanec při odchodu uzamknout, pokud není pod dozorem jiného zaměstnance.

(2) Strojvedoucí vlaku [s platnou připraveností k jízdě v informačních systémech (dále také „IS“), PMD nebo posunového dílu připraveného posunovat se může ve stanici vzdálit od hnacího vozidla až po zajištění drážních vozidel proti ujetí a jen na pokyn nebo se souhlasem výpravčího, kterému musí ohlásit i svůj návrat.

(3) V případě, že zaměstnanec opouští pracoviště z důvodu odvrácení nebezpečí v provozování dráhy a drážní dopravy, o svolení nežádá.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17

článek 45
Zahájení a ukončení výkonu dopravní služby zaměstnanců státní organizace Správa železnic

(1) Dobu pravidelného zahájení a ukončení výkonu dopravní služby určuje zaměstnanci rozvrh směn.

(2) Nemůže-li zaměstnanec nastoupit dopravní službu včas nebo vůbec, musí to oznámit bez zbytečného odkladu a pokud možno předem svému nadřízenému a uvést důvod své nepřítomnosti.

(3) Výkon dopravní služby může být předán jen oprávněnému nástupci a v době, ve které nedojde tímto úkonem k narušení bezpečnosti provozování drážní dopravy.

(4) Z důvodu mimořádností (např. živelné pohromy) a neodporuje-li to právním předpisům, jsou zaměstnanci v případě potřeby povinni setrvat v dopravní službě nebo dostavit se do ní i mimo stanovený rozvrh směn a konat pracovní činnost, která jim bude přidělena a která odpovídá pracovní smlouvě a jejich odborné způsobilosti. V takovém případě je třeba se co nejrychleji postarat o obnovení pravidelného rozvrhu směn.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 46
Odevzdávka dopravní služby zaměstnanců Správy železnic

(1) Odevzdávka dopravní služby se může provádět:

a) prostřednictvím SŽ schválené provozní aplikace pro odevzdávku dopravní služby nebo

b) v ZDD stanovené dokumentaci určené pro odevzdávku dopravní služby.

(2) Pro odevzdávku dopravní služby se přednostně využívá provozní aplikace pro odevzdávku dopravní služby, jsou-li pracoviště touto provozní aplikací vybavena.

(3) O tom, na kterém pracovišti bude odevzdávka dopravní služby prováděna prostřednictvím provozní aplikace, rozhoduje ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce, s přihlédnutím k místním poměrům.

(4) V odevzdávce dopravní služby musí být uvedeny všechny skutečnosti, které ovlivňují výkon dopravní služby.

(5) Zaměstnanec odevzdávající dopravní službu je plně odpovědný za správnost a úplnost všech údajů písemné odevzdávky dopravní služby.

(6) Zaměstnanec přebírající dopravní službu je povinen se přesvědčit o úplnosti všech údajů písemné odevzdávky dopravní služby.

(7) Nejsou-li údaje v písemné odevzdávce dopravní služby úplné nebo přebírající zaměstnanec zjistí chybné údaje, musí na tuto skutečnost upozornit předávajícího zaměstnance, který musí chybějící údaje doplnit nebo chybné údaje opravit. Teprve poté smí přebírající zaměstnanec dopravní službu převzít.

(8) Způsob opravy chybných údajů v elektronické odevzdávce dopravní služby musí být stanoven v ZDD.

(9) V příslušné dopravní dokumentaci se záznam o předání a převzetí (nebo záznam o ukončení a zahájení) dopravní služby dokumentuje časovým údajem a podpisem předávajícího a přebírajícího zaměstnance např. takto:

- „V 17:40 předal: Bejdák, převzal: Lněnička"
- „V 17:40 odevzdal: Uhlíř, převzal: Valenta"
- „V 17:40 službu ukončila Hejdová"
- „V 06:50 službu zahájil Šimek".

(10) Zaměstnanec, který má odevzdat dopravní službu osobně, nesmí dopravní službu opustit, dokud ji nepřevezme jiný oprávněný zaměstnanec. V tomto případě je odevzdávka dopravní služby platná jen tehdy, je-li podepsána odevzdávajícím i přebírajícím zaměstnancem ve všech dokumentech, kde je ZDD stanovena písemná odevzdávka dopravní služby.

(11) Pro případy mimořádných situací v provozu (např. z důvodu virové epidemie) může ředitel CDP svým opatřením stanovit, že dopravní služba se po dobu vyhlášených opatření neodevzdává/nepřebírá osobně, ale pouze písemně.

(12) Při použití provozní aplikace pro odevzdávku dopravní služby se za čas odevzdávky dopravní služby považuje vždy čas uvedený v telefonním zápisníku.

(13) Výpravčí, výhybkáři, strážníci oddílů a závoráři odevzdávají dopravní službu vždy písemně v dopravní dokumentaci stanovené ZDD.

(14) Za písemnou odevzdávku dopravní služby se považuje:

a) odevzdávka dopravní služby provedená prostřednictvím schválené provozní aplikace;

b) odevzdávka dopravní služby v dokumentaci určené ZDD;

c) záznam o předání a převzetí (nebo záznam o ukončení a zahájení) dopravní služby v písemně vedené dopravní dokumentaci:

- „Telefonní zápisník“,
- „Dopravní deník“ (je-li veden jako náhradní dokumentace),
- „Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty“,
- „Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů“,
- „Zápisník předvídaných odjezdů“.

(15) ZDD musí dále stanovit:

a) způsob odevzdávky (osobně, písemně, ústně) pro jednotlivá pracoviště;

b) způsob zjednodušené odevzdávky dopravní služby při střídání zaměstnanců v průběhu jedné směny;

c) způsob předání a převzetí dopravny na řízení z jiného obslužného pracoviště;

d) vzory písemných odevzdávek.

(16) Výpravčí, který převzal dopravní službu, je povinen neprodleně po převzetí dopravní služby oznámit své příjmení:

a) výpravčím sousedních stanic;

b) všem zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty v jemu přiděleném obvodu;

c) všem strážníkům oddílů v přilehlých mezistaničních úsecích;

d) všem závorářům v přilehlých mezistaničních úsecích.

(17) Výpravčí v provozní aplikaci schválené pro vedení dopravní dokumentace dokumentuje způsobem stanoveným v návodu k obsluze příslušné provozní aplikace příjmení zaměstnanců, kteří vykonávají dopravní službu v sousedních stanicích a na stanovištích podle odst. (16) tohoto článku. Stejným způsobem dokumentuje i změnu zaměstnance (tzn., došlo k odevzdávce/předávce dopravní služby) na některém pracovišti (stanovišti).

Pokud není provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace funkční dokumentuje příjmení zaměstnanců, kteří vykonávají dopravní službu v sousedních stanicích a na stanovištích podle odst. (16) tohoto článku na volný řádek v náhradní dokumentaci (včetně případné změny zaměstnance).

Příjmení zaměstnanců podle tohoto odstavce dokumentuje výpravčí neprodleně po tom, co mu byla oznámena.

(18) Zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty, který převzal dopravní službu, je povinen neprodleně po převzetí dopravní služby oznámit své příjmení:

a) výpravčímu,

b) zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty v sousedních obvodech,

c) závorářům.

(19) Strážník oddílu, který převzal dopravní službu, je povinen neprodleně po převzetí dopravní služby oznámit své příjmení sousedním výpravčím, strážníkům oddílů a případně závorářům v mezistaničním úseku.

(20) Závorář, který převzal dopravní službu, je povinen neprodleně po převzetí dopravní služby oznámit své příjmení sousedním výpravčím a případně strážníkům oddílů v mezistaničním úseku.

(21) Není-li dopravní služba v dopravně (na stanovišti) vykonávána nepřetržitě, je zaměstnanec povinen:

a) provádět odevzdávku dopravní služby podle pokynů stanovených v „Rozkaze o výluce dopravní služby" nebo v ZDD (není-li pro pracoviště „Rozkaz o výluce dopravní služby" vytvořen – např. výluka dopravní služby výhybkáře);

b) provést záznam o ukončení nebo zahájení dopravní služby podle odst. (9) a (14) tohoto článku;

c) oznámit zahájení i ukončení dopravní služby podle odst. (16), (18), (19), popř. (20) tohoto článku.

●8

článek 47
Předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště

(1) Dálkově řízenou stanici s DOZ lze předat na dálkové řízení z jiného pracoviště nebo na místní řízení ze stanice s DOZ, resp. z místního řízení na dálkové řízení (dále také „na řízení z jiného pracoviště").

(2) Výpravčí v dálkově řízené stanici s DOZ nesmí převzít stanici (odbočku) na místní řízení bez souhlasu zaměstnance, který předávanou stanici (odbočku) řídí dálkově.

(3) Předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště se provede telefonicky mezi předávajícím a přebírajícím zaměstnancem a následně obsluhou zabezpečovacího zařízení, je-li tato obsluha zabezpečovacího zařízení možná.

(4) Předávající zaměstnanec ohlásí přebírajícímu zaměstnanci:

a) důvod předání řízení stanice (odbočky) na jiné pracoviště,

b) způsob řízení sousedních stanic (odbočky) a

c) další potřebné údaje podle ZDD stanoveného vzoru dokumentace předání stanice s DOZ.

(5) Přebírající zaměstnanec oznámí převzetí stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště výpravčím (traťovým dispečerům), kteří řídí sousední stanice (odbočky) a příslušnému provoznímu dispečerovi CDP.

(6) Převzetí stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště dokumentují výpravčí (traťoví dispečeři), kteří řídí sousední stanice (odbočky), červeně v provozní aplikaci schválené pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace).

(7) Při předání stanice s DOZ zpět na dálkové řízení se postupuje obdobně.

(8) V ZDD musí být stanoven:

a) Způsob dokumentace předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště a zpět na dálkové řízení.

b) Vzor předávky stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště a zpět na dálkové řízení.

c) Způsob vedení dopravní dokumentace. Při používání provozních aplikací pro vedení dopravní dokumentace musí být uveden i postup při poruše provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 48
Čas a hodiny

(1) Dopravní služba se řídí středoevropským časem (SEČ) a ve stanoveném období letním časem (LČ) s rozdělením od 00:00 do 24:00 hodin. Datum a způsob přechodu na LČ a zpět na SEČ stanoví příslušné vládní nařízení[12].

(2) Všichni zaměstnanci vykonávající dopravní službu, pokud to výkon jejich práce vyžaduje, musí mít správně jdoucí hodinky nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase.

(3) Ve fyzicky obsazených služebních místnostech dopraven a stanovišť, kde je vykonávána dopravní služba, musí být umístěny správně jdoucí hodiny. Pro stanovení časových údajů při výkonu dopravní služby jsou pak tyto hodiny rozhodující. Dojde-li k poruše těchto hodin, jsou rozhodující hodinky výpravčího (nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase), který si časové údaje porovná s výpravčími sousedních stanic a ostatními zaměstnanci, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy (výhybkář, strážník oddílu, závorář).

[12] Neobsazeno

ČÁST DRUHÁ
STANIČNÍ A TRAŤOVÁ ZAŘÍZENÍ

kapitola I
Koleje

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 49
Základní pojmy

(1) Koleje ve stanici, v dopravně D3 a v dopravně RB se rozdělují na:

a) záhlaví,

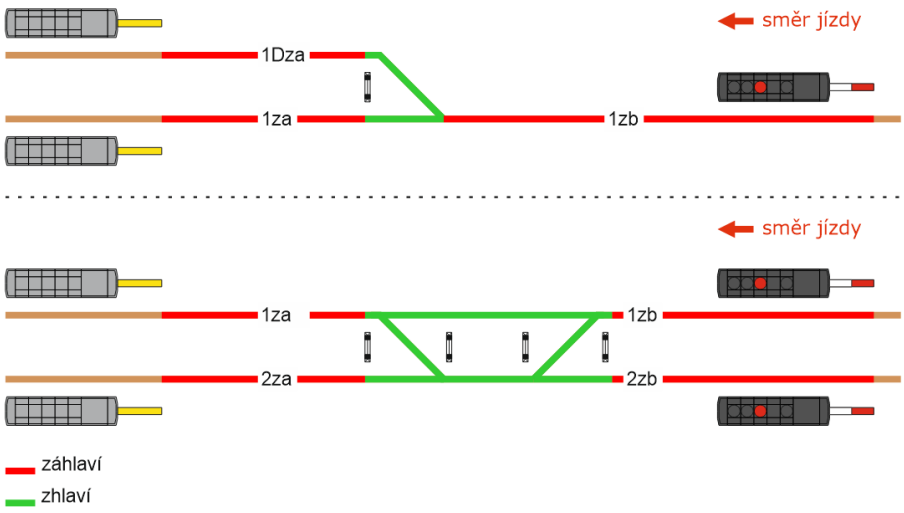
b) zhlaví,

c) staniční koleje.

(2) Koleje v odbočce jsou traťové a rozdělují se podle pravidel pro koleje ve stanici na:

a) záhlaví,

b) zhlaví.



obrázek 31

V odbočce se nesmí zřizovat koleje ve funkci staničních kolejí.

Odbočky, které byly zřízeny s kolejemi ve funkci staničních kolejí před účinností tohoto předpisu, musí být při nejbližší rekonstrukci (modernizaci) zabezpečovacího zařízení změněny na stanici (výhybnu) v souladu s ustanoveními tohoto předpisu.

(3) **Záhlaví** je kolej mezi:

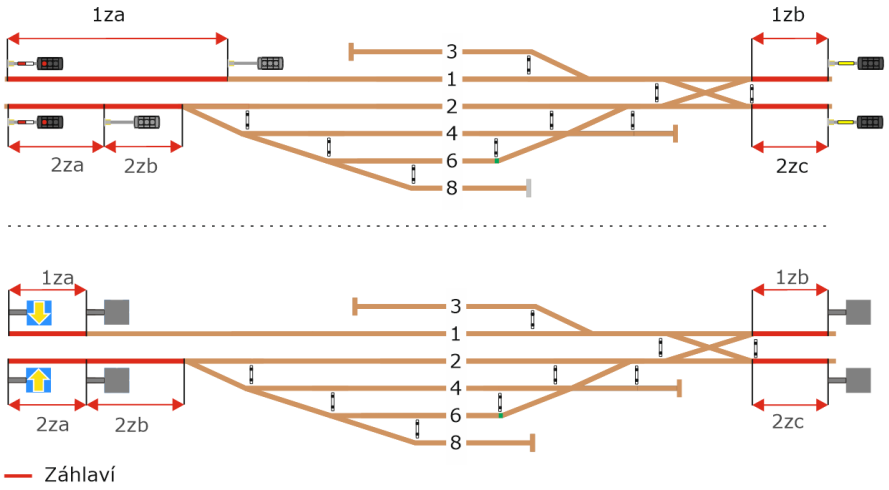
a) úrovní vjezdového návěstidla, nebo

b) úrovní vjezdové stop značky, nebo

c) úrovní lichoběžníkové tabulky

a krajní výhybkou. Jedná se o zaústění traťové koleje do dopravny s kolejovým rozvětvením.

(4) Nenavazuje-li na záhlaví žádné zhlaví, končí záhlaví v úrovni odjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, stop značky pro opačný směr jízdy nebo koncovníku, platného pro příslušnou kolej (viz obrázek 32 – znázornění „1za").



obrázek 32

(5) Koleje na záhlaví se označují číslem traťové koleje zaústěné do stanice na příslušném záhlaví a malým písmenem index „z" a postupně index „a", „b" (např. „1za", „1zb") od začátku tratě v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (v dopravně D3 nebo dopravně RB bez kolejového rozvětvení)[13]; viz obrázek 32.

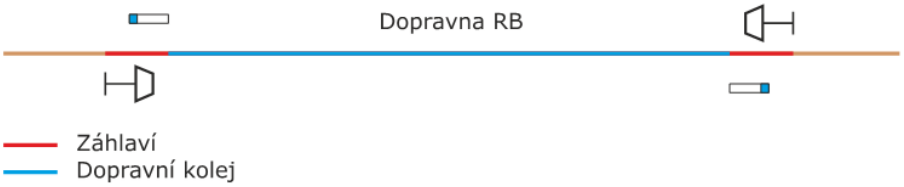
V případě, že do stanice je zaústěno více traťových kolejí různých tratí, je před index „z" doplněno velké písmeno, které je uvedeno na označovacím štítku vjezdového návěstidla před písmenem „S" nebo „L" (např. „1Dza", „1Dzb").

V písemných rozkazech (ve VR, v Edps apod.) se pro opatření na záhlaví uvede označení záhlaví a místopisné označení stanovené ZDD např. „na koleji 1za směr Bor" (není rozhodující, zda je to směr na vjezdu nebo odjezdu drážního vozidla).

Není-li záhlaví označeno podle tohoto odstavce (tzn. např. „1za") uvede se číslo traťové koleje a jeho místopisné označení stanovené ZDD např. „záhlaví traťové koleje č. 1 směr Bor". U jednokolejné tratě se uvede pouze místopisné značení stanovené ZDD např. „záhlaví traťové koleje směr Luka".

Na záhlaví se koleje mezi seřaďovacími návěstidly samostatně neoznačují.

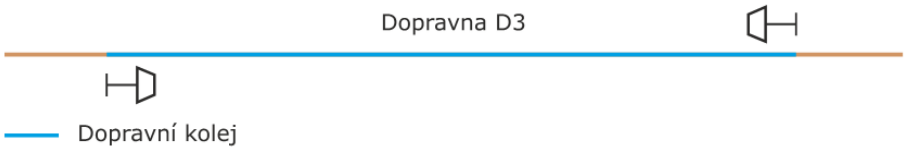
(6) Dopravna RB bez kolejového rozvětvení má záhlaví od lichoběžníkové tabulky k označníku a mezi označníky dopravní kolej (viz obrázek 33).



obrázek 33

[13] V případě neoznačení kolejí na záhlaví nebo jiného označení kolejí na záhlaví, se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližšího zřízení nového staničního zabezpečovacího zařízení.

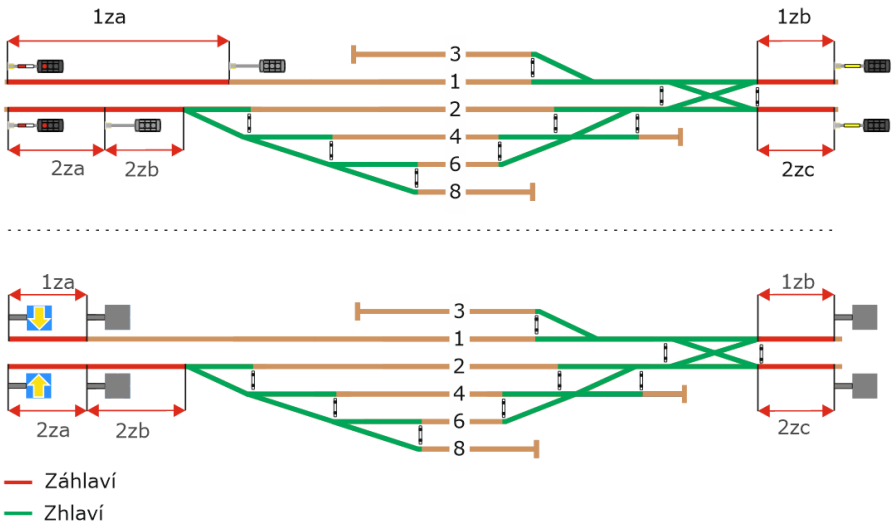
(7) Dopravna D3 bez kolejového rozvětvení záhlaví nemá, má pouze dopravní kolej (viz obrázek 34).



obrázek 34

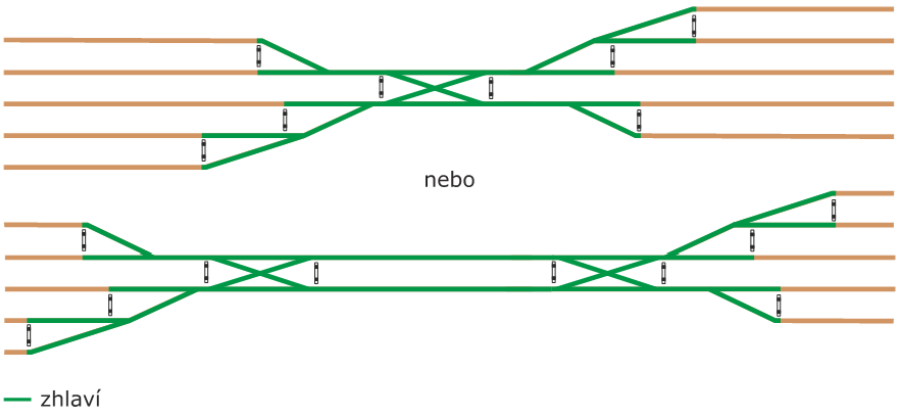
(8) **Zhlaví** je část kolejiště s výhybkami:

a) navazující bezprostředně na záhlaví stanice, odbočky, dopravny D3, dopravny RB (viz obrázek 35) nebo



obrázek 35

b) rozdělující skupiny kolejí (střední zhlaví, viz obrázek 36)[14].



obrázek 36

[14] Zhlaví (kromě středních zhlaví) se označuje názvem sousední nebo jiné vhodné stanice, např. „zhlaví směr Liberec", „liberecké zhlaví". Střední zhlaví se označuje místním názvem stanoveným ZDD, např. „jižní zhlaví obvodu Přednádraží".

(9) Samostatná výhybka nebo kolejová spojka umístěná ve staniční koleji se nepovažuje za zhlaví.

(10) **Staniční koleje** jsou koleje:

a) mezi zhlavími ve stanici, popř. za zhlavím jedná-li se o kusou kolej, v dopravně D3 s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími;

b) v dopravně D3 bez kolejového rozvětvení mezi lichoběžníkovými tabulkami (viz obrázek 34);

c) v dopravně RB s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími;

d) v dopravně RB bez kolejového rozvětvení mezi označníky (viz obrázek 33).

(11) Staniční koleje mohou být průběžné i kusé.

(12) **Dopravní koleje** (dále také i „koleje určené pro jízdu vlaků") jsou staniční koleje primárně určené pro vjezdy, průjezdy nebo odjezdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunových dílů.

(13) **Manipulační koleje** jsou staniční koleje určené pro manipulaci s vozidly, případně staniční koleje pro jiné účely. Podrobnosti stanoví ZDD.

(14) **Spojovací kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej spojující jednotlivé obvody stanice nebo na ně navazující kolejiště, popř. spojující stanici s vlečkou (nejedná-li se o traťovou kolej).

(15) **Koleje určené pro jízdu vlaků** je společný název pro:

a) záhlaví,

b) část zhlaví,

c) dopravní koleje (příp. i spojovací kolej),

po kterých se uskutečňují v příslušné vlakové cestě jízdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunových dílů.

(16) **Hlavní kolej** je dopravní kolej, která je přímým pokračováním průběžné traťové koleje alespoň na jednom zhlaví. Není-li možno určit tímto způsobem hlavní kolej, rozhodne gestorský útvar tohoto předpisu[15], která dopravní kolej se označí jako hlavní kolej.

(17) **Předjízdná kolej** je dopravní kolej sousedící s hlavní kolejí a sloužící především pro předjíždění vlaku jiným vlakem jedoucím stejným směrem.

(18) **Vjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro vjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá přímo u koleje hlavní návěstidlo nebo návěstidlo s návěstí **Konec vlakové cesty**, u kterého končí vlaková cesta, není kolejí vjezdovou.

(19) **Odjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá hlavní návěstidlo, které je platné pro tuto kolej, není kolejí odjezdovou pro daný směr jízdy (vyjma stanice bez odjezdových návěstidel).

[15] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(20) **Průjezdná kolej** je kolej, která je určena pro jízdy drážních vozidel a není kusou kolejí. Průjezdná kolej, která je určena pro jízdy vlaků může být i vjezdovou kolejí [za dodržení ustanovení odst. (18) tohoto článku] anebo odjezdovou [za dodržení ustanovení odst. (19) tohoto článku].

(21) **Odvratná kolej** je kolej zabraňující nežádoucímu vjetí vozidel do vlakové případně posunové cesty.

(22) **Záchytná kolej** je kusá kolej, zamezující nebo zmenšující následky ujetí drážních vozidel. Na záchytné koleji je zakázáno odstavovat drážní vozidla.

(23) **Kusá kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej zakončená zpravidla zarážedlem. V případě, že je kusá kolej dopravní, musí být před jejím zakončením vždy návěstidlo, u kterého končí vlaková cesta (návěst **Stůj**, **Stop značka ETCS** nebo návěst **Konec vlakové cesty**). V tomto případě se z dopravního hlediska nejedná o kusou kolej.

(24) **Odstavná kolej** je kolej určená k odstavování vozidel, která je zařazena do zařízení služeb.

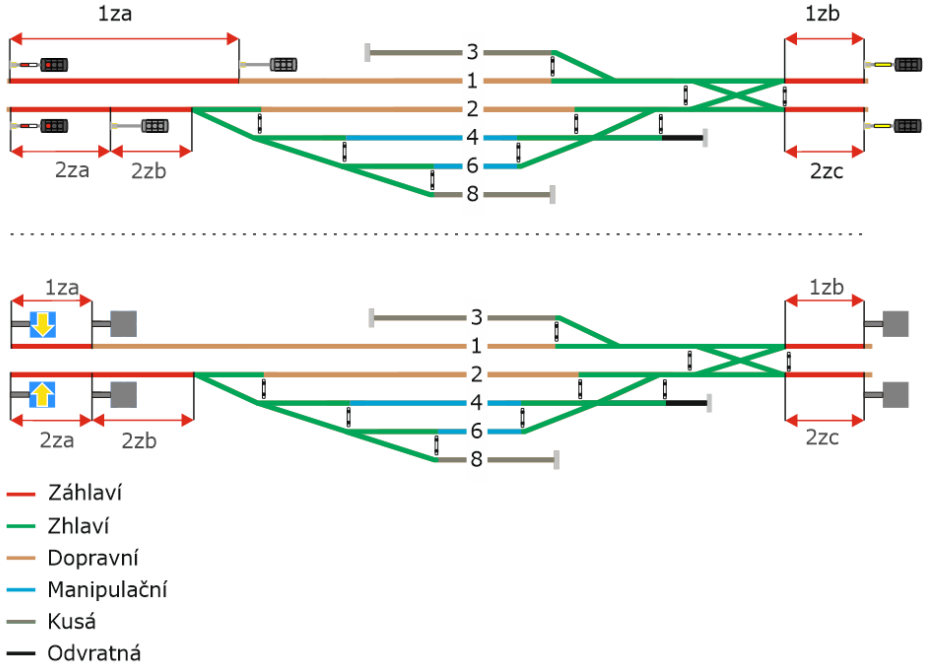
(25) **Kolej se zvláštním režimem** je kolej, pro kterou platí zvláštní podmínky pro udělení souhlasu s jejím obsazením[16].

(26) **Směrová kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej ve směrové skupině seřaďovací stanice, určená pro shromažďování vozů podle jejich určení.

(27) **Přísunová kolej** je manipulační kolej, která slouží k přísunu vozů na svážný pahrbek.

(28) **Výtažná kolej** je manipulační kolej, která je určena k vytahování souprav vozidel za účelem jejich rozřadění.

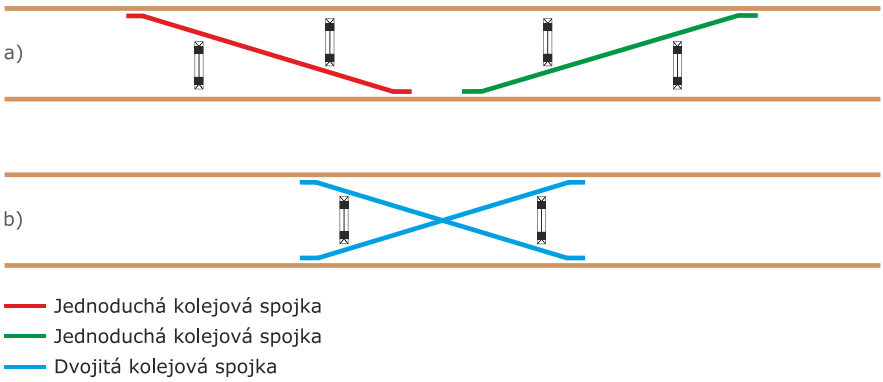
(29) Příklady kolejí ve stanici (viz obrázek 37).



obrázek 37

[16] Podmínky jsou popsány v platném Prohlášení o dráze a jejich seznam je uveřejněn na Portále provozování dráhy (provoz.spravazeleznic.cz/Portal/) v části Přístup -> Služby a zařízení služeb.

(30) **Kolejová spojka** je spojení dvou sousedních kolejí pomocí výhybek[17] (viz obrázek 38). Kolej mezi výhybkami v kolejové spojce se nečísluje.



obrázek 38

(31) **Kolejový úsek** (dále také „KÚ") je společný název pro část koleje se zařízením, které vyhodnocuje nepřítomnost drážního vozidla ve sledovaném úseku nebo vyhodnocuje průjezd drážního vozidla kontrolním místem, například kolejový obvod, úsek počítače náprav apod. (za kolejový obvod je považována i izolovaná kolejnice a izolovaná kolej).

Tam, kde je tímto předpisem stanovena povinnost jednat určitým způsobem při jízdě vozidel neovlivňujících kolejové úseky, se tato povinnost vztahuje ke konkrétnímu zařízení (ke kolejovým obvodům nebo k počítačům náprav), které vozidlo neovlivňuje.

(32) **Traťová kolej** je kolej na širé trati. Traťová kolej, která zpravidla spojuje dvě sousední dopravny s kolejovým rozvětvením (dvě sousední dopravny D3, dvě sousední dopravny RB), se nazývá průběžná traťová kolej. Traťovou kolejí je i průběžná, odvratná a manipulační kolej v nákladišti.

(33) **Dvoukolejná trať nebo vícekolejná trať** (dále také „dvou a vícekolejná trať") je trať, kde jsou dopravny s kolejovým rozvětvením spojeny dvěma nebo více průběžnými traťovými kolejemi téže trati.

(34) **Souběh kolejí** je případ, kde osová vzdálenost sousedících kolejí různých tratí nebo kolejí na širé trati a/nebo na záhlaví není větší než 10 metrů.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 50
Číslování staničních kolejí

(1) Staniční koleje (včetně kusých, výtažných a odvratných kolejí) musí být označeny arabskými čísly, popřípadě se čísla doplní i písmenem podle zásad stanovených v tomto článku. V jedné dopravně se stejné označení kolejí nesmí opakovat. Označovat koleje slovními názvy je zakázáno.

(2) Hlavní kolej ve stanici na jednokolejné trati se označí arabským číslem 1. Ve stanicích na dvoukolejné nebo vícekolejné trati se hlavní koleje číslují jako koleje traťové.

(3) Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi se číslují padesátkovými sériemi. Příklady číslování těchto kolejí jsou uvedeny v Příloze A.

[17] Kolejová spojka může být konstruována jako jednoduchá [viz obrázek 38 a)]. Dvojitou kolejovou spojkou se označuje kolejová konstrukce, kdy se dvě jednoduché kolejové spojky vzájemně kříží [viz obrázek 38 b)].

(4) Označení nulté staniční koleje se může v dopravně použít pouze v případě, že je v pokračování nulté traťové koleje[18].

(5) Nultá staniční kolej není sudou ani lichou kolejí. Zavádí-li se dopravní opatření (např. výluka trakčního vedení) pro nultou staniční kolej, musí to být v pokynu, resp. v dokumentu (písemném rozkazu, VR apod.) výslovně uvedeno.

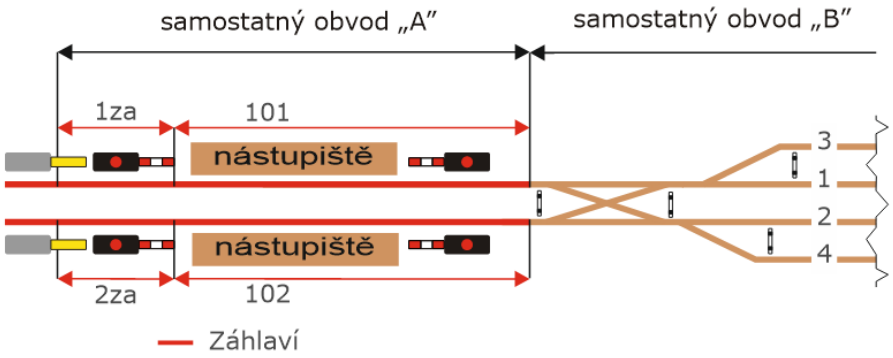
(6) Pro číslování kolejí je pro označení polohy **vpravo** nebo **vlevo** rozhodující směr od začátku ke konci trati. Směr od začátku ke konci trati je uveden v TTP.

(7) Ostatní staniční koleje se očíslují zpravidla postupně od hlavních kolejí, a to vlevo čísly lichými a vpravo čísly sudými. Výjimečně mohou být číslovány postupně od krajní (určené) koleje arabskými čísly 1, 2, 3 atd.

(8) Čísla kolejí v jednotlivých staničních obvodech se navzájem mohou odlišovat stovkovými sériemi. V jednom obvodu se použije pouze jedna stovková série. V obvodu jedné stanice se může každá stovková série vyskytovat pouze jednou.

Je-li vytvořen samostatný obvod na záhlaví stanice (výhybny), čísluje se kolej podle pravidel stanovených pro staniční koleje (viz obrázek 39).

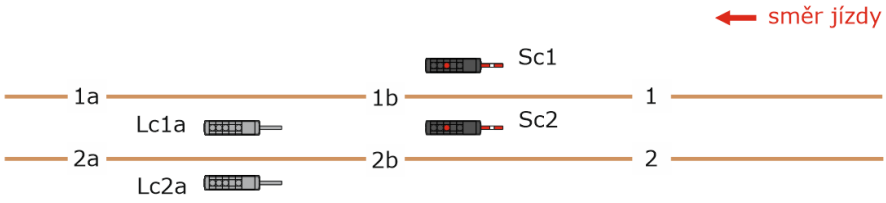
Číslování kolejí stanoví ZDD.



obrázek 39

(9) V odbočných stanicích se koleje číslují zpravidla podle hlavní trati.

(10) V případě, že je kolej dělena hlavními návěstidly (stop značkami) a mezi těmito návěstidly je kolej bez výhybek, musí být tato kolej bez výhybek očíslována a rozlišena písmenným indexem (postupně malé písmeno abecedy, počínaje písmenem „a", např. „1a", „1b", „1c"). Takto označená část koleje se považuje za samostatnou staniční kolej (viz obrázek 40).



obrázek 40

[18] Ustanovení tohoto odstavce musí být uplatňováno u staveb, které byly projektovány po 1. červenci 2022.

(11) Části staničních kolejí:

a) mezi hlavními návěstidly,

b) mezi seřaďovacími návěstidly,

c) mezi stop značkami,

pokud mezi nimi nejsou výhybky, se rozlišují písmenným indexem [viz odst. (10) tohoto článku].

Koleje s písmenným indexem se označují v pořadí dle abecedy, a to ve směru od začátku ke konci tratě. Takto označená část koleje se považuje za samostatnou staniční kolej.

Části staničních kolejí mezi lokalizačními značkami se písmennými indexy neoznačují.

(12) Koleje různého rozchodu v jedné stanici se číslují pro každý rozchod samostatně, přičemž za číslo úzkorozchodných kolejí se doplní malé písmeno „u" (např. „1u", „5au").

(13) Spojovací koleje se ve stanici označují čísly 90 až 99. Podle potřeby lze číslo doplnit velkým písmenem, které vyjadřuje začáteční písmeno názvu spojovací koleje (např. spojovací dílenskou kolej lze označit „90D").

(14) Čísla 90 až 99 nesmí být použita pro číslování jiných než spojovacích kolejí.

(15) Po dobu přestavby dopravny s kolejovým rozvětvením může být povoleno odchylné číslování kolejí podle schválené projektové dokumentace.

(16) V případě odlišného označení kolejí od zásad uvedených v tomto článku se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 51
Číslování traťových kolejí

(1) Koleje na širé trati se číslují takto:

a) Na jednokolejné trati se kolej číslem neoznačuje. Pro potřeby značení stop značek, lokalizačních značek a pro potřeby provozních aplikací nebo při sepisování písemného rozkazu se kolej označí arabským číslem 1.

b) Na dvoukolejné a tříkolejné trati se označí:

1. levá traťová kolej arabským číslem 1;

2. pravá traťová kolej arabským číslem 2;

3. střední traťová kolej arabským číslem 0.

c) Na čtyřkolejné (šestikolejné) trati se označí:

1. levá střední traťová kolej arabským číslem 1;

2. pravá střední traťová kolej arabským číslem 2;

3. ostatní traťové koleje se očíslují postupně od středních traťových kolejí, a to vlevo čísly lichými a vpravo čísly sudými.

d) Na pětikolejné (sedmikolejné) trati se označí:

1. střední traťová kolej arabským číslem 0;

2. ostatní traťové koleje se očíslují postupně od střední traťové koleje, a to vlevo čísly lichými a vpravo čísly sudými.

(2) Pro číslování traťových kolejí je pro označení polohy **vpravo** nebo **vlevo** rozhodující směr od začátku ke konci trati. Směr od začátku ke konci trati je uveden v TTP.

(3) Označení traťových kolejí se uvede v TTP, kde se uvede i číslování traťových kolejí vícekolejných tratí.

(4) V odůvodněných případech mohou být čísla traťových kolejí různých tratí rozlišena stovkovými sériemi.

(5) Traťové koleje v obvodu nákladišť a odboček se označují a číslují podle zásad číslování kolejí ve stanici.

kapitola II
Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 52
Základní pojmy

(1) **Výhybkou** se rozumí kolejové zařízení umožňující přechod drážních vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy.

(2) **Obvod výhybky**[19] je pro účely předpisů pro provozování dráhy vymezen úsekem koleje:

a) u jednoduché výhybky od hrotů jazyků po námezník;

b) u křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky od námezníku po námezník.

(3) **Obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu** je úsek koleje v obvodu stanice nebo odbočky, který

a) začíná:

1. od hlavního návěstidla, umístěného přímo u koleje, nebo

2. od návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, nebo

3. od úrovně vjezdového návěstidla správné koleje, nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo;

b) končí:

1. v případě obvodu výhybek přilehlých k vjezdovému nebo cestovému návěstidlu poslední pojížděnou výhybkou:

- před následujícím hlavním návěstidlem v obvodu dopravny, platným pro příslušný směr jízdy a umístěným přímo u koleje, nebo

- před následujícím návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro příslušný směr jízdy;

2. v případě obvodu výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu poslední pojížděnou výhybkou v obvodu dopravny.

(4) Část výhybky s pohyblivými jazyky a opornicemi se nazývá **výměna**.

(5) Část výhybky nebo kolejové křižovatky s pohyblivými částmi srdcovky se nazývá **pohyblivý hrot srdcovky**, případně **pohyblivé hroty srdcovky** (PHS).

(6) **Jednoduchá výhybka** umožňuje jízdu drážních vozidel z jedné koleje do dvou zaústěných směrů, a naopak z těchto zaústěných směrů jízdu do jedné koleje. Za jednoduchou výhybku se považují také výhybky z jednoduché výhybky odvozené, tj. obloukové, oboustranné.

(7) **Dvojitá výhybka** umožňuje jízdu drážních vozidel z jedné koleje do tří zaústěných směrů, a naopak z těchto zaústěných směrů jízdu do jedné koleje.

[19] Pro potřeby vymezení vyloučené výhybky se za začátek jednoduché výhybky považuje stavební začátek výhybky (výměnový styk); u křižovatkové výhybky stavební začátek/konec výhybky (počáteční/koncový styk).

(8) **Křižovatková výhybka** je výhybka se čtyřmi zaústěnými směry. Umožňuje jízdu drážního vozidla do protilehlého směru výhybky přímým nebo vedlejším směrem.

(9) **Poloviční křižovatková výhybka** je křižovatková výhybka se čtyřmi zaústěnými směry. Umožňuje jízdu drážního vozidla do jednoho protilehlého směru výhybky přímým nebo odbočným směrem, do druhého protilehlého směru výhybky pouze přímým směrem.

(10) **Kolejová křižovatka** je úrovňové křížení dvou kolejí. Umožňuje jízdu drážního vozidla do protilehlého směru kolejové křižovatky pouze přímým směrem.

(11) **Odvratná výhybka** pro účely tohoto předpisu je výhybka, která tvoří přímou boční ochranu jízdní cesty tím, že je přestavena na jinou kolej, než po které je postavena jízdní cesta.

(12) **Ručně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná přímo zaměstnancem (rukojetí závaží výměníku).

(13) **Místně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná technickým zařízením, které musí být umístěno v blízkosti této výhybky (např. řadičem z pomocného stavědla).

(14) **Ústředně přestavovaná výhybka** je výhybka, přestavovaná technickým zařízením, které je umístěno na určeném obslužném pracovišti.

(15) **Výhybka přestavovaná nouzově ručním způsobem** je výhybka přestavovaná např. klikou nebo jiným ručním způsobem.

(16) **Výhybkové návěstidlo** je vstřícné nepřenosné návěstidlo, které návěstí směr pro jízdu vozidla přes výhybku a informuje o poloze, do které je výhybka přestavena. Návěst výhybkového návěstidla neinformuje o přestavení výhybky do koncové polohy.

(17) **Přenosný výměnový zámek** je přenosný mechanický zámek, který zajišťuje polohu přilehlého jazyka výhybky k opornici a brání přestavení výměny.

(18) **Přenosný odtlačný zámek** je přenosný mechanický zámek, který zajišťuje polohu odlehlého jazyka výhybky nebo PHS křižovatkové výhybky (popř. kolejové křižovatky s PHS) a brání přestavení výměny nebo PHS.

(19) **Přenosný zámek čelisťového závěru** je přenosný mechanický zámek určený pro výhybky s čelisťovým závěrem, který zajišťuje čelisťový závěr v koncové poloze (podepírá čelisťový závěr) a zabraňuje přestavení výměny nebo PHS.

(20) **Přenosný zámek PHS** je přenosný mechanický zámek, který zajišťuje přiléhání hrotu přestavitelné srdcovky ke křídlové nebo kolenové kolejnici.

(21) Pro potřeby tohoto předpisu je pro přenosné výměnové zámky, přenosné odtlačné zámky, přenosné zámky čelisťového závěru a přenosné zámky PHS používán společný pojem přenosný zámek.

(22) Přenosné zámky vybavené ústrojím pro uzamykání musí mít hlavní a náhradní klíč. Klíč musí být označen obdélníkovým štítkem, na kterém je:

a) uvedena zkratka dopravny;

b) uvedeno pořadové číslo přenosného zámku;

c) písmeno „V“ u přenosného výměnového zámku (u náhradního klíče „NV“);

d) písmeno „VO“ u přenosného odtlačného zámku (u náhradního klíče „NVO“);

e) písmeno „VČ“ u přenosného zámku čelisťového závěru (u náhradního klíče „NVČ“);

f) písmeno „VS“ u přenosného zámku PHS (u náhradního klíče „NVS“).

Uložení hlavních a náhradních klíčů stanoví ZDD.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 53
Číslování výhybek a kolejových křižovatek

(1) Opatření uváděná v tomto předpise pro výhybky se vztahují i na kolejové křižovatky s PHS.

(2) Každá výhybka a kolejová křižovatka (kromě střední části dvojité kolejové spojky) má své číslo.

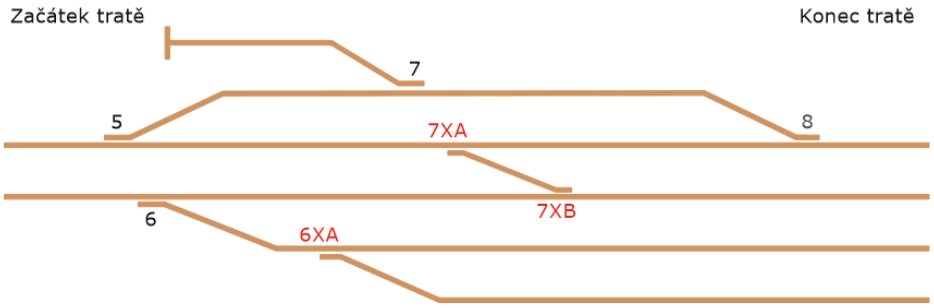
(3) Výhybky a kolejové křižovatky se číslují arabskými čísly postupně od začátku trati, a to zvlášť v každé stanici, dopravně D3, dopravně RB, nákladišti a na odbočce, počínaje arabským číslem 1.

(4) U výhybek a kolejových křižovatek ve stejné úrovni se označí nižším číslem výhybka nebo kolejová křižovatka v koleji s nižším číslem.

(5) U jednoduchých a dvojitých výhybek je pro určení polohy rozhodující začátek výhybky.

(6) U křižovatkových výhybek a kolejových křižovatek je pro určení polohy rozhodující jejich střed.

(7) Zvětší-li se dodatečně počet výhybek a kolejových křižovatek, mohou se tyto označit číslem sousední výhybky, k němuž se připojí velkým písmenem index „X“ a postupně velké písmeno abecedy, počínaje písmenem „A“, např. „4XA“, „4XB“, atd. (viz obrázek 41).

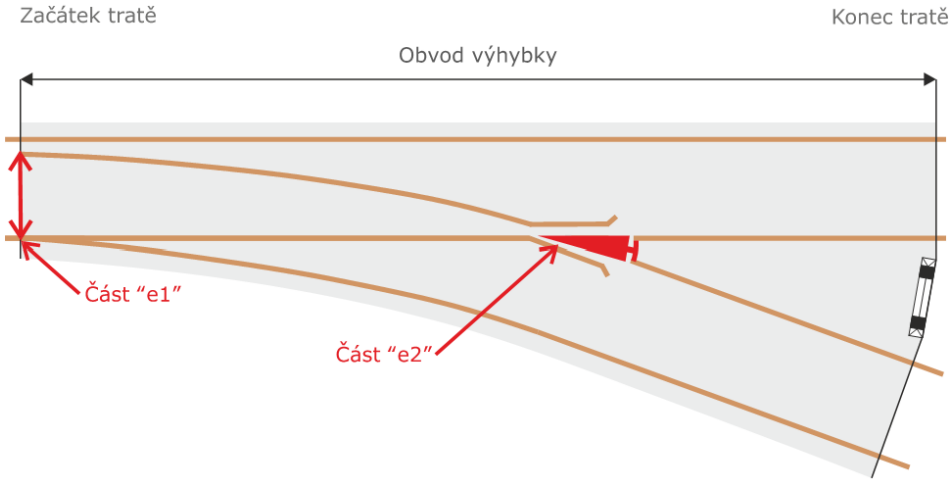


obrázek 41

(8) Po odstranění výhybek mohou zůstat jejich čísla neobsazená.

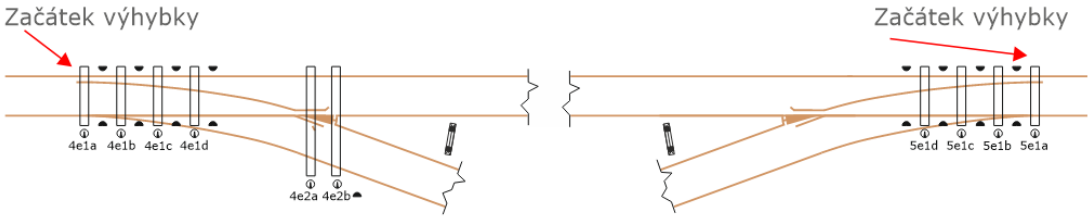
(9) Číslování výhybek v rámci přestavby stanice je uvedeno v čl. 54.

(10) V případě, že je jednoduchá výhybka vybavena PHS, označují se výměna a PHS indexem „e", za který je ještě přiřazeno číslo „1, 2", přičemž index „1" se použije pro označení výměny a index „2" pro označení PHS, např. „44e1" (viz obrázek 42).



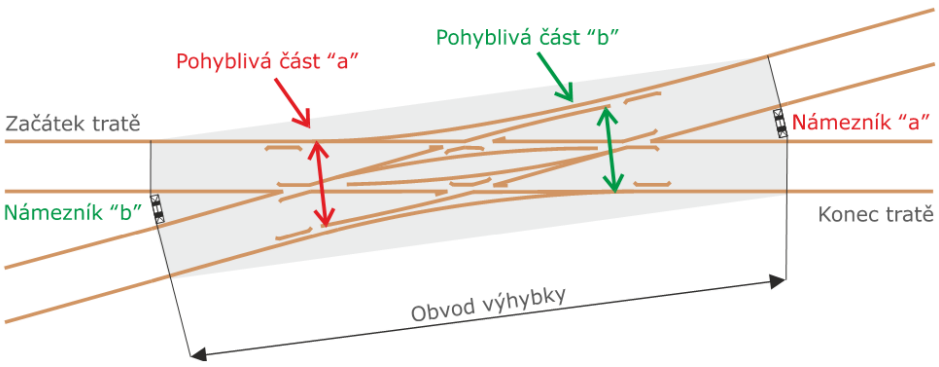
obrázek 42

(11) U jednoduchých výhybek s PHS, kde je použito více přestavníků, se k příslušnému indexu a číslu přiřadí i pořadí přestavníku od začátku výhybky („5e1a", „5e1b", „5e1c", atd. – viz obrázek 43). Značení, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



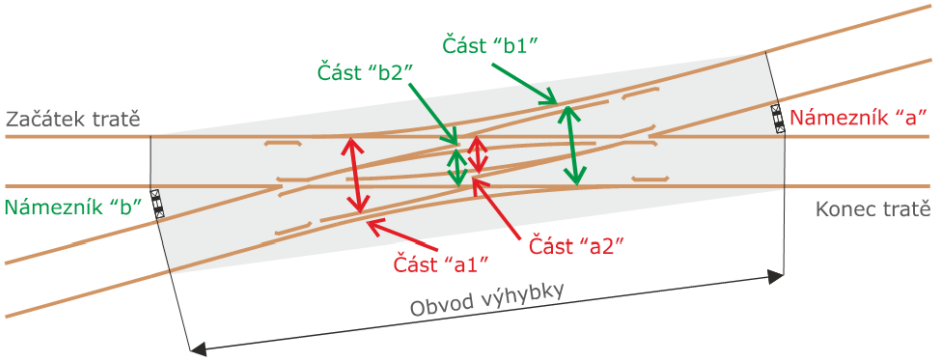
obrázek 43

(12) Na křižovatkové výhybce bez PHS, se označuje výměna blíže k začátku trati indexem „a", výměna blíže ke konci trati indexem „b" (viz obrázek 44). Výměna se označuje pouze „12a" a „12b"; příklad označení celé konstrukce křižovatkové výhybky „12ab").



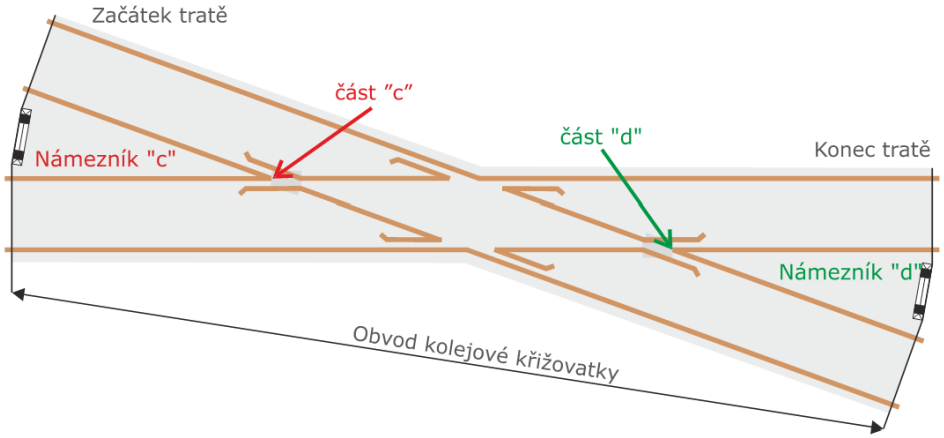
obrázek 44

(13) V případě, že je křižovatková výhybka vybavena PHS, označují se výměna a PHS pojížděné proti hrotu ve směru od začátku tratě indexem „a" a výměna a PHS pojížděné proti hrotu ve směru od konce tratě indexem „b". Za indexy „a, b" je ještě přiřazován číselný index „1, 2", přičemž index „1" se použije pro označení výměn a index „2" pro označení PHS (viz obrázek 45). Výměna se označuje pouze „4a1" a „4b1"; PHS se označuje pouze „4a2" a „4b2"; příklad označení celé konstrukce křižovatkové výhybky: „4ab".



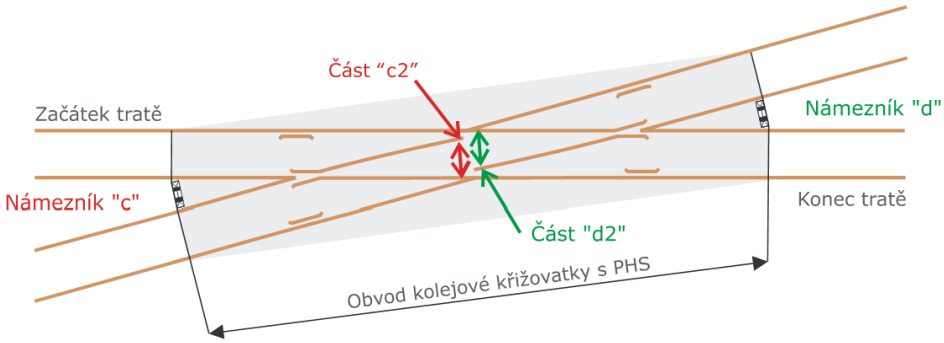
obrázek 45

(14) Část kolejové křižovatky směřující k začátku trati se označí indexem „c" a část směřující ke konci trati indexem „d", např. „25d" (viz obrázek 46).



obrázek 46

(15) Je-li kolejová křižovatka vybavena PHS, je k indexům „c, d" přiřazován index „2", např. „17c2" (viz obrázek 47).



obrázek 47

(16) Před čísla odbočných výhybek vleček odbočujících na širé trati se přidá velké písmeno (zpravidla počáteční písmeno názvu vlečky v době zřízení výhybky, resp. v době poslední rekonstrukce zabezpečovacího zařízení – např. „T1“). V případě označení výhybek odlišných od zásad uvedených v tomto odstavci se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(17) Výhybky různého rozchodu v jedné stanici se číslují pro každý rozchod samostatně, přičemž za číslo úzkorozchodných výhybek se doplní malé písmeno „u“, např. „4u“.

(18) V samostatných obvodech stanice se výhybky mohou číslovat stejnou stovkovou sérií, jako jsou číslovány koleje, pokud bude dodržena podmínka, že v obvodu jedné stanice nebude více výhybek stejného čísla.

(19) Výhybky v obvodech jiných OS SŽ se číslují postupně, počínaje první výhybkou, která následuje za spojovací kolejí, a to podle stejných zásad jako výhybky ve stanici. Čísla výhybek a kolejových křižovatek se v obvodech jiných OS SŽ a v jednotlivých staničních obvodech mohou odlišovat stovkovými sériemi, musí však být zajištěno, že číslo výhybky bude ve stanici jedinečné. Pokud obvody jiných OS SŽ vzniknou až po uvedení zabezpečovacího zařízení do provozu, mohou zůstat původní čísla výhybek až do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(20) Výhybky se označují číslem (příp. v kombinaci s písmeny) buď v černém poli výhybkového návěstidla, na stožárku výhybkového návěstidla nebo na výměníkovém závaží. Výhybky bez výhybkového návěstidla a bez výměníku se označují na bočních stranách přestavníku nebo na nízkém sloupku v blízkosti přestavníku. Na vlečkách vlastněných státem nebo SŽ a provozovaných SŽ se výhybky číslují podle zásad stanovených pro číslování výhybek v tomto článku.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 54
Číslování výhybek a kolejových křižovatek v rámci přestavby

(1) Příklady grafického znázornění číslování výhybek v rámci rekonstrukce nebo přestavby jsou uvedeny v Příloze A.

(2) Výhybky, u kterých z důvodu rekonstrukce nebo přestavby vzniká duplicita číslování (označení), případně je to provozně výhodnější (přehlednější), se označují a číslují podle těchto pravidel (příklad):

a) výhybka „stará“ – původní výhybka, která je označena indexem „XS“, např. „4XS“ a po skončení rekonstrukce bude zpravidla snesena (případně označena jiným číslem výhybky bez indexu);

b) výhybka „nová“ – nově vložená výhybka, která je označena indexem „XN“, např. „12XN“ a po skončení rekonstrukce zůstane v konečné konfiguraci kolejiště, s označením pouze číslem bez indexu;

c) výhybka „provizorní“ – dodatečně vložená výhybka v průběhu stavby, pro konkrétní stavební postup (postupy) a která bude s ukončením rekonstrukce snesena, pro tyto výhybky platí v plném rozsahu ustanovení čl. 53 odst. (7).

(3) Další zásady označování duplicitních výhybek během stavebních postupů:

a) při číslování výhybek se v rámci jedné dopravny smí používat vždy buď jen index „XN" nebo index „XS";

b) při číslování staré (původní) výhybky s indexem „XS" se nově vložená výhybka označí pouze číslem, bez indexu;

c) při číslování nově vložené výhybky s indexem „XN", se u staré (původní) výhybky ponechá pouze číslo bez indexu, s ukončením rekonstrukce se u nově vložené výhybky zruší index „XN" a výhybka zůstane očíslovaná pouze číslem. Původní výhybka je buď snesena, nebo přečíslována.

(4) Pokud při přestavbě stanice dojde k posunutí výhybek, mohou posunutým výhybkám zůstat původní čísla, i když je tím porušena zásada postupného číslování, a to až do ukončení stavebních prací nebo do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(5) V případě historického označení výhybek (např. „22A", „22B" po rozložení křižovatkové výhybky „22ab"), musí být výhybky přeznačeny nejpozději v okamžiku, kdy dojde k nejbližší rekonstrukci (modernizaci) zabezpečovacího zařízení.

(6) V případě, kdy bude během stavebního postupu vložena nová výhybka, která dosud neměla ve staničním zabezpečovacím zařízení (dále také „SZZ") ovládací a indikační prvky a bude vytvořena závislost této výhybky na SZZ, např. pomocí elektromagnetického zámku, bude označena novým číslem bez indexu. V případě duplicity, bude stará výhybka stejného čísla označena indexem „XS" (včetně příslušné dokumentace).

(7) Označování duplicitních výhybek vždy odsouhlasuje v rámci přezkušování Závěrové tabulky dopravně-technický specialista Centra podpory řízení provozu (dále také „CPŘP").

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 55
Hlavní klíče od zámků výhybek

(1) Každý mechanický zámek pro uzamknutí výhybek musí mít hlavní a náhradní klíč. Typy, použití a označení klíčů stanoví předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení.

(2) Pro uložení hlavních klíčů od zámků kolejových křižovatek s PHS platí stejné zásady jako u výhybek.

(3) Hlavní klíče od zámků výhybek uzamčených pro vlakovou cestu, které nejsou zapojeny do zabezpečovacího zařízení, má v úschově výpravčí nebo výhybkář. Podrobnosti stanoví ZDD. Jsou-li uzamčené výhybky zapojeny do zabezpečovacího zařízení, musí být klíče od zámků výhybek uzamčeny a drženy zabezpečovacím zařízením.

(4) Hlavní klíče od zámků výhybek, které jsou při vlakových cestách pojížděny proti hrotu nebo tvoří odvrat a nejsou drženy v zabezpečovacím zařízení, musí být zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů".

(5) „Tabule k zavěšování hlavních klíčů", umístěná v uzamykatelné zasklené skříňce, se používá tam, kde určený zaměstnanec smí opustit místnost, aniž je povinen ji uzamknout (dopravní kancelář, stanoviště). Skříňka musí být uzamčena i mimo vlakovou dopravu a určený zaměstnanec musí mít po dobu výkonu dopravní služby klíč od ní vždy u sebe. Na pracovištích, která nejsou nepřetržitě obsazena, musí místo uložení klíče od skříňky s „Tabulí k zavěšování hlavních klíčů" stanovit ZDD.

(6) Samostatně umístěná „Tabule k zavěšování hlavních klíčů" se smí používat tam, kde určený zaměstnanec smí opustit místnost, ale jen tehdy, když ji uzamkne. Dále se používá například při výlukách zabezpečovacího zařízení.

(7) V ZDD se uvede, které výhybky musí být uzamčeny i mimo vlakovou dopravu a kdo od nich uschovává hlavní klíče.

(8) Hlavní klíče od trvale uzamčených výhybek, které jsou pojížděny vlaky (včetně příslušných odvratných výhybek), musí být vždy zapečetěny a umístěny u zaměstnance, v jehož obvodu výhybka leží, a při stavění vlakové cesty tento zaměstnanec odpovídá za její správnou polohu podle Závěrové tabulky. Hlavní klíče od trvale uzamčených výhybek, které nejsou pojížděny vlaky, má vždy v úschově přednosta ÚSŘP nebo jím určený zástupce.

(9) Úschova hlavních klíčů od zámků výhybek nákladišť, odboček a vleček na širé trati (popř. klíčů od stavědel, včetně pomocných stavědel) je určena ZDD. Převzetí a odevzdání těchto klíčů potvrzuje určený zaměstnanec výpravčímu ve zvláštním zápisníku. ZDD může stanovit, že převzetí a odevzdání samostatných klíčů od pomocných stavědel zaměstnancem řízení provozu nemusí být evidováno. Klíče od pomocných stavědel mohou být trvale předány dopravci, tato skutečnost musí být uvedena v ZDD, včetně uvedení dopravce, který má klíče od pomocných stavědel trvale v úschově.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 56
Náhradní klíče od zámků výhybek

(1) Pro uložení náhradních klíčů kolejových křižovatek s PHS platí stejné zásady jako u náhradních klíčů výhybek.

(2) V ZDD se uvede, kdo a kde uschová náhradní klíče od zámků výhybek, uzamčených např. při krytí nesjízdných míst ve stanici, při krytí vozidel na staničních kolejích apod.

(3) Náhradní klíče smí vydat jen výpravčí (jiný uschovatel jen s jeho svolením) a jen tehdy, jestliže se hlavní klíč ztratil, poškodil nebo byl zapomenut, je-li nutno provést kontrolu nebo výměnu náhradního klíče anebo je-li třeba odemknout zámek náhradním klíčem.

(4) Skutečnost, že je vydán a používán náhradní klíč, musí být uvedena v odevzdávce dopravní služby výpravčího a výhybkáře (není-li výhybkářem výpravčí sám).

(5) Použití náhradního klíče se zaznamenává ve zvláštním záznamníku s uvedením označení klíče, příčiny, času, kdy byl náhradní klíč vydán, komu byl vydán a kdy byl vrácen. Záznamník je uložen ve skříňce s náhradními klíči. Zaměstnanec, který klíče pečetí, zapíše do záznamníku datum a čas, kdy byly klíče pečetěny, své příjmení a podpis.

(6) Zaměstnanec, který použije náhradní klíč, odpovídá za to, že jej uschovateli vrátí ve stanoveném čase. Uschovatel je povinen zajistit, aby klíč, popřípadě svazek klíčů, byl opět zapečetěn.

(7) Náhradní klíče musí být jednotlivě zapečetěny a uloženy odděleně od hlavních klíčů ve zvláštní uzamčené skříňce v místnosti výpravčího. Klíč od této skříňky má v úschově výpravčí. ZDD může určit k úschově náhradních klíčů a klíče od skříňky s náhradními klíči jiného zaměstnance, který je o použití náhradních klíčů prokazatelně poučen. V každé skříňce s náhradními klíči musí být uložen seznam náhradních klíčů, kde musí být uvedeno označení náhradních klíčů, tvary štítků a typy klíčů.

(8) Přednosta ÚSŘP nebo jím určený zástupce musí mít v úschově náhradní klíče těch výhybek, od nichž má v úschově hlavní klíče, tj. od výhybek uzamčených trvale nebo od výhybek, u nichž to bylo nařízeno při mimořádných opatřeních (při výlukách zabezpečovacího zařízení, výlukách apod.).

(9) Bylo-li by třeba při mimořádných opatřeních pečetit více než jeden náhradní klíč, zapečetí se klíče společně v jednom svazku, a to buď pro celé zhlaví, nebo podle jednotlivých obvodů odpovědnosti.

(10) Použije-li náhradní klíč oprávněný zaměstnanec OSPD, opatří jej po vrácení bezpečnostním uzávěrem do doby, než bude klíč, popř. svazek klíčů zapečetěn. Každý jiný zaměstnanec zajistí náhradní klíč tak, aby nemohl být použit po dobu, než bude zapečetěn (např. v zalepené obálce opatřené razítkem a podpisem zaměstnance).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17

článek 57
Ztráta hlavních a náhradních klíčů

(1) Ztratí-li se hlavní nebo náhradní klíč, musí se co nejdříve změnit typ klíče zámku. Dokud ztracený klíč není nalezen nebo typ klíče zámku změněn, musí se ztráta uvádět v odevzdávce dopravní služby výpravčích a výhybkářů. Výhybka, od které byl ztracen hlavní nebo náhradní klíč a která leží ve vlakové cestě nebo tvoří odvrat, se musí za jízdy vlaku vždy střežit.

(2) Je-li však výhybka zajištěna přenosným zámkem uzamykatelným:

a) nemusí být střežena ve smyslu odst. (1) tohoto článku;

b) musí být dle potřeby snížena rychlost jízdy přes výhybku podle zásad uvedených v předpise Z1.

(3) Ztratí-li se hlavní nebo náhradní klíč nebo je-li vydán náhradní klíč, musí výpravčí zajistit snížení rychlosti vlaků na rychlost stanovenou předpisem Z1 nebo předpisem SŽ T100 – Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení (dále také „předpis T100“).

●8 ●9

článek 58
Pečetění náhradních klíčů

(1) Náhradní klíče pečetí přednosta ÚSŘP nebo jím pověřený zástupce.

(2) K pečetění jednotlivých klíčů, popř. klíčů ve svazku, se použije tvrdé lepenky; klíč (klíče) se k lepence připojí provázkem. Konce provázku se spojí na rubu lepenky, opatří se pečetním voskem a otiskem kovového pečetidla OS SŽ tak, aby klíč nemohl být použit bez poškození pečetě.

(3) Náhradní klíče musí být zapečetěny do 5 pracovních dnů od jejich použití.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 59
Obsluha výhybek

(1) Opatření uváděná v tomto článku se vztahují i na výhybky a kolejové křižovatky vybavené PHS.

(2) Pro jízdy vlaků, PMD a posunu obsluhují výhybky a za jejich správnou polohu odpovídají výhybkáři.

(3) Je-li na výhybkářském stanovišti nebo stavědle několik výhybkářů[20], určí ZDD každému z nich přesně povinnosti a odpovědnost za bezpečnost vlakové cesty a posunové cesty.

[20] Za stanoviště s několika výhybkáři se považuje např. i stanoviště, na kterém je odborně způsobilá osoba k přestavování výhybek a na jiném stanovišti je odborně způsobilá osoba, která stejné výhybky pro jízdní cestu zajišťuje (závorníkem apod.).

(4) ZDD musí stanovit, že povinnosti výhybkáře při posunu přes ručně nebo místně přestavované výhybky plní odborně způsobilí zaměstnanci dopravce. V případě, že je na posunovém díle více zaměstnanců, kteří jsou odborně způsobilí plnit povinnosti výhybkáře, musí zaměstnanec řídící posun těmto zaměstnancům určit obvod jejich působnosti.

(5) Výhybkář přestavuje výhybky:

a) Pro jízdu vlaků a PMD jedoucího na/z nevyloučené koleje jen na přímý pokyn výpravčího, daný:

- telekomunikačním zařízením nebo
- ústně.

b) Pro jízdy posunových dílů na přímý pokyn zaměstnance řídícího posun (neplní-li povinnosti výhybkáře zaměstnanec řídící posun sám).

c) Při údržbě nebo opravě výhybky na pokyn udržujícího zaměstnance. Udržující zaměstnanec může dát pokyn výhybkáři k přestavení výhybky i prostřednictvím výpravčího.

d) Pro jízdy drážních vozidel na vyloučenou kolej, z vyloučené koleje a po vyloučené koleji na pokyn zaměstnance pro řízení sledu (strojvedoucího nebo vedoucího posunové čety, byl-li zaměstnancem pro řízení sledu pověřen).

e) Při výluce výhybky na pokyn zaměstnance řídícího sled (dále také „ZPŘS“), popř. vedoucího výlukových prací (dále také „VVP“); viz čl. 419 odst. (9).

K přestavování výhybek a výkolejek ve vyloučené koleji, které jsou závislé na výhybkách v nevyloučené koleji (např. odvratné výhybky), musí mít ZPŘS [podle písm. d) tohoto odstavce], popř. VVP [podle písm. e) tohoto odstavce] vždy souhlas i výpravčího.

(6) S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:

a) výhybkáři přestavovat výměny nebo PHS, pokud přes ně byla dovolena jízda vozidla;

b) výhybkáři přestavovat výměny nebo PHS výhybek a kolejových křižovatek obsazených vozidly;

c) pojíždět výhybky nebo výhybky a kolejové křižovatky s PHS, které nejsou přestaveny pro požadovaný směr jízdy, nejsou-li pro to konstruovány a není-li takový způsob jejich pojíždění proto dovolen (např. přes výhybky se samovratným přestavníkem).

(7) Přestavovat výměny těsně před pohybujícími se vozidly nebo výměny výhybek, obsazených vozidly (kromě výhybek, u kterých je vozidly obsazena i výměna), je však možno při posunu na spádovišti [nestanoví-li předpis SŽDC (ČSD) D110/T110 Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení jinak].

(8) Výhybka (výhybky) se považují za střežené, může-li je zaměstnanec ze svého stanoviště vidět a chránit proti neoprávněným zásahům od postavení příslušné jízdní cesty do doby, než všechna vozidla minou tyto pojížděné a odvratné výhybky.

(9) Přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek je nutno provést:

a) není-li stavědlový přístroj závislý na řídícím přístroji nebo není-li řídící přístroj vůbec, a přitom se nejedná o ústřední stavědlo;

b) dovoluje-li zabezpečovací zařízení výjimečně, aby výpravčí naznačil na řídícím přístroji skupinu kolejí, pro kterou je ve stavědle společný kolejový závěrník (skupinové jízdy);

c) má-li jet vlak po koleji, která není pojata do zabezpečovacího zařízení;

d) není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn nebo provést závěr jízdní cesty;

e) chybí-li na stavědlovém přístroji bezpečnostní závěr u nouzového vybavovacího zařízení závěru výměn nebo u výměnového souhlasového hradla;

f) na žádost udržujícího zaměstnance při údržbě nebo opravě zabezpečovacího zařízení;

g) při poruše indikačních prvků polohy výhybky nebo výkolejky;

h) při poruše drátovodů přestavníku nebo závorníku;

i) je-li z jakéhokoliv důvodu použit náhradní klíč.

(10) Správné přestavení výhybek pro požadovanou jízdní cestu musí být přezkoušeno podle ustanovení předpisu Z1.

(11) Nemůže-li se výhybkář při jízdě drážního vozidla přesvědčit podle činnosti zabezpečovacího zařízení nebo pohledem, že obvod výhybky není obsazen drážními vozidly, nesmí přes dotčenou výhybku dovolit jízdu drážního vozidla. U posunu se může na volnost obvodu výhybky dotázat zaměstnance řídícího posun.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 60
Poruchy a závady výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek

(1) Každou poruchu výhybky a kolejové křižovatky je nutné ihned ohlásit příslušnému výhybkáři a výpravčímu.

(2) Při poruchách výhybek se postupuje podle ustanovení předpisů Z1 a T100.

(3) V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení apod.) je nutno přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek na místě.

(4) Závady a poruchy na výhybkách, které mají vliv na jízdu vlaku (tzn. dojde ke zpoždění), musí výpravčí oznámit neprodleně provoznímu dispečerovi CDP.

(5) Pokud ve stanici (odbočce) nelze přestavit výhybku nebo výkolejku, musí výpravčí zjistit důvod nepřestavení sám nebo prostřednictvím zaměstnance řízení provozu, popř. zaměstnance OSPD.

(6) V případě, že ve stanici s DOZ není přítomen zaměstnanec řízení provozu SŽ, může výpravčí požádat strojvedoucího o zjištění příčiny nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky a podle možností o odstranění zjištěné závady (kámen, led, sníh nebo jiná zjevná překážka znemožňující přestavení výhybky nebo výkolejky). Strojvedoucí může tuto žádost odmítnout.

V případě, že strojvedoucí odsouhlasí zjištění a případné odstranění závady, musí s ním výpravčí sjednat podmínky zajišťující bezpečnost jeho pohybu a práce v kolejišti.

(7) Bezpečnost pohybu a práce v kolejišti podle odst. (6) tohoto článku musí být zajištěna:

a) zavedením bezpečnostní pomalé jízdy nebo

b) zákazem jízdy drážních vozidel.

(8) Strojvedoucí může pověřit jiného zaměstnance dopravce zjištěním zjevného důvodu nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky a podle možnosti odstraněním zjištěné závady a musí ho seznámit se sjednanými podmínkami bezpečnosti pohybu a práce v kolejišti.

●8 ●9

článek 61
Ošetřování výhybek a kolejových křižovatek

(1) Udržování výhybek, kolejových křižovatek a jejich zabezpečovacího zařízení v čistotě, čištění a mazání jejich posuvných a pohyblivých částí, čištění prostor u spojovacích tyčí, žlábků jazyků, srdcovek a přídržnic a udržování výhybkových návěstidel v použitelném stavu je povinností zaměstnanců OSPD.

(2) Odpovědnost za osvětlování výhybkových návěstidel stanoví ZDD.

(3) V případě zjištění poruchy na výhybce nebo kolejové křižovatce, která ohrožuje bezpečnost provozování dráhy anebo drážní dopravy, musí zaměstnanec, který tuto poruchu zjistil, tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu.

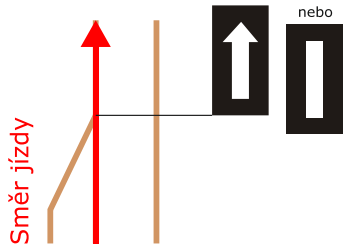
●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 62
Výhybková návěstidla

(1) Případy, kdy musí mít výhybka výhybkové návěstidlo, stanovuje předpis Z1.

(2) Výhybková návěstidla se umísťují vpravo nebo vlevo vedle kolejí, pro které platí.

Z prostorových důvodů nemusí být výhybkové návěstidlo přímo u koleje pro kterou platí (viz obrázek 48).



obrázek 48

(3) Je-li výhybkové návěstidlo poškozeno, chybí-li nebo má-li pochybnou, popř. nesprávnou návěst, musí být o této skutečnosti neprodleně informován (telekomunikačním zařízením nebo ústně) zaměstnanec, který výhybku obsluhuje, jestliže tuto závadu nezjistil sám.

(4) Zjistí-li poškození výhybkového návěstidla výhybkář (nebo mu bylo ohlášeno), musí tuto skutečnost ohlásit:

a) Výpravčímu. Je-li výpravčímu ohlášeno poškození výhybkového návěstidla, musí o této skutečnosti vždy informovat strojvedoucího vlaku ještě před odjezdem vlaku ze stanice (odbočky) nebo před vjezdem vlaku do stanice (odbočky).

b) Zaměstnanci řídícímu posun ještě před udělením souhlasu k uvedení vozidel do pohybu. Nemůže-li o poškození výhybkového návěstidla informovat zaměstnance řídícího posun výhybkář sám, musí takto učinit prostřednictvím výpravčího. Zaměstnanec řídící posun musí o této skutečnosti informovat strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutých vozidel).

c) Strojvedoucímu PMD (zaměstnanci v čele sunutého PMD) ještě před odjezdem PMD ze stanice nebo vjezdem PMD do stanice. Nemůže-li o poškození výhybkového návěstidla informovat strojvedoucího PMD výhybkář sám, musí takto učinit prostřednictvím výpravčího.

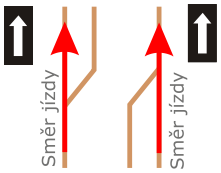
(5) Ustanovení odst. (2), (3) a (4) tohoto článku se nevztahuje na světelná návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem.

(6) V ZDD musí být uvedeno, zda se jedná o obloukovou nebo oboustrannou výhybku, a u kterých výhybek (výkolejek) se za snížené viditelnosti používají světelné návěsti.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 63
Návěsti návěstidel jednoduchých levostranných a pravostranných výhybek

(1) **Jízda přímým směrem**



svislá bílá šipka v černém poli, směřující nahoru; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. přímým směrem proti hrotu

  2. přímým směrem po hrotu

(2) **Jízda doprava**

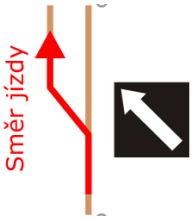


bílá šipka v černém poli, směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. proti hrotu odbočným směrem doprava

(3) **Jízda doleva**

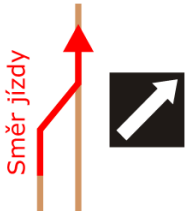


bílá šipka v černém poli, směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do horního levého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. proti hrotu odbočným směrem doleva

(4) **Jízda zleva**

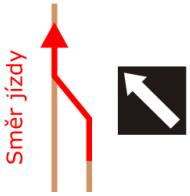


bílá šipka v černém poli, směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. po hrotu z odbočného levého směru

(5) **Jízda zprava**



bílá šipka v černém poli, směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do horního levého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. po hrotu z odbočného pravého směru

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 64
Návěsti návěstidel jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek

(1) **Jízda doprava**

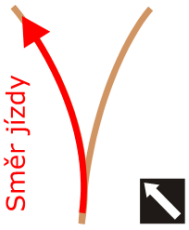


bílá šipka v černém poli, směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. proti hrotu doprava

(2) **Jízda doleva**



bílá šipka v černém poli, směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do horního levého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. proti hrotu doleva

(3) **Jízda zleva**

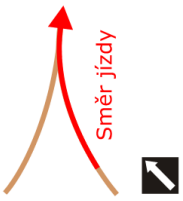


bílá šipka v černém poli, směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. po hrotu zleva

(4) **Jízda zprava**



bílá šipka v černém poli, směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do horního levého rohu; šipka může být vyrobena z reflexního materiálu

- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. při jízdě po hrotu zprava

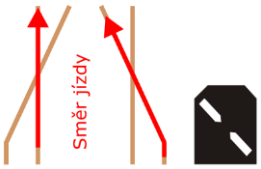
●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 65
Návěsti návěstidel křižovatkových výhybek

(1) U křižovatkových výhybek s PHS se přestavení výměn i přestavení přestavitelných srdcovek návěstí stejným návěstním znakem jako u křižovatkových výhybek bez PHS.

(2) Není-li u křižovatkové výhybky v souladu poloha výměny a PHS, ukazuje návěstidlo křižovatkové výhybky pochybnou návěst.

(3) **Jízda přímým směrem zprava doleva**



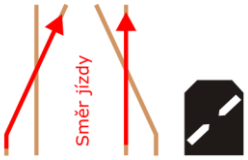
dva bílé obdélníkové šípy v černém poli (hroty k sobě) směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do levého horního rohu

obdélníkové šípy mohou být vyrobeny z reflexního materiálu

- informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. přímým směrem zprava doleva

(4) **Jízda přímým směrem zleva doprava**



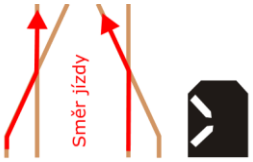
dva bílé obdélníkové šípy v černém poli (hroty k sobě) směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do pravého horního rohu

obdélníkové šípy mohou být vyrobeny z reflexního materiálu

- informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. přímým směrem zleva doprava

(5) **Jízda odbočným směrem zleva doleva**



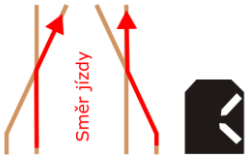
dva bílé obdélníkové šípy v černém poli (hroty k sobě) tvořící úhel mezi levým dolním rohem, středem a levým horním rohem

obdélníkové šípy mohou být vyrobeny z reflexního materiálu

- informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku:

  1. odbočným směrem zleva doleva

(6) **Jízda odbočným směrem zprava doprava**



dva bílé obdélníkové šípy v černém poli (hroty k sobě) tvořící úhel mezi pravým dolním rohem, středem a pravým horním rohem

obdélníkové šípy mohou být vyrobeny z reflexního materiálu

- Informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku

  1. odbočným směrem zprava doprava.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 66
Výhybky se samovratným přestavníkem

(1) **Přednostní poloha výhybky se samovratným přestavníkem** je předem stanovená koncová poloha obou jazyků výměnové části jednoduché výhybky; do této polohy jsou jazyky v samovratném režimu výhybky přestavovány samovratným přestavníkem.

(2) **Světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí správné přestavení výhybky do přednostní polohy při jízdě přes výhybku proti hrotu.

(3) Jestliže je přes výhybku se samovratným přestavníkem v režimu samovratného přestavování prováděna jízda z koleje, ze které není výhybka v přednostní poloze přestavena, je dovoleno změnit směr jízdy, až když všechna vozidla uvolnila jazyky výměny, výhybka je přestavena zpět a:

a) Má-li tato výhybka světelné návěstidlo, až když se na něm rozsvítí návěst **Jízda zajištěna**.

b) Nemá-li tato výhybka světelné návěstidlo nebo je toto návěstidlo v poruše, až po kontrole, že výhybka je správně přestavena do přednostní polohy.

(4) Na výhybce se samovratným přestavníkem v režimu samovratného přestavování je zakázáno zastavení vozidel při jízdě z koleje, ze které nejsou výhybky v přednostní poloze přestaveny, kromě případů nutných k zabránění narušení bezpečnosti provozu.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 67
Návěsti návěstidel výhybek se samovratným přestavníkem

(1) Světelná návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem se zřizují vždy, když není výhybka závislá na hlavním návěstidle.

(2) Světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem se označuje písmenem „Sv" a číslem výhybky, pro kterou platí (např. „Sv1").

(3) **Světelná návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem** mají značení černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a žlutým orámováním návěstního štítu nebo návěstní svítilny.



obrázek 49

(4) Světelná návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem se mohou umísťovat vpravo nebo vlevo vedle kolejí, pro které platí.

Z prostorových důvodů nemusí být světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem přímo u koleje pro kterou platí.

(5) Návěst výhybkového návěstidla výhybky se samovratným přestavníkem přestavené v přednostní poloze, platná pro směr jízdy po hrotu, musí mít značení žlutým orámováním z reflexního materiálu (viz obrázek 50 tohoto předpisu). Takto značená návěstidla informují o možnosti pojíždět po hrotu tyto výhybky v samovratném režimu přestavování, i když nejsou přestaveny pro požadovanou jízdu vozidel.



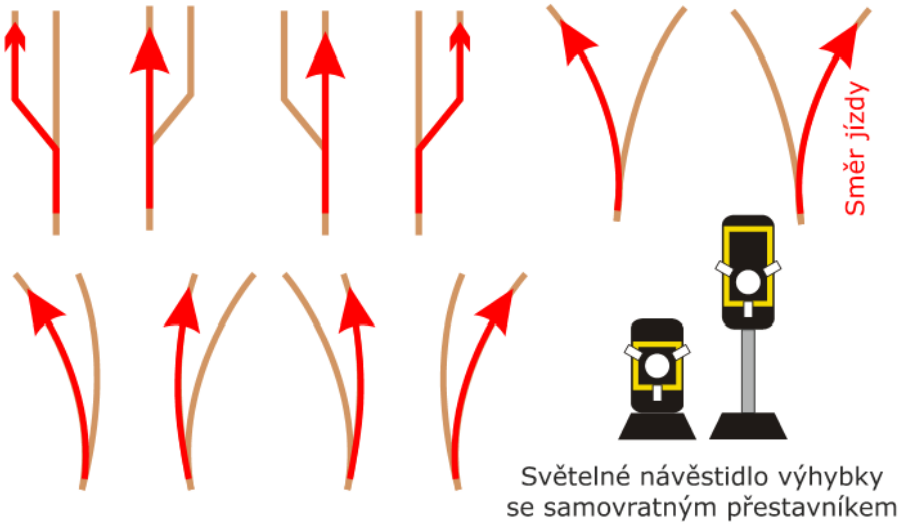
obrázek 50

(6) **Jízda zajištěna**



bílé zábleskové světlo

- informuje o správném přestavení výměny do přednostní polohy (viz obrázek 51)



obrázek 51

(7) Na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem je indikováno:

a) správné přestavení výměny do přednostní polohy pro směr jízdy proti hrotu výhybky (návěst **Jízda zajištěna**);

b) pro směr jízdy proti hrotu, že výhybka není v režimu samovratného přestavování nebo není správně přestavena do přednostní polohy.

(8) Není-li výhybka se samovratným přestavníkem v režimu samovratného přestavování, je světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem zhaslé.

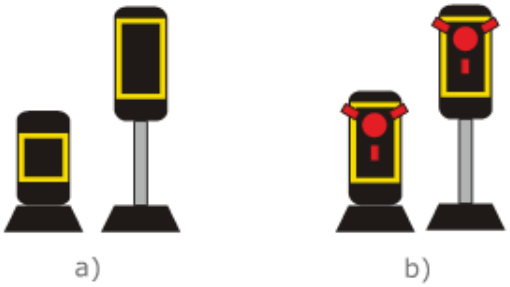
●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 68
Poruchy výhybek se samovratným přestavníkem

(1) Skutečnost, že výhybka vybavená světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavníkem v režimu samovratného přestavování není správně přestavena do přednostní polohy, je strojvedoucímu při jízdě proti hrotu indikována takto:

a) na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem **nesvítí** návěst **Jízda zajištěna** [viz obrázek 52 a)], nebo

b) na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem **svítí** červené zábleskové světlo [viz obrázek 52 b)].



obrázek 52

(2) Při jízdě drážního vozidla proti hrotu přes výhybku v samovratném režimu přestavování musí strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu) vždy zastavit před výhybkou, není-li mu na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem návěstěna návěst **Jízda zajištěna**.

(3) Strojvedoucí, popř. zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) odpovídá za to, že zastaví čelo vlaku (PMD, posunového dílu) před výhybkou se samovratným přestavníkem, která není při jízdě drážního vozidla přes výhybku proti hrotu přestavena do přednostní polohy.

(4) Skutečnost, že výhybka v samovratném režimu přestavování není správně přestavena do přednostní polohy, je zaměstnanec, který toto zjistil, povinen neprodleně ohlásit výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi nebo dispečerovi RB), není-li jím sám.

Výpravčí (dirigující dispečer nebo dispečer RB) musí zpravit strojvedoucí všech dotčených drážních vozidel o skutečnosti, že výhybka v samovratném režimu přestavování není správně přestavena do přednostní polohy.

(5) V případě poruchy výhybky se samovratným přestavníkem v samovratném režimu přestavování, musí být výhybka vypnuta ze samovratného režimu.

(6) Pro jízdu drážního vozidla přes výhybku, pro kterou nebyla dána návěst **Jízda zajištěna**, musí být výhybka se samovratným přestavníkem:

a) správně přestavena do polohy pro požadovaný směr jízdy drážního vozidla a

b) pro jízdu drážního vozidla, ve směru proti hrotu, v této poloze zajištěna.

(7) Pokud jsou u zaměstnance řízení provozu umístěny indikační prvky s kontrolou přednostní polohy výhybek se samovratným přestavníkem, popř. s kontrolou indikace návěsti **Jízda zajištěna**, musí být v ZDD, na základě podkladů příslušné OSPD uvedeno, jakým způsobem jsou zaměstnanci řízení provozu indikovány stavy výhybek se samovratným přestavníkem a jejich poruchy.

(8) Na tratích D3 postupuje strojvedoucí a dirigující dispečer též podle ustanovení předpisu D3 a podle ustanovení předpisu Z1.

(9) Na tratích RB postupuje strojvedoucí a dispečer RB též podle ustanovení předpisu D4 a podle ustanovení předpisu Z1.

kapitola III
Výkolejky a návěstidla výkolejek

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 69
Základní pojmy

(1) **Výkolejka** je zařízení přímé boční ochrany jízdních cest, které při nežádoucím pohybu vozidel způsobí jejich vykolejení.

(2) Návěstidla výkolejek je dovoleno umístit i na opačné straně a nemusí být umístěna přímo u koleje.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 70
Číslování výkolejek

(1) Ustanovení tohoto článku platí pro stanice, výhybny, odbočky, dopravny D3, dopravny RB, nákladiště a vlečky.

(2) Výkolejky se číslují podle stejných zásad jako výhybky. U výkolejek se před označení přidá zkratka „Vk" (např. „Vk7", „Vk2XA", „Vk3XN", „Vk4XS").

Na svodném klínu výkolejky se zkratka „Vk" neuvádí, ale uvede se např. „1".

Výkolejka se dvěma svodnými klíny, jež se při přestavování pohybují současně, se označí jedním číslem výkolejky.

(3) U výkolejek na vlečkách se před zkratku Vk přidá ještě velké písmeno, zpravidla počáteční písmeno názvu vlečky, např. „TVk1".

Na svodném klíně výkolejky se zkratka „Vk" neuvádí, ale uvede se např. „T1".

(4) Pro číslování výkolejek v rámci přestavby platí stejná pravidla jako pro číslování výhybek (viz čl. 54).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 71
Klíče od zámků výkolejek

(1) Ustanovení o klíčích od zámků výhybek platí obdobně i pro výkolejky.

(2) Pro uložení hlavních a náhradních klíčů výkolejek platí stejné zásady jako u výhybek.

(3) Uzamykatelné výkolejky musí mít hlavní a náhradní klíč. Typy, použití a označení klíčů stanoví předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 72
Obsluha výkolejek

(1) Výkolejky obsluhují a za jejich správné přestavení odpovídají výhybkáři podle zásad, které platí pro obsluhu výhybek stanovené v čl. 59.

(2) Pokud povinnosti výhybkáře při obsluze ručně nebo místně přestavované výkolejky při posunu plní odborně způsobilí zaměstnanci dopravce, musí být toto uvedeno v ZDD.

●8 ●9

článek 73
Ošetřování výkolejek

Pro čištění, mazání, osvětlování, prohlídky, poruchy a opravy výkolejek platí stejné zásady jako u výhybek.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 74
Návěstidla výkolejek, točen, přesuven a kusých kolejí

(1) Je-li návěstidlo výkolejky poškozeno, chybí-li nebo má-li pochybnou, popř. nesprávnou návěst, musí být o této skutečnosti neprodleně informován zaměstnanec, který výkolejku obsluhuje, jestliže tuto závadu nezjistil sám.

(2) Zjistí-li poškození návěstidla výkolejky výhybkář, musí tuto skutečnost ohlásit:

a) Výpravčímu.

b) Zaměstnanci řídícímu posun ještě před udělením souhlasu k uvedení vozidel do pohybu. Nemůže-li o poškození návěstidla výkolejky informovat zaměstnance řídícího posun výhybkář sám, musí takto učinit prostřednictvím výpravčího;

c) Strojvedoucímu PMD (zaměstnanci v čele sunutého PMD) ještě před odjezdem PMD ze stanice nebo vjezdem PMD do stanice. Nemůže-li o poškození návěstidla výkolejky informovat strojvedoucího PMD výhybkář sám, musí takto učinit prostřednictvím výpravčího.

(3) Návěstidla výkolejek, točen a přesuven musí být vždy vstřícná.

(4) **Posun zakázán**

denní návěst

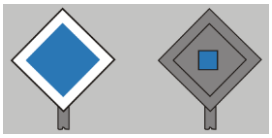
čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem



noční návěst

modré světlo nebo

čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, je-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu

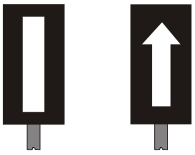


- zakazuje posunovat přes nebo za takto označené místo

(5) **Jízda přímým směrem**

svislý bílý obdélník postavený na kratší straně v černém poli nebo svislá bílá šipka v černém poli, směřující nahoru

bílý obdélník nebo bílá šipka mohou být vyrobeny z reflexního materiálu



- informuje po kontrole sklopení výkolejky, přestavení točny nebo přesuvny o jejich poloze.

(6) Na konci kusých kolejí a na vratech musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Posun zakázán** a může být umístěno i uprostřed koleje, pro kterou platí; na konci kusých kolejí musí být umístěno přímo na zarážedle nebo je-li před zarážedlem přes koleje umístěn pražec, musí být umístěno nejdále v úrovni tohoto pražce.

V případě, že je před zarážedlem umístěno hlavní návěstidlo platné pro vlaky i posun nebo stop značka, a za tato návěstidla již z prostorových důvodů není možná jízda drážního vozidla, návěst **Posun zakázán** se nemusí umísťovat.

ČÁST TŘETÍ
NÁVĚSTIDLA A NÁVĚSTI

kapitola I
Základní pojmy – všeobecná ustanovení

●8 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 75
Všeobecná ustanovení

(1) Strojvedoucí se při jízdě v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** řídí podle informací na DMI včetně dovolené rychlosti. Návěsti dovolující jízdu vlaku mají pro strojvedoucího, který má oprávnění k jízdě **(MA)** za příslušné návěstidlo, jen informativní význam.

(2) Strojvedoucí drážního vozidla jedoucího s aktivním ETCS v jiném módu než v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** se řídí všemi návěstmi jako strojvedoucí vedoucího vozidla nevybaveného ETCS.

(3) Před hlavním návěstidlem, stop značkou nebo lokalizační značkou může být strojvedoucí vlaku jedoucího s aktivním ETCS vyzván prostřednictvím DMI k potvrzení volnosti koleje mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem (viz předpis Z8).

(4) Zhaslé hlavní návěstidlo (vyjma oddílového návěstidla AB s permisivním významem návěsti **Stůj**) nebo zhaslá DNS stop značky vlakům jedoucím s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** nedává žádnou návěst a strojvedoucí se řídí informacemi na DMI. Zhasnutí návěstidla strojvedoucí výpravčímu neohlašuje.

Pro ostatní vlaky je zhaslé hlavní návěstidlo (vyjma oddílového návěstidla AB s permisivním významem návěsti **Stůj**) nebo zhaslá DNS stop značky vždy považována za poškozené návěstidlo (viz kapitola XI této ČÁSTI předpisu).

U zhaslého oddílového návěstidla AB s permisivním významem návěsti **Stůj** strojvedoucí postupuje podle čl. 133.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 76
Základní pojmy pro hlavní návěstidla

(1) **Hlavními návěstidly** jsou:

a) vjezdová návěstidla;

b) odjezdová návěstidla;

c) cestová návěstidla;

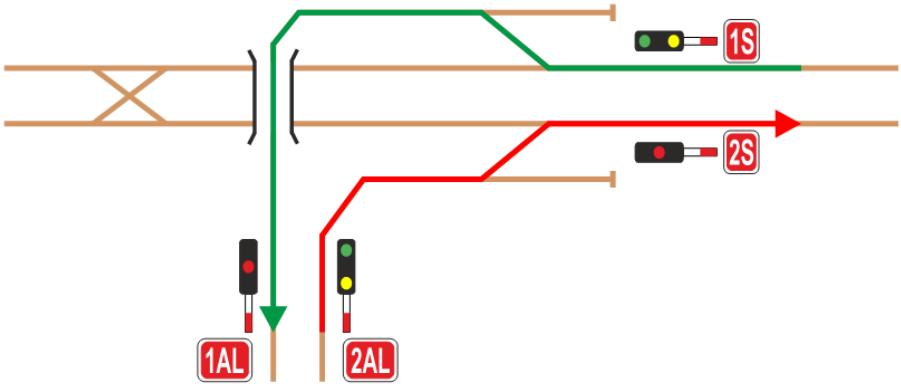
d) oddílová návěstidla;

e) krycí návěstidla;

f) návěstidla dopravny Portál (viz čl. 511).

(2) **Vjezdová návěstidla** jsou hlavní návěstidla, která vymezují obvod stanice (odbočky) a dovolují nebo zakazují vjezd vlaku (PMD) do stanice (odbočky).

(3) Vjezdová návěstidla stanic mohou pro některé vlakové cesty plnit i funkci odjezdových návěstidel (viz obrázek 53). Tato skutečnost musí být uvedena v ZDD a TTP.

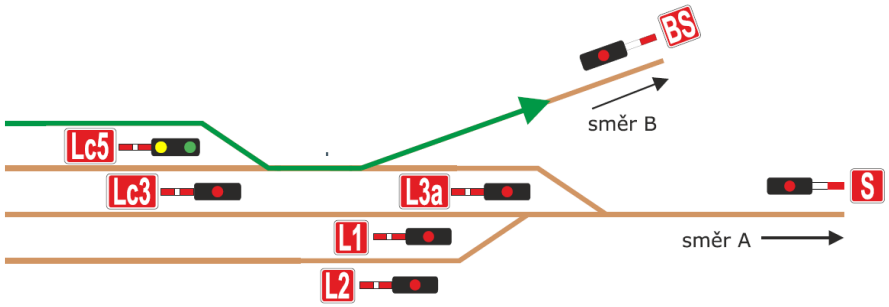


obrázek 53

(4) Vjezdová návěstidla odboček plní funkci odjezdových návěstidel vždy, pokud nejsou odjezdová návěstidla umístěna. Při vlakových cestách, při kterých plní vjezdová návěstidla i funkci odjezdových návěstidel, platí pro taková návěstidla veškerá vztažná ustanovení předpisů pro provozování dráhy jak pro vjezdová, tak pro odjezdová návěstidla.

(5) **Odjezdová návěstidla** jsou hlavní návěstidla, která dovolují nebo zakazují odjezd ze stanice (odbočky) nebo další jízdu v dopravně. Odjezdová návěstidla mohou pro některé vlakové cesty plnit i funkci cestových návěstidel. Tato skutečnost musí být uvedena v ZDD.

(6) Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro odjezdová návěstidla, platí i pro ta cestová návěstidla, která v konkrétní vlakové cestě plní funkci odjezdového návěstidla (viz obrázek 54).



obrázek 54

Cestová návěstidla, která plní funkci odjezdových návěstidel, se nově nesmí zřizovat.

(7) **Cestové návěstidlo** je hlavní návěstidlo, které svou návěstí:

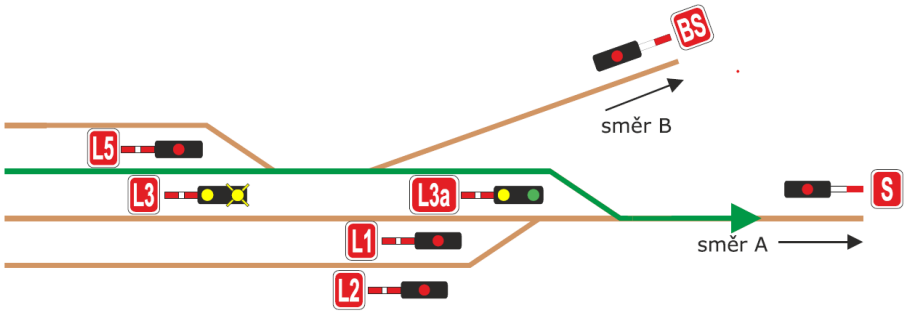
a) povoluje jízdu vozidel:

1. z jedné koleje na jinou navazující kolej v obvodu stanice (odbočky);

2. z jednoho obvodu stanice do jiného obvodu stanice, nebo

b) zakazuje jízdu vozidel ve stanici (odbočce).

(8) Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro cestová návěstidla, platí i pro ta odjezdová návěstidla, která v konkrétní vlakové cestě plní funkci cestového návěstidla (viz obrázek 55).



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

obrázek 55

(9) **Oddílové návěstidlo** je hlavní návěstidlo na širé trati, které dovoluje nebo zakazuje vjezd vlaku do následujícího traťového oddílu.

Oddílová návěstidla jsou:

a) oddílová návěstidla hlásky,

b) oddílová návěstidla hradla,

c) oddílová návěstidla AH,

d) oddílová návěstidla AB.

Oddílové návěstidlo AB může být v odůvodněných případech umístěno i v obvodu stanice (zpravidla na záhlaví, v blízkosti vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy), a platí pro něj stejné podmínky jako u oddílového návěstidla AB na širé trati.

(10) **Krycí návěstidlo** je hlavní návěstidlo pro krytí:

a) nákladišť,

b) odbočných výhybek vleček na širé trati,

c) přejezdů s PZZ,

d) centrálních přechodů s VZPK v dopravnách D3,

e) výhybek se samovratným přestavníkem v dopravnách D3,

f) prostorového oddílu tratě D3 apod.

Podmínky pro umísťování krycích návěstidel na trati D3 jsou stanoveny předpisem SŽ D3.

(11) **Skupinové návěstidlo** je návěstidlo, které:

a) je umístěno v obvodu staničních kolejí [viz obrázek 56 a)] nebo v obvodu výhybek [viz obrázek 56 b)];

b) platí pro skupinu kolejí;

c) je označeno návěstí **Skupinové návěstidlo**.

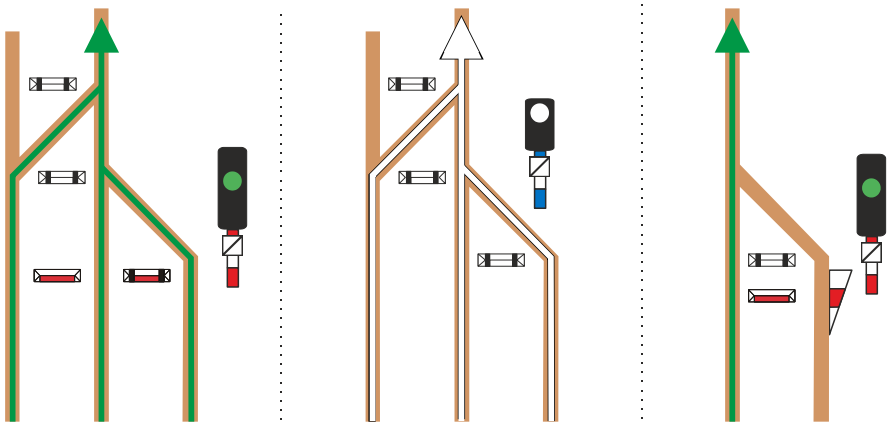
(12) **Společné návěstidlo** je skupinové hlavní návěstidlo, které:

a) je umístěno na záhlaví stanice (dopravny D3);

b) platí pro všechny koleje;

c) je označeno návěstí **Skupinové návěstidlo**.

(13) Jako skupinové návěstidlo musí být označeno i seřaďovací, cestové nebo odjezdové návěstidlo platné jen pro jednu kolej, pokud není umístěno přímo vedle koleje (nad kolejí), pro kterou platí, a jeho návěsti by mohly ovlivňovat pohyb vozidel na jiné koleji [viz obrázek 56 c)].



obrázek 56

(14) **Hlavní návěstidlo platné jen pro jízdu vlaku** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěstmi je řízena jízda vlaku (popř. PMD).

(15) **Hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěstmi je řízena nejen jízda vlaku, ale i PMD nebo posunového dílu.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 77
Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla

(1) **Samostatná předvěst** je nepřenosné návěstidlo, které jen předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla, a to nejméně na zábrzdnou vzdálenost.

(2) **Samostatná opakovací předvěst** je nepřenosné návěstidlo, které jen předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla, a to na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.

(3) **Přidružená návěstidla** je společný název pro předvěstní upozorňovadla, návěstní upozorňovadla a indikátory.

kapitola II
Zřizování a umísťování návěstidel

●12

článek 78
Zřizování návěstidel

(1) Podmínky pro zřizování a umísťování návěstidel na tratích provozovaných SŽ stanovuje tento předpis, další vnitřní předpisy SŽ, včetně technických norem železnic (např. TNŽ 34 2620, TNŽ 34 2605, SŽ TSI CCS/MP1) a případně další technické normy (např. ČSN, EN apod.).

(2) Každé návěstidlo musí být vyrobeno podle zaváděcích nebo vzorových listů. Nové zaváděcí a vzorové listy musí být zpracovány na základě ověřovacího provozu. Odpovědnost za jejich vydání má ta organizační složka SŽ, která nové návěstidlo požaduje. Zároveň má za povinnost požádat gestorský útvar tohoto předpisu o zapracování návěstí, stanovení významu a použití do tohoto předpisu.

(3) OSPD odpovídá za umístění, údržbu, obnovu, opravu, zajištění dohlednosti nepřenosných návěstidel a viditelnosti jejich značení.

(4) Při zřizování návěstidel (včetně projektování) musí být vždy dodržena ustanovení obecně platných právních předpisů, technických specifikací interoperability, evropských technických norem a českých technických norem.

(5) **Umisťovat v kolejišti návěstidla v rozporu se zaváděcími nebo vzorovými listy je zakázáno**. Výjimky ze zaváděcích nebo vzorových listů může povolit pouze gestorský útvar zaváděcího nebo vzorového listu se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu[21].

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 79
Umísťování návěstidel

(1) Nepřenosná návěstidla se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí, nebo nad kolejí s následujícími odchylkami:

a) Všechna návěstidla na širé trati a na hranici mezi širou tratí a dopravnou, platná pro levou krajní kolej dvou a vícekolejné trati, se umísťují vlevo vedle koleje, pro kterou platí. Ustanovení tohoto písmene platí i v případě, že dojde ke zvětšení osové vzdálenosti kolejí nebo traťové koleje vedou samostatnými tubusy tunelů.

b) Všechna návěstidla na širé trati a na hranici mezi širou tratí a dopravnou, platná pro levou krajní kolej, která je menší než nebo rovna 10 m, se umísťují vlevo vedle koleje, pro kterou platí.

c) Návěstidla, platná pro levou krajní kolej dvou a vícekolejné trati a při souběhů kolejí mezi vjezdovým návěstidlem a krajní výhybkou dopravny, kromě seřaďovacích návěstidel umístěných bezprostředně před krajní výhybkou dopravny, se umísťují přednostně vlevo vedle koleje, pro kterou platí.

[21] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(2) Pro zajištění stavebně technických parametrů dráhy, popř. bezpečnosti pohybu cestujících po nástupišti nebo dohlednosti nepřenosných návěstidel je dovoleno umístit na opačné straně, přímo u koleje:

a) Hlavní návěstidla, samostatné předvěsti, tabulku s křížem, kmenové přejezdníky a opakovací přejezdníky za podmínky, že v úrovni návěstidla umístěného na opačné straně je umístěno příslušné návěstní upozorňovadlo.

b) Samostatné opakovací předvěsti, seřaďovací návěstidla, opakovací seřaďovací návěstidla, spádovištní návěstidla a opakovací spádovištní návěstidla za podmínek stanovených SŽ[22].

c) Ostatní návěstidla, pokud v tomto místě nemůže dojít k záměně v platnosti návěstidel; tato návěstidla musí být vždy označena indikátorovou tabulkou se šipkou označující, pro kterou kolej návěstidlo platí. Ustanovení tohoto písmene se nevztahuje na návěstidla uvedená v odst. (5) tohoto článku.

(3) V případě, že je na opačné straně umístěno hlavní návěstidlo, samostatná předvěst, tabulka s křížem, kmenový přejezdník nebo opakovací přejezdník, musí být umístěno v úrovni tohoto návěstidla návěstidlo s návěstí **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**, **Samostatná předvěst je na opačné straně** nebo **Přejezdník je na opačné straně**.

Stop značka (stop značka s DNS) a lokalizační značka umístěná na opačné straně se indikátorovou tabulkou se šipkou nebo návěstidlem s návěstí **Hlavní návěstidlo je na opačné straně neoznačuje**.

(4) Námezníky, koncovníky, hraničníky, drhlíky, návěstidla točen, kolejových vah a přesuven a nepřenosná návěstidla s návěstmi **Místo zastavení**, **Konec nástupiště**, **Hranice izolovaného úseku** a **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** je dovoleno umístit i na opačné straně koleje, vždy ale přímo u koleje.

(5) Staničníky, sklonovníky, skupinová návěstidla a návěstidla s návěstí **Číslo dopravny** je dovoleno umístit i na opačné straně a nemusí být umístěny přímo u koleje.

(6) Přenosná návěstidla (pokud tento předpis nestanoví jinak) se umísťují na jednokolejné širé trati a ve stanici přímo vpravo od koleje, pro kterou platí; na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven se umísťují pro krajní koleje na jejich vnější straně přímo u koleje, pro kterou platí; pro ostatní koleje se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí.

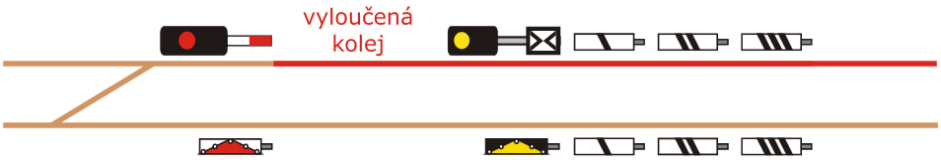
(7) Přímo vpravo nebo přímo vlevo od koleje, pro kterou platí, je dovoleno umístit přenosná varovná návěstidla s jedním zábleskovým světlem (vyjma světelného výstražného terče), přenosná návěstidla s návěstí **Místo zastavení** nebo s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu**.

(8) Přenosná návěstidla musí být umístěna vždy i pro případ jízdy proti správnému směru nebo po nesprávné koleji (s výjimkou vyloučené koleje).

(9) Zásady pro umísťování návěstidel jsou uvedeny v Příloze F.

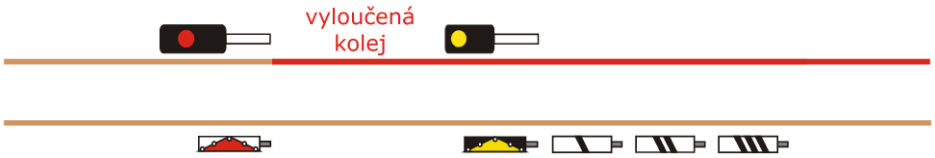
[22] V době schválení tohoto předpisu je to TNŽ 34 2620 a Pokyn SŽ PO-14/2024-GŘ.

(10) Pokud hlavní zpracovatel VR nestanoví ve VR dobu kratší, musí se při výluce traťové koleje v délce 72 hodin a více umístit návěstní a vzdálenostní upozorňovadla u nesprávné koleje v úrovni těch hlavních návěstidel, samostatných předvěstí a přejezdníků u správné koleje, jejichž návěsti platí při jízdě po nesprávné koleji (viz obrázek 57).



obrázek 57

(11) Plní-li oddílové návěstidlo AB správné koleje funkci oddílového návěstidla hlásky nebo jeho samostatné předvěsti, musí být před aktivací hlásky vždy umístěna návěstní a vzdálenostní upozorňovadla, a to bez ohledu na délku výluky. Oddílová návěstidla AB u správné koleje budou v tomto případě stále označena jako návěstidla AB (viz obrázek 58).



obrázek 58

(12) Nejméně na zábrzdnou vzdálenost musí být umístěna:

a) hlavní návěstidla na sobě závislá;

b) samostatné předvěsti před hlavními návěstidly;

c) tabulka s křížem před hlavními návěstidly (viz čl. 153);

d) tabulka s křížem před lichoběžníkovou tabulkou.

Na širé trati mohou být tato návěstidla umístěna nejvíce na dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti.

(13) Je-li mezi návěstidly podle odst. (12) tohoto článku vzdálenost kratší a přikazuje-li následující návěstidlo rychlost nižší nebo zastavení, musí být návěstěna zkrácená vzdálenost nebo nedostatečná zábrzdná vzdálenost.

(14) Zábrzdné vzdálenosti na jednotlivých tratích jsou uvedeny v TTP a v závislosti na nejvyšší návěstěné traťové rychlosti jsou stanoveny takto:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 700 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.

(15) Tabulka s křížem se umísťuje před stop značku pouze na širé trati, podle zásad stanovených v čl. 153.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 80
Indikátorová tabulka se šipkou

(1) **Indikátorová tabulka se šipkou** je černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílou šipkou, směřující z levého (pravého) horního rohu do pravého (levého) dolního rohu. Šipka na tabulce směřuje ke koleji, pro kterou návěstidlo platí a je vyrobena z reflexního materiálu[23].



obrázek 59

(2) Indikátorová tabulka se šipkou nesmí nahrazovat návěstidlo s návěstí **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**, **Samostatná předvěst je na opačné straně** nebo **Přejezdník je na opačné straně**.

(3) Je-li návěstidlo umístěné přímo u koleje a platné jen pro jednu kolej mimořádně umístěno tak, že umožňuje záměnu v platnosti návěstidla mezi dvěma kolejemi, musí být označeno indikátorovou tabulkou se šipkou (viz obrázek 60).



obrázek 60

(4) Je-li neproměnné návěstidlo umístěné přímo u koleje, pro kterou platí, a mimořádně platí i pro sousední kolej, musí být označeno dvěma indikátorovými tabulkami se šipkou (viz obrázek 61).



obrázek 61

(5) Na hlavním návěstidle, samostatné předvěsti nebo samostatné opakovací předvěsti se může umístit indikátorová tabulka se šipkou pouze tehdy, je-li k takovému umístění dán souhlas gestorským útvarem tohoto předpisu[24]. Takto umístěná návěstidla musí být uvedena:

a) v TTP, jedná-li se o návěstidla, která jsou v TTP uváděna;

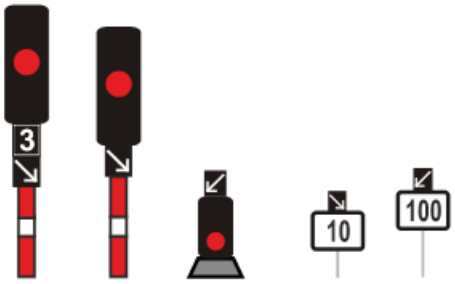
b) v ZDD, jedná-li se o návěstidla umístěná ve stanici (výhybně, odbočce, dopravně D3 nebo dopravně RB).

[23] Na základě výjimky č. 7 k TNŽ 34 2620 (č.j. S 53172/2015-SŽDC-O14) je v ŽST Praha hl. n. indikátorová tabulka se šipkou pro zvýraznění prosvětlena.

[24] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(6) Indikátorovou tabulku se šipkou lze na seřaďovací návěstidla, opakovací seřaďovací návěstidla, spádovištní návěstidla a samostatná opakovací spádovištní návěstidla umísťovat pouze výjimečně a se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu[25]. Informace o umístění indikátorové tabulky na příslušném návěstidle musí být uvedena v ZDD.

(7) Indikátorovou tabulku se šipkou je možno umístit v případě stožárových světelných návěstidel pouze na stožáru návěstidla, u ostatních návěstidel se umísťuje bezprostředně nad příslušným návěstidlem (viz obrázek 62), ale vždy tak, aby nezasahovala do průjezdného průřezu.



obrázek 62

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 81
Směrová šipka

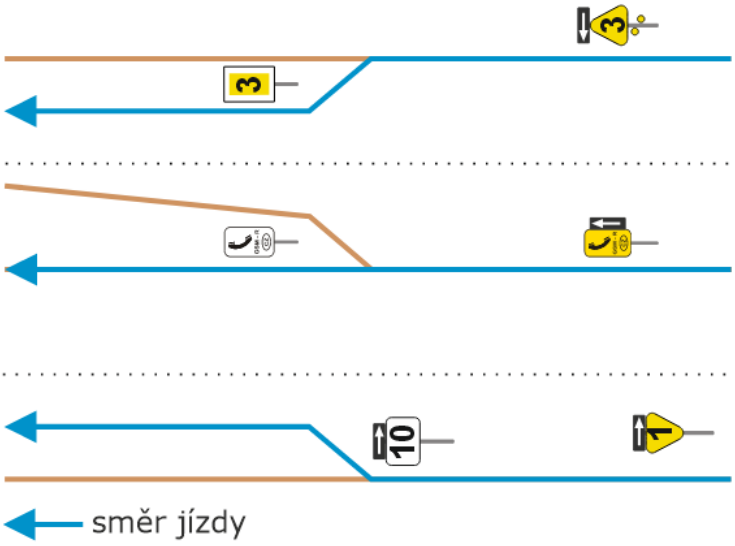
(1) **Směrová šipka** je černá obdélníková deska s bílou reflexní šipkou. Šipka udává, pro který směr jízdy vozidla (pro kterou trať nebo kolej) návěstidlo platí (viz obrázek 63 a obrázek 64).



obrázek 63

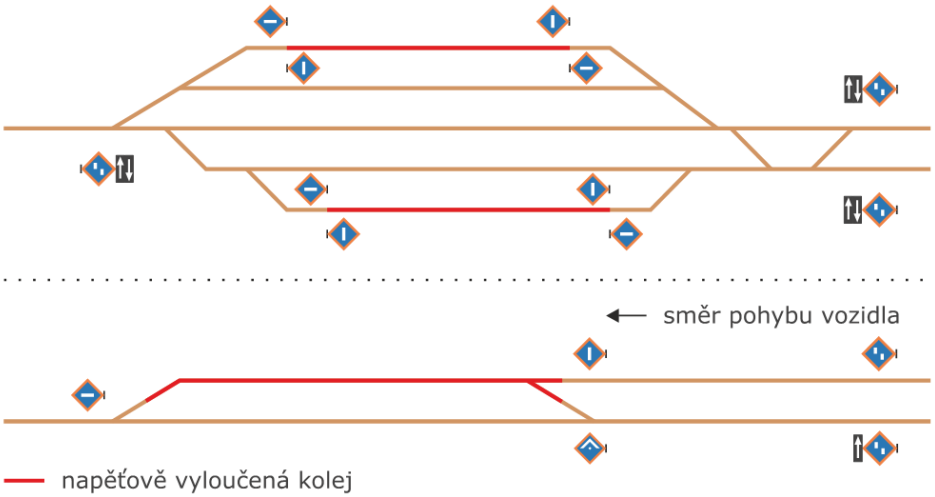
[25] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

Příklady umístění směrové šipky.



obrázek 64

(2) Pokud je možná jízda vozidla do tří směrů a návěstidlo platí pro pouze dva z nich, doplní se návěstidlo, které předvěstí jiné návěstidlo, dvěma směrovými šipkami (viz obrázek 65).



obrázek 65

(3) Pokud je v jednom místě umístěno na jednom sloupku více návěstidel, která platí jen pro jeden směr jízdy, musí být směrovou šipkou doplněno každé návěstidlo.

kapitola III
Používání a viditelnost návěstidel

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 82
Používání návěstidel a návěstí

(1) Návěsti uvedené v tomto předpise platí pro organizování a řízení drážní dopravy na nevyloučené koleji a při jízdě z nevyloučené koleje na vyloučenou kolej nebo opačně. Platnost návěstidel na vyloučené koleji je stanovena v čl. 441.

(2) Návěsti se smějí používat jen pro účel stanovený tímto předpisem, a to u viditelných návěstí v předepsaném tvaru, velikosti, barvě a u slyšitelných návěstí předepsaným způsobem.

(3) Pokyn týkající se organizování a řízení drážní dopravy dávaný ústně, písemně nebo telekomunikačním zařízením, může být nahrazen návěstí, pokud je tato návěst předpisem SŽ stanovena, nebo indikacemi vlakového zabezpečovače.

(4) Návěsti stanovené předpisem dopravce musí být určeny pouze pro zaměstnance vykonávající činnosti pro dopravce.

(5) Umísťovat přenosná návěstidla nebo nařídit jejich umístění může odborně způsobilý zaměstnanec.

Umísťuje-li přenosné návěstidlo:

a) odborně způsobilý zaměstnanec, je zároveň odpovědný za správné umístění tohoto návěstidla;

b) zaměstnanec, který není odborně způsobilý k umísťování přenosných návěstidel, je za správné umístění tohoto návěstidla odpovědný zaměstnanec, který jeho umístění nařídil.

(6) Za správné používání návěstidel a dávání návěstí odpovídá ten zaměstnanec, který návěsti dává. Vždy musí být jednoznačné a zřejmé, komu jsou návěsti určeny, aby nedošlo k záměně.

(7) Dávat pokyny návěstmi může jen zaměstnanec, který je pro tuto činnost odborně způsobilý nebo zaměstnanec v přípravě (pod přímým dohledem odborně způsobilého zaměstnance).

(8) Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.

(9) Pro označení **vpravo**, **vlevo**, **vpředu**, **vzadu**, **přední**, **zadní**, **před** nebo **za** je rozhodující směr jízdy vlaku, PMD nebo posunového dílu (např. přední stanicí je stanice, do které vlak nebo PMD jede, zadní stanicí je stanice, odkud odjel).

(10) Ruční návěsti se dávají vlevo nebo vpravo od koleje, pro kterou jsou určeny, ze stanovišť nebo z vozidel jedoucích i stojících. Podrobnosti jsou stanoveny v ustanoveních příslušných návěstí. Pokud zaměstnanec nedává ruční návěsti ze svého stanoviště, musí je dávat z takového místa, aby je zaměstnanec, kterému jsou určeny, mohl správně vnímat. Ruční návěsti musí být dávány tak dlouho, jak stanoví pro jednotlivé návěsti tento předpis.

(11) Strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu) a zaměstnanec v čele sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu musí při jízdě kolem stanovišť sledovat, zda jim zaměstnanci těchto stanovišť nedávají ruční návěsti. Stejnou povinnost mají při provádění posunu i ostatní členové posunové čety.

(12) Bylo-li světelné hlavní návěstidlo nebo stop značka s DNS před rozsvícením návěsti zhaslé, smí se strojvedoucí řídit návěstí dovolující jízdu nejdříve po 5 sekundách (odhadem) od jejího rozsvícení.

(13) Obsluha hlavních návěstidel a samostatných předvěstí musí být vždy provedena tak včas, aby nedošlo k bezdůvodnému snížení rychlosti vlaku nebo k jeho zastavení. Výjimkou jsou případy, kdy je zastavení vlaku u návěstidla nařízeno tímto předpisem nebo jiným pokynem zaměstnance Správy železnic.

(14) Změnit návěst dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu vlaku, nebo zkrátit vydané oprávnění k jízdě **(MA)** z důvodu rušení vlakové cesty, nebo změnou návěsti přikázat strojvedoucímu rychlost nižší je dovoleno, jen pokud:

a) vlak před tímto návěstidlem stojí a strojvedoucí byl o změně návěsti [zkrácení oprávnění k jízdě **(MA)**] informován a potvrdil, že pokynu rozumí,

b) strojvedoucí může pokyn daný změněnou návěsti splnit.

Změnit návěst dovolující jízdu PMD nebo posunového dílu na návěst zakazující jízdu je dovoleno, jen pokud:

a) PMD nebo posunový díl před tímto návěstidlem stojí a zaměstnanec řídící posun byl o změně návěsti informován a potvrdil, že pokynu rozumí,

b) zaměstnanci dopravce mohou pokyn daný změněnou návěstí splnit.

(15) V případě ohrožení bezpečnosti provozování dráhy anebo drážní dopravy je však dovolena změna návěsti nepřenosných návěstidel kdykoliv. O změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu, musí být strojvedoucí ihned po změně návěsti informován.

(16) Všechna návěstidla musí být umístěna pro každou kolej tak, aby nebyla možná jejich záměna s návěstidly pro jinou kolej a aby byla zajištěna jejich požadovaná viditelnost.

(17) Doporučený příděl návěstidel pro některá pracovní zařazení zaměstnanců SŽ i dopravců je uveden v Příloze B.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 83
Viditelnost návěstí

(1) Nezaměnitelné vnímání viditelných návěstí za snížené viditelnosti musí být zajištěno:

a) světelnou návěstí, nebo

b) tak, že celý návěstní znak nebo jeho důležité části jsou vyrobeny na základě zaváděcích nebo vzorových listů z odrazek (reflexního materiálu), nebo

c) jejich dáváním na osvětleném místě nebo osvětlením návěstidla, pokud není stanovena příslušná noční návěst.

(2) Za správné dávání ruční návěsti při snížené viditelnosti odpovídá zaměstnanec, který tuto návěst dává.

(3) Viditelnost návěsti **Stop značka ETCS** musí být zajištěna podle pravidel pro viditelnost hlavních návěstidel.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 84
Reflexní zvýraznění návěstidel

(1) Žlutým reflexním prvkem se:

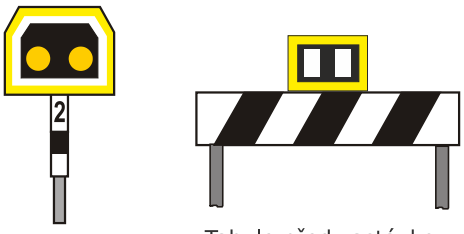
a) přenosné přejezdníky zvýrazňují vždy;

b) výhybková návěstidla výhybky se samovratným přestavníkem označují podle čl. 67 odst. (5);

c) návěstidla s návěstí **Zkrácená vzdálenost** zvýrazňují v případě, že je to vzhledem k místním rozhledovým poměrům účelné.

Šířka zvýraznění musí být minimálně 100 mm. Význam takto označeného návěstidla se tímto zvýrazněním nemění. Zvýrazněním nesmí dojít ke zmenšení rozměrů nebo změně základního tvaru návěstidla. Zvýrazněné návěstidlo nesmí většími rozměry zasahovat do průjezdného průřezu.

(2) Příklady zvýraznění návěstidel



obrázek 66

(3) Žlutým reflexním prvkem se nesmí zvýrazňovat výhybková návěstidla (vyjma návěstidla výhybky se samovratným přestavníkem), světelná návěstidla, návěstidla přidružená k hlavním návěstidlům, návěstidla přidružená k předvěstem, stop značky, lokalizační značky, tabulka s křížem a návěstidla pro elektrický provoz.

(4) Zvýraznění jiných návěstidel může povolit pouze gestorský útvar tohoto předpisu[26].

[26] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

kapitola IV
Značení hlavních návěstidel, stop značek a lokalizačních značek

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 85
Značení návěstidel – všeobecná ustanovení

(1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení světelných hlavních návěstidel, stop značek a lokalizačních značek. Příklady označovacích štítků světelných hlavních návěstidel, stop značek a lokalizačních značek jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných hlavních návěstidel.

(2) Světelná hlavní návěstidla umístěná na tratích vybavených ETCS se označují podle stejných zásad uvedených v tomto předpise.

(3) Značení hlavních mechanických návěstidel je uvedeno v ustanovení ČÁSTI DEVATENÁCTÉ (viz „kapitola II“).

(4) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:

a) označovacím štítkem, nebo

b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou), nebo

c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny, nebo

d) jen označovacím pásem.

(5) Stožárová světelná hlavní návěstidla musí mít označovací pás.

(6) Označovací pás vjezdového návěstidla musí být umístěn i na zadní straně stožáru (viz čl. 88).

(7) Vjezdová stop značka se označovacím pásem neoznačuje (viz však článek 88).

(8) Bílý označovací pás a označovací pás s červenými a bílými pruhy může být nahrazen nátěrem stožáru.

(9) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.

(10) **Světelná hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku**:

a) stožárová hlavní návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a na přední straně stožáru nátěry nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky (viz obrázek 67);



obrázek 67

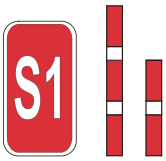
b) trpasličí hlavní návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky (viz obrázek 68).



obrázek 68

(11) **Světelná hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun**:

a) stožárová hlavní návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a na přední straně stožáru nátěry nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy, kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené (viz obrázek 69);



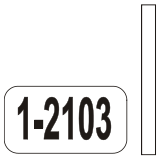
obrázek 69

b) trpasličí hlavní návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy (viz obrázek 70);



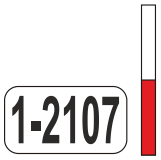
obrázek 70

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



obrázek 71

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



obrázek 72

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



obrázek 73

(15) Návěstidla umístěná na stavebních objektech (krakorce, lávky, střechy nástupišť apod.) jsou značena podle zásad platných pro stožárová návěstidla, není-li tímto předpisem pro některá návěstidla stanoveno jinak (viz čl. 88).

(16) **Stop značky** mají značení:

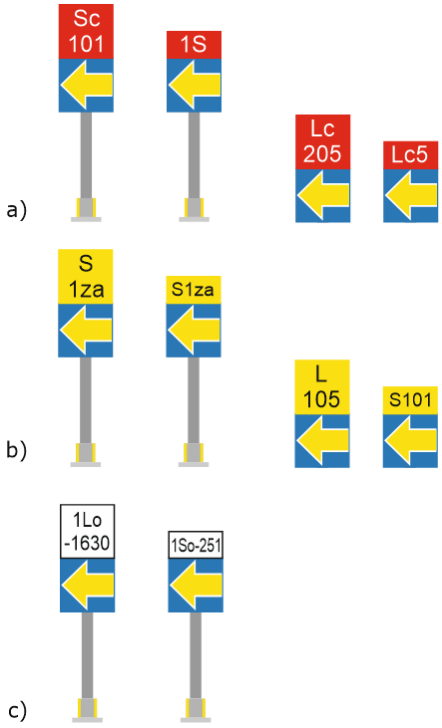
a) červenými označovacími štítky s bílými nápisy, jedná-li se o:

- vjezdovou stop značku, nebo
- cestovou stop značku, nebo
- odjezdovou stop značku, která není umístěna na záhlaví

(viz obrázek 74 a));

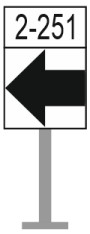
b) žlutými označovacími štítky s černými nápisy, jedná-li se o odjezdovou stop značku umístěnou na záhlaví (viz obrázek 74 b));

c) bílými označovacími štítky s černými nápisy, jedná-li se o oddílovou stop značku (viz obrázek 74 c));



obrázek 74

(17) **Lokalizační značky** mají značení bílými označovacími štítky a černými nápisy (viz obrázek 75) a nemají označovací pás.

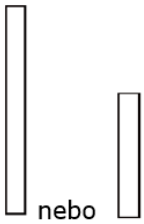
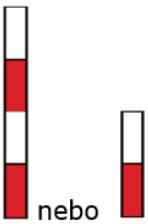
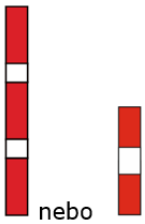
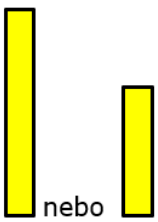


obrázek 75

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 86
Význam označovacích pásů hlavních návěstidel a stop značek

tabulka 2 – Označovací pásy

provedení pásu	význam označovacího pásu	
	hlavní návěstidla	**stop značky**
	permisivní význam návěsti **Stůj** návěstidlo platí pouze pro jízdu vlaku	nemá označovací pás
	absolutní význam návěsti **Stůj** návěstidlo platí pouze pro jízdu vlaku	nemá označovací pás
	absolutní význam návěsti **Stůj** návěstidlo platí pro jízdu vlaku, PMD i posunového dílu	nemá označovací pás
	konec dopravny s kolejovým rozvětvením	nemá označovací pás

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 87
Označovací štítky vjezdových návěstidel a vjezdových stop značek

(1) Vjezdová návěstidla a vjezdové stop značky se na jednokolejných tratích označují:

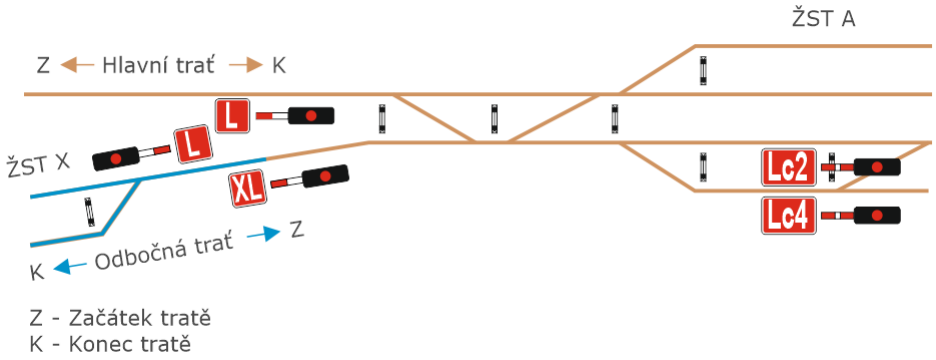
a) písmenem „L“ pro směr od začátku ke konci tratě;

b) písmenem „S“ pro směr od konce k začátku tratě.

(2) Vjezdová návěstidla a vjezdové stop značky v odbočných stanicích, která platí pro vjezd z odbočných tratí, mají před písmenem „L“ nebo „S“ počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravny s kolejovým rozvětvením, nebo jiné dopravny bez kolejového rozvětvení na trati D3 nebo RB (např. „HL“, „KS“).

(3) Mohlo-li by některé označení vjezdových návěstidel nebo vjezdových stop značek vést k nejasnostem (např. „LL“, „SS“, „SL“, „LS“) použije se počáteční písmeno názvu jiné vhodné stanice téže trati (např. konečné). Není-li to možné (na trati není již jiná stanice), použije se jiné vhodné písmeno (např. „AS“, „BS“ atd.).

(4) V odbočných stanicích je pro označení návěstidel v celém obvodu stanice (včetně vjezdových návěstidel a vjezdových stop značek) směrodatná hlavní trať (viz obrázek 76).



obrázek 76

(5) Vjezdová návěstidla a vjezdové stop značky na dvou a vícekolejných tratích, musí mít před prvním písmenem na označovacím štítku číslo traťové koleje, pro kterou platí (např. „1L“, „2S“, „1KL“, „2KS“).

(6) Značení vjezdových návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(7) Příklady nápisů na označovacích štítcích:

a) vjezdových návěstidel;



obrázek 77

b) vjezdových stop značek.

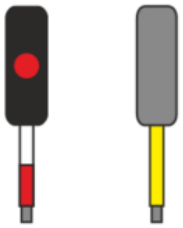


obrázek 78

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 88
Označovací pásy vjezdových návěstidel a vjezdových stop značek

(1) Označovací pás s červenými a bílými pruhy stejné délky se u vjezdových návěstidel umísťuje na stožár návěstidla z přední strany a ze zadní strany návěstidla se umísťuje označovací pás žluté barvy (viz obrázek 79).



obrázek 79

Žlutý označovací pás informuje strojvedoucího o konci obvodu stanice nebo odbočky.

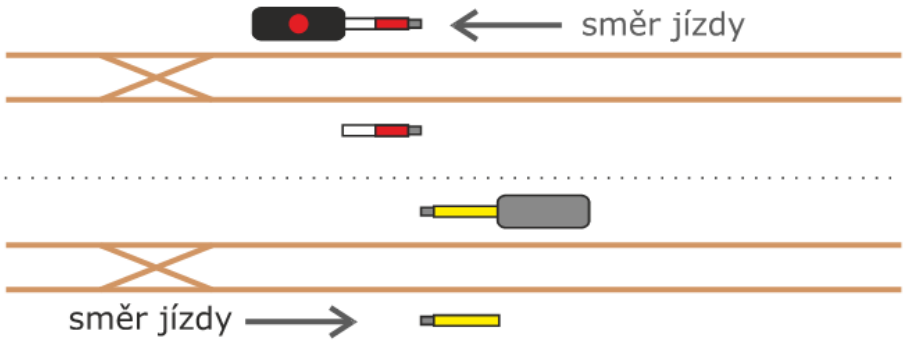
(2) V případě, že je vjezdové návěstidlo umístěno na lávce (krakorci), umísťuje se:

a) označovací pás s červenými a bílými pruhy vpravo vedle návěstidla pro příslušný směr jízdy;

b) označovací pás žluté barvy na lávku (krakorec) přímo nad kolejí, pro kterou platí.

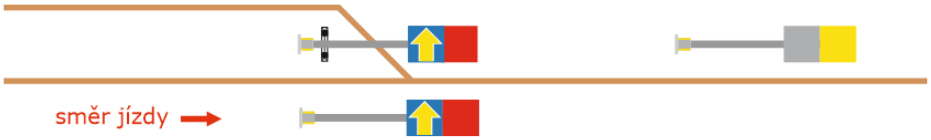
(3) Označovací pás žluté barvy se na stožár, lávku (krakorec) neumísťuje v případě, že je vstřícně k vjezdovému návěstidlu umístěno jiné hlavní návěstidlo platné pro daný směr jízdy.

(4) Nemá-li stanice (odbočka) u nesprávné koleje přímo u koleje umístěno vjezdové návěstidlo, musí se u nesprávné koleje do úrovně vjezdového návěstidla správné koleje umístit samostatný sloupek s označovacím pásem pro vymezení začátku a konce obvodu stanice nebo odbočky (viz obrázek 80).



obrázek 80

(5) Vjezdová stop značka se ze zadní strany stožáru označuje pouze žlutým označovacím štítkem bez nápisu v případě, že není na záhlaví umístěna odjezdová stop značka (viz obrázek 81).



obrázek 81

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 89
Označovací štítky odjezdových návěstidel a odjezdových stop značek

(1) Odjezdová návěstidla se označují písmenem „L“ pro směr od začátku ke konci tratě nebo písmenem „S“ pro směr od konce k začátku tratě a:

a) platí-li pro jednu kolej, číslem této koleje (např. „L1“, „S3b“);

b) platí-li pro více kolejí, čísly krajních kolejí, pro které platí (zleva doprava ve směru jízdy; např. „L5-1“, „S1-5“).

(2) Odjezdové stop značky se označují písmenem „L“ pro směr od začátku ke konci tratě nebo písmenem „S“ pro směr od konce k začátku tratě a číslem koleje, pro kterou platí (např. „L1“, „S3b“).

Odjezdové stop značky, které platí pro více kolejí, se nesmí zřizovat.

(3) Společná odjezdová návěstidla musí mít za písmenem „L“ nebo „S“:

a) počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné stanice, dopravny D3 nebo dopravny RB (např. „LH“) a

b) na vícekolejné trati za posledním písmenem číslo traťové koleje, pro kterou platí (např. „SH1“).

(4) Mohlo-li by některé označení společných odjezdových návěstidel vést k nejasnostem (např. LL, SS) nebo v závislosti na velikosti písmen („LO“, „SO“, „LC“, „SC“, „LK“, „SK“, „SP“, „SE“), použije se počáteční písmeno názvu jiné vhodné stanice téže trati (např. konečné), nebo nelze-li využít, použije se jiné vhodné písmeno (např. „SA“, „SB“ atd.).

(5) Společná odjezdová návěstidla se nesmí označovat písmeny, která by mohla být zaměnitelná s jinými návěstidly (např. „SC“, „LC“, „SK“, „LK“).

(6) Příklady nápisů na označovacích štítcích:

a) odjezdových návěstidel;



obrázek 82

b) odjezdových stop značek, které nejsou umístěny na záhlaví;



obrázek 83

c) odjezdových stop značek, které jsou umístěny na záhlaví.



obrázek 84

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 90
Označovací pásy odjezdových návěstidel a odjezdových stop značek

(1) Odjezdová návěstidla se označují označovacími pásy červené a bílé barvy:

a) stejné délky, platí-li návěst **Stůj** pouze pro vlaky;

b) kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené, platí-li návěst **Stůj** pro vlaky, PMD a posunový díl. Tímto označovacím pásem mohou být označena i odjezdová návěstidla, na nichž není zřízena návěst **Posun dovolen**.

(2) Odjezdové stop značky se označovacími pásy neoznačují.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 91
Označovací štítky cestových návěstidel a cestových stop značek

(1) Cestová návěstidla se označují písmenem „Lc“ pro směr od začátku ke konci tratě nebo písmenem „Sc“ pro směr od konce k začátku tratě a:

a) platí-li pro jednu kolej, číslem této koleje (např. „Lc2“, „Sc2b“);

b) platí-li pro více kolejí, čísly krajních kolejí, pro které platí (zleva doprava ve směru jízdy; např. „Lc4-8“, „Sc8-4“).

(2) Cestové stop značky se označují písmenem „Lc“ pro směr od začátku ke konci tratě nebo písmenem „Sc“ pro směr od konce k začátku tratě a číslem koleje, pro kterou platí (např. „Lc2“, „Sc2b“).

Cestové stop značky, které platí pro více kolejí, se nesmí zřizovat.

(3) Příklady nápisů na označovacích štítcích:

a) cestových návěstidel;



obrázek 85

b) cestových stop značek.



obrázek 86

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 92
Označovací pásy cestových návěstidel a cestových stop značek

(1) Cestová návěstidla se označují označovacími pásy červené a bílé barvy:

a) stejné délky, platí-li návěst **Stůj** pouze pro vlaky;

b) kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené, platí-li návěst **Stůj** pro vlaky, PMD a posunový díl. Tímto označovacím pásem mohou být označena i cestová návěstidla, na nichž není zřízena návěst **Posun dovolen**.

(2) Cestové stop značky se označovacími pásy neoznačují.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 93
Označovací štítky lokalizačních značek v dopravně s kolejovým rozvětvením

(1) Lokalizační značky se označují bílými označovacími štítky s černými nápisy umístěnými přímo nad lokalizační značkou.

(2) Nápis na označovacím štítku lokalizačních značek v dopravnách s kolejovým rozvětvením se skládá z velkého písmene „E" a pomlčkou oddělených arabských číslic:

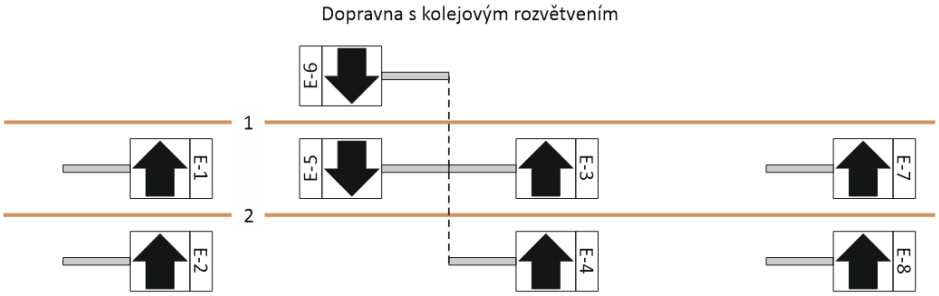
a) počínaje číslem 1 ve směru od začátku trati ke konci trati, a to zvlášť v každé dopravně s kolejovým rozvětvením (např. „E-10");

b) shodnou stovkovou sérií jako výhybky a seřaďovací návěstidla v samostatném obvodu stanice počínaje #01 (kde # je číslo odpovídající stovkové sérii, např. „E-301").



obrázek 87

(3) Lokalizační značky, které jsou umístěny v dopravně s kolejovým rozvětvením ve stejné úrovni, se číslují zleva doprava (nezávisle na směru platnosti) následovně; nejprve se očíslují lokalizační značky platné ve směru od začátku trati a potom lokalizační značky platné ve směru od konce trati (viz obrázek 88).



obrázek 88

(4) Lokalizační značky umístěné v dopravně s kolejovým rozvětvením s konvenčními návěstidly se označovacími štítky neoznačují [nemůže u ní končit oprávnění k jízdě **(MA)**].

(5) Lokalizační značky nemají žádný označovací pás.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 94
Označovací štítky oddílových návěstidel a oddílových stop značek

(1) Oddílová návěstidla hradel, hlásek a AH se označují:

a) písmeny „Lo" pro směr od začátku ke konci tratě a písmeny „So" pro směr od konce k začátku tratě;

b) na dvou a vícekolejných tratí, musí mít před prvním písmenem číslo traťové koleje, pro kterou platí (např. „1Lo", „2So").

(2) Příklady nápisů na označovacích štítcích oddílových návěstidel (vyjma oddílových návěstidel AB).



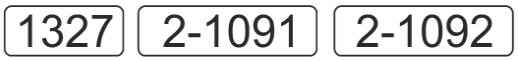
obrázek 89

(3) Oddílová návěstidla AB se označují:

a) hodnotou nejbližšího lichého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od začátku ke konci trati (např. „1327“);

b) hodnotou nejbližšího sudého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od konce k začátku trati (např. „1328“);

c) na vícekolejných tratích mají před vlastním označením ještě označení koleje, pro kterou platí a jsou od něj oddělena pomlčkou („2–1091“, „2-1092“ apod.).



obrázek 90

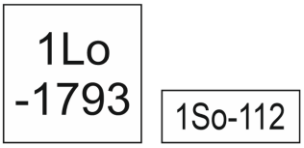
(4) V případě zřízení provizorní hlásky, při využití již zřízených oddílových návěstidel, se tato návěstidla nepřeznačují.

(5) Značení oddílových návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(6) Oddílové stop značky se označují vždy číslem traťové koleje a písmeny „Lo“ pro směr od začátku ke konci tratě a písmeny „So“ pro směr od konce k začátku tratě:

a) hodnotou nejbližšího lichého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od začátku ke konci trati (např. „1Lo-1793“);

b) hodnotou nejbližšího sudého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od konce k začátku trati (např. „1So-112“);



obrázek 91

(7) Označovací štítek se umísťuje vždy přímo nad stop značku.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 95
Označovací pásy oddílových návěstidel a oddílových stop značek

(1) Označovacím pásem červené a bílé barvy stejné délky se označují oddílová návěstidla:

a) hlásek;

b) hradel;

c) automatických hradel;

d) automatického bloku, která plní funkci krycího návěstidla.

(2) Označovacím pásem bílé barvy se označují pouze oddílová návěstidla AB s permisivním významem návěsti **Stůj**.

(3) Oddílové stop značky se označovacím pásem neoznačují.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 96
Označovací štítky krycích návěstidel

(1) Krycí návěstidla se označují:

a) písmeny „Lk“ pro směr od začátku ke konci tratě a písmeny „Sk“ pro směr od konce k začátku tratě;

b) na vícekolejných tratí, musí mít před prvním písmenem číslo traťové koleje, pro kterou platí (např. „1Lk“, „2Sk“);

c) v dopravně D3;

1. skupinové krycí návěstidlo platné pro více kolejí, čísly krajních kolejí, pro které platí (zleva doprava ve směru jízdy; např. „Lk3-6“, „Sk6-3“);

2. společné krycí návěstidlo počátečním písmenem názvu sousední nebo jiné stanice, dopravny D3 (např. „LkB“, „SkH“).

(2) Příklady nápisů na označovacích štítcích krycích návěstidel.



obrázek 92

(3) Případné odchylné značení krycích návěstidel na trati D3 může být stanoveno PND3 se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu[27].

[27] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 97
Označovací pásy krycích návěstidel

Krycí návěstidla se označují označovacími pásy červené a bílé barvy:

a) stejné délky, platí-li návěst **Stůj** pouze pro vlaky;

b) kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené, platí-li návěst **Stůj** pro vlaky, PMD a posunový díl.

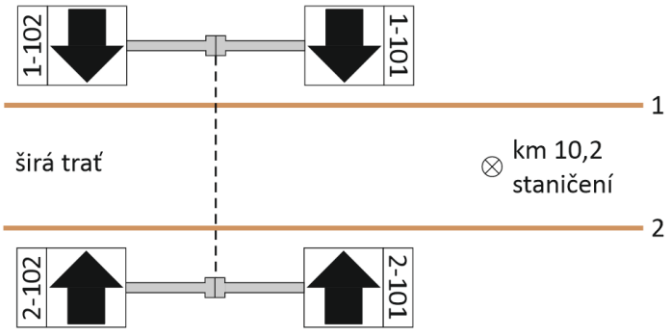
●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 98
Označovací štítky lokalizačních značek na širé trati

Lokalizační značky se označují vždy číslem traťové koleje a:

a) hodnotou nejbližšího lichého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od začátku ke konci trati (např. „1-101“);

b) hodnotou nejbližšího sudého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od konce k začátku trati (např. „1-102“).



obrázek 93

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 99
Označovací pásy lokalizačních značek na širé trati

Lokalizační značky se označovacím pásem neoznačují.

kapitola V
Značení samostatných předvěstí a opakovacích předvěstí

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 100
Značení samostatných předvěstí a opakovacích předvěstí – všeobecná ustanovení

(1) V této kapitole jsou uvedeny pouze všeobecné zásady pro značení samostatných předvěstí a opakovacích předvěstí.

(2) Samostatné předvěsti a samostatné opakovací předvěsti mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy. Příklady označovacích štítků jsou uváděny vždy v ustanoveních o příslušných předvěstech.

(3) Samostatné předvěsti a opakovací předvěsti se označovacími pásy neoznačují.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 101
Označovací štítky samostatných předvěstí

(1) Samostatné předvěsti hlavních návěstidel se označují zkratkou „Př" a označením hlavního návěstidla, k němuž patří (např. „PřL", „PřSo").

(2) Příklady nápisů na označovacích štítcích samostatných předvěstí.



obrázek 94

(3) Samostatné opakovací předvěsti se označují zkratkou „OPř" a označením hlavního návěstidla, ke kterému patří (např. „OPřL3").

(4) V případě, že hlavní návěstidlo má více samostatných opakovacích předvěstí, musí být před zkratku „OPř" doplněno římské číslo pořadí samostatných opakovacích předvěstí sestupně ve směru jízdy (např. „IIOPřS1", „IOPřS1").

(5) Příklady nápisů na označovacích štítcích samostatných opakovacích předvěstí.



obrázek 95

kapitola VI
Návěsti hlavních návěstidel

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 102
Základní ustanovení

(1) Činnost zabezpečovacího zařízení zajišťuje, že za hlavní návěstidlo s absolutním významem návěsti **Stůj** nelze vydat oprávnění k jízdě **(MA)** v okamžiku, kdy nejsou splněny podmínky pro jízdu za toto návěstidlo [resp. že oprávnění k jízdě **(MA)** bude v případě změny dovolující návěsti na návěst **Stůj** zkráceno][28].

(2) Návěst dávaná hlavním návěstidlem buď jízdu drážního vozidla zakazuje, nebo dovoluje.

(3) Na hlavním návěstidle platném pro jízdu vlaku i posun, návěst **Stůj** zakazuje jízdu vlaku, PMD nebo posunového dílu.

(4) V případech stanovených tímto předpisem mohou návěsti dovolující nebo zakazující jízdu vlaku dovolovat nebo zakazovat i jízdu PMD nebo posunovému dílu (viz ustanovení o PMD a posunu); návěst hlavního návěstidla platného jen pro jednu kolej, dovolující jízdu vlaku, je v tomto případě pro jízdu PMD nebo posunového dílu pokynem k uvedení posunového dílu do pohybu. Strojvedoucí PMD nebo posunového dílu musí být o skutečnosti, že pro jeho jízdu platí návěst dovolující jízdu vlaku, informován.

(5) Strojvedoucímu vlaku je zakázáno překročit rychlost:

a) vyjádřenou návěstí hlavního návěstidla, nebo

b) zobrazenou na DMI v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**.

(6) Strojvedoucí vedoucího vozidla jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** musí zastavit před hlavním návěstidlem, u kterého mu končí oprávnění k jízdě **(MA)** tak, aby po zastavení vlaku viděl na světelné návěsti tohoto návěstidla, nejméně 10 m (odhadem) před tímto návěstidlem.

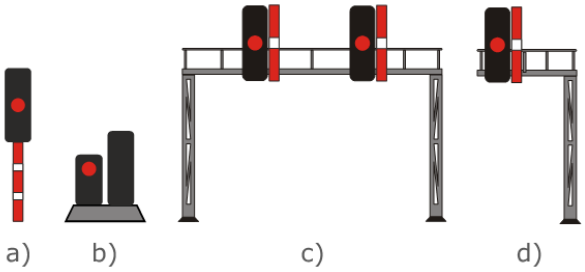
V případě, že je nutné, aby vlak zastavil před hlavním návěstidlem, u kterého mu končí oprávnění k jízdě **(MA)** na vzdálenost menší než 10 m, postupuje výpravčí podle čl. 378.

Nedojde-li po zastavení vlaku k uvolnění zadního námezníku postupuje výpravčí podle čl. 378.

(7) Návěst odjezdového návěstidla stanice (odbočky) nestanovuje rychlost za obvodem výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu.

[28] Ke zkrácení oprávnění k jízdě **(MA)** může dojít se zpožděním několika sekund.

(8) Příklady světelných hlavních návěstidel.



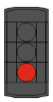
obrázek 96

(9) Příklady pokynů vyjádřené návěstmi světelných návěstidel jsou graficky znázorněny v Příloze A.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 103
Světelná návěst Stůj

(1) **Stůj**

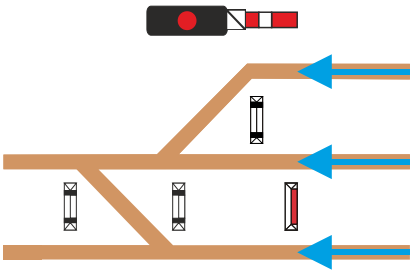


červené světlo

- zakazuje jízdu vlaku za návěstidlo
- zakazuje jízdu PMD za návěstidlo ve všech případech, kdy příslušné návěstidlo s návěstí **Stůj** platí pro jízdu PMD
- zakazuje jízdu posunového dílu za návěstidlo v případě, že návěstidlo platí i pro posun

(2) Strojvedoucí taženého vlaku (PMD) musí zastavit 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem tak, aby po zastavení vlaku viděl na světelné návěsti tohoto návěstidla.

Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty** (viz obrázek 97).



obrázek 97

Strojvedoucí může zastavit co nejblíže před hlavním návěstidlem pouze v případě, že je to nutné vzhledem k délce vlaku nebo na pokyn výpravčího.

(3) Čelo sunutých drážních vozidel musí zastavit 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. Čelo sunutého drážního vozidla může zastavit co nejblíže před hlavním návěstidlem pouze v případě, že je to nutné vzhledem k délce vlaku nebo na pokyn výpravčího.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 104
Návěst Stůj na vjezdovém, cestovém a odjezdovém návěstidle

(1) Nejzávažnější návěstí vjezdových, cestových a odjezdových návěstidel je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Na nevyloučené koleji návěst **Stůj** na:

a) vjezdovém návěstidle platí pro vlaky a PMD;

b) cestovém a odjezdovém návěstidle platí pro:

1. vlaky;

2. PMD nebo posunový díl, je-li cestové nebo odjezdové návěstidlo platné pro posun a pro kolej, na které se PMD nebo posunový díl nachází.

(3) Platnost návěsti **Stůj** na vjezdovém, cestovém a odjezdovém návěstidle na vyloučené koleji je stanovena v čl. 441.

(4) Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** vjezdového návěstidla ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice. Je-li platné vjezdové návěstidlo poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu ihned po zastavení vlaku u vjezdového návěstidla.

(5) Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice, ale strojvedoucí má telekomunikační spojení s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

●8 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 105
Návěst Stůj na oddílových návěstidlech hlásek a hradel

(1) Nejzávažnější návěstí oddílových návěstidel hlásek a hradel je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Oddílové návěstidlo hlásky a hradla platí pro vlaky.

(3) Stojí-li vlak před návěstí **Stůj** oddílového návěstidla hlásky nebo hradla 5 minut a více, upozorní strojvedoucí hláskaře (hradláře) na tuto skutečnost návěstí **Pozor**.

(4) Zjistí-li strojvedoucí, že hláskař (hradlář) není přítomen nebo není schopen dopravní služby, může pokračovat v další jízdě jen se svolením výpravčího přední stanice (popř. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice).

(5) U oddílového návěstidla provizorní hlásky, na kterém je umístěna návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**, a strojvedoucímu je dovolována jízda kolem tohoto návěstidla na **PN** nebo písemným rozkazem, musí strojvedoucí při jízdě kolem tohoto návěstidla jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 106
Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického hradla

(1) Nejzávažnější návěstí na oddílovém návěstidle AH je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Oddílové návěstidlo AH platí pro vlaky.

(3) Stojí-li vlak před návěstí **Stůj** oddílového návěstidla AH 5 minut a více, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu přední stanice (popř. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice).

Je-li platné oddílové návěstidlo AH poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu přední stanice ihned po zastavení vlaku u oddílového návěstidla AH (popř. výpravčímu zadní stanice).

(4) U oddílového návěstidla AH, na kterém je umístěna návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**, a strojvedoucímu je dovolována jízda kolem tohoto návěstidla na **PN** nebo písemným rozkazem, musí strojvedoucí při jízdě kolem tohoto návěstidla jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 107
Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s bílým označovacím pásem

(1) Nejzávažnější návěstí na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem je návěst **Stůj** a má permisivní význam návěsti **Stůj**.

(2) Oddílové návěstidlo AB s bílým označovacím pásem platí pro vlaky.

(3) Oddílová návěstidla AB s bílými označovacími pásy se mohou zřizovat na tratích s AB v případě, že v následujícím traťovém oddíle není:

a) výhybka (vlečky, nákladiště), nebo

b) tunel, nebo

c) jiné zařízení (např. zdvihací mosty),

které musí být kryto hlavním návěstidlem s absolutním významem návěsti **Stůj**.

(4) Je-li na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku s vedoucím vozidlem nevybaveným ETCS nebo s vedoucím vozidlem vybaveným mobilní částí ETCS, který nejede v módu **Plný dohled (FS)** nebo v módu **Podle rozhledu (OS)** před tímto návěstidlem zastavit a postupovat následovně:

a) Nevidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, může pokračovat v další jízdě za návěstidlo s návěstí **Stůj** a k následujícímu hlavnímu návěstidlu musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

b) Vidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, musí vyčkat, až drážní vozidlo odjede z dohledu. Neobjeví-li se na oddílovém návěstidle AB návěst dovolující jízdu, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě za návěstidlo s návěstí **Stůj** a k následujícímu hlavnímu návěstidlu musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

(5) Je-li na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku s vedoucím vozidlem s aktivním ETCS, který jede v módu **Plný dohled (FS)** nebo v módu **Podle rozhledu (OS)**, a u tohoto návěstidla končí oprávnění k jízdě **(MA)**, před tímto návěstidlem zastavit a postupovat následovně:

a) nevidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, může pokračovat v další jízdě za oddílové návěstidlo AB s návěstí **Stůj**:

1. V souladu s předpisem Z8 v módu **Podle rozhledu (OS)**, pokud k tomu byl vyzván DMI a přechod do tohoto módu potvrdil, a

2. při jízdě k následujícímu hlavnímu návěstidlu musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**. Do módu **Plný dohled (FS)** přejde mobilní část ETCS na základě potvrzení volnosti před vlakem provedené strojvedoucím[29].

b) Vidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, nesmí potvrdit přechod do módu **Podle rozhledu (OS)**. Musí vyčkat, až drážní vozidlo odjede z jeho dohledu, a dále postupuje podle písm. a) tohoto odstavce.

(6) Pokud po zastavení vlaku u oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** podle odst. (5) tohoto článku strojvedoucí neobdrží výzvu k přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)** a nevidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, oznámí tuto skutečnost výpravčímu přední stanice (popř. výpravčímu zádní stanice), včetně označení oddílového návěstidla AB, před kterým stojí.

Výpravčí může strojvedoucímu povolit jízdu za oddílové návěstidlo AB s návěstí **Stůj** pouze písemným rozkazem. Volnost koleje před vlakem až k vjezdovému návěstidlu přední dopravny s kolejovým rozvětvením nezjišťuje. Pokud je na oddílovém návěstidle AB umístěn štít Op, musí výpravčí strojvedoucímu nařídit jízdu se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy.

Sepsání písemného rozkazu je pro strojvedoucího zároveň pokynem k uvedení vlaku do pohybu. V další jízdě může strojvedoucí pokračovat pouze za podmínek:

a) jízdy podle rozhledových poměrů a

b) příp. jízdy se zvýšenou opatrností, byla-li strojvedoucímu nařízena,

až do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**[30].

(7) V případě, že je na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem zřízen štít Op, musí strojvedoucí vlaku, který nejede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** při jízdě za toto oddílové návěstidlo AB na návěst **Stůj** dodržet podmínky jízdy se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy s PZZ v následujícím traťovém oddílu.

Pro strojvedoucího vlaku jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** štít Op neplatí a řídí se ustanovením čl. 411 odst. 9.

[29] Žádost o potvrzení volnosti před vlakem se v traťovém oddíle vydává podle místa viditelnosti návěstidla nejdříve 300 m před hlavním návěstidlem.

[30] Žádost o potvrzení volnosti před vlakem se v traťovém oddíle vydává podle místa viditelnosti návěstidla nejdříve 300 m před hlavním návěstidlem.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 108
Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy

(1) Nejzávažnější návěstí na oddílovém návěstidle AB s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Oddílové návěstidlo AB s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy platí pro vlaky.

(3) Oddílová návěstidla AB, která kryjí v následujícím traťovém oddíle výhybku (vlečky, nákladiště) a byla zřízena před účinností tohoto předpisu, musí být opatřena označovacími pásy s červenými a bílými pruhy. Při nejbližší rekonstrukci traťového zabezpečovacího zařízení (vyjma pouhé náhrady kolejových obvodů počítači náprav) musí být výhybky na širé trati s oddílovými návěstidly AB kryty vjezdovými návěstidly odboček.

Od **1. července 2022 je zakázáno zřizovat** oddílová návěstidla AB, která kryjí výhybky (vlečky, nákladiště). V tomto případě musí být zřizovány odbočky.

(4) Je-li na oddílovém návěstidle AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku před tímto oddílovým návěstidlem zastavit. Pokračovat za úroveň tohoto návěstidla může na pokyn výpravčího přední stanice (popř. i prostřednictvím výpravčího zadní stanice).

(5) Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** oddílového návěstidla AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice. Je-li platné oddílové návěstidlo AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu přední stanice ihned po zastavení vlaku u tohoto oddílového návěstidla.

Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice, ale strojvedoucí má spojení telekomunikačním zařízením s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

(6) U oddílového návěstidla AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, na kterém je umístěna návěst **Stanoviště posledního oddílového návěstidla**, a strojvedoucímu je dovolována jízda kolem tohoto návěstidla písemným rozkazem, musí strojvedoucí při jízdě kolem tohoto návěstidla jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

(7) Skutečnost, že oddílové návěstidlo AB je označeno označovacím pásem s červenými a bílými pruhy musí být uvedena v TTP. Podmínky jízdy za toto návěstidlo s návěstí **Stůj** musí být stanoveny v ZDD.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 109
Návěst Stůj na krycích návěstidlech

(1) Nejzávažnější návěstí krycího návěstidla je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Důvod zřízení krycího návěstidla musí být uveden v TTP (tzn. krytí PZZ, krytí centrálního přechodu s VZPK, krytí výhybek a/nebo krytí prostorového oddílu tratě D3).

(3) Krycí návěstidlo platí:

a) pro vlak;

b) pro jízdu PMD, pokud je o jeho platnosti zpraven písemným rozkazem;

c) pro posunový díl v dopravnách s kolejovým rozvětvením, je-li to stanoveno ZDD.

(4) Strojvedoucí vlaku (PMD, pokud je o platnosti krycího návěstidla pro jeho jízdu zpraven písemným rozkazem) se po zastavení před návěstí **Stůj** krycího návěstidla na širé trati ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice.

Je-li platné krycí návěstidlo na širé trati poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu ihned po zastavení vlaku (PMD, posunového dílu) u krycího návěstidla. Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice, může strojvedoucí další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

(5) Zastaví-li PMD před platným krycím návěstidlem, zakazujícím jízdu nebo poškozeným, postupuje strojvedoucí stejně, jako zastaví-li před takovým návěstidlem vlak.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 110
Návěst Stop značka ETCS

(1) **Stop značka ETCS**

modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí



- zakazuje jízdu drážního vozidla za toto návěstidlo, nemá-li strojvedoucí pokyn k jízdě za toto návěstidlo
- označuje místo, před kterým může být strojvedoucí vlaku jedoucího s aktivním ETCS vyzván prostřednictvím DMI k potvrzení volnosti koleje mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem

(2) Strojvedoucí se po zastavení před oddílovou nebo vjezdovou stop značkou ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice, pokud nedostal pokyn k další jízdě za toto návěstidlo.

(3) Pokyn k jízdě za stop značku je strojvedoucímu udělen:

a) vydáním oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Plný dohled (FS)** nebo v módu **Podle rozhledu (OS)**;

b) rozsvícením návěsti DNS;

c) písemným rozkazem;

d) telekomunikačním zařízením [viz čl. 225 odst.(2), písm. a)].

(4) Vzdálenost mezi stop značkami na širé trati v jednom směru nesmí být menší než 400 m.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 111
Návěst Lokalizační značka ETCS

(1) **Lokalizační značka ETCS**

bílá čtvercová tabule, na ní černá šipka směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí



- platí pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS
- označuje místo v dopravně s kolejovým rozvětvením nebo na širé trati, před kterým musí vlak jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo v módu **Podle rozhledu (OS)** zastavit a zůstat stát, pokud u něj končí vydané oprávnění k jízdě **(MA)**
- označuje místo, před kterým může být strojvedoucí vyzván prostřednictvím DMI k potvrzení volnosti koleje mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem

(2) Strojvedoucí se po zastavení před lokalizační značkou na širé trati ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice, pokud nedostal pokyn k další jízdě za toto návěstidlo.

(3) Pokyn k jízdě za lokalizační značku je strojvedoucímu udělen:

a) vydáním oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Plný dohled (FS)** nebo v módu **Podle rozhledu (OS)**;

b) písemným rozkazem.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

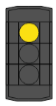
článek 112
Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem

(1) Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem:

- dovolují strojvedoucímu jízdu vlaku
- na závislých hlavních návěstidlech i předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla
- u hlavních návěstidel přikazují strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí. Výjimkou jsou odjezdová (cestová) návěstidla při odjezdu jiným než přímým směrem ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy

(2) **Výstraha**

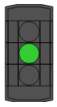
žluté světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném nejméně na zábrzdnou vzdálenost

(3) **Volno**

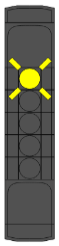
zelené světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- na závislém hlavním návěstidle předvěstí dovolující návěst vyjádřenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle

(4) **Očekávejte rychlost 40 km/h**

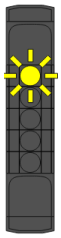
pomalu přerušované žluté světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost

(5) **Očekávejte rychlost 60 km/h**

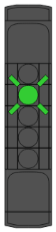
rychle přerušované žluté světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost

(6) **Očekávejte rychlost 80 km/h**

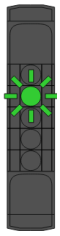
pomalu přerušované zelené světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost

(7) **Očekávejte rychlost 100 km/h**

rychle přerušované zelené světlo



- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost

(8) **Očekávejte rychlost 120 km/h**

rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



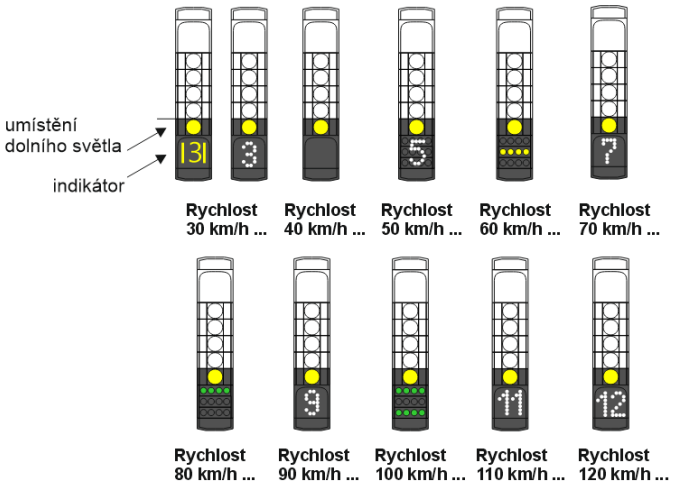
- dovoluje jízdu vlaku
- předvěstí rychlost 120 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 113
Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené dvěma světly

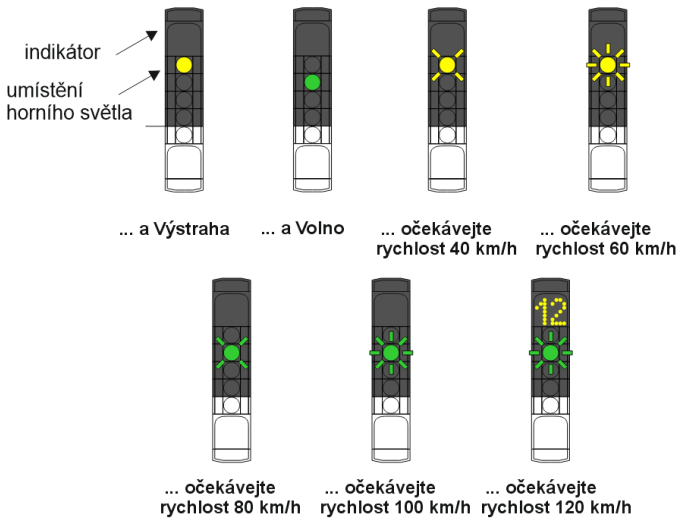
(1) Návěsti vyjádřené dvěma světly dovolují jízdu vlaku a:

a) Dolním světlem, případně doplněný indikátorem (viz obrázek 98 přikazují strojvedoucímu jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše návěstěnou rychlostí. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazují strojvedoucímu jet nejvýše návěstěnou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu nebo až do úrovně označení konce obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením, nenásleduje-li již v této dopravně další hlavní návěstidlo pro příslušný směr jízdy. Návěstěná rychlost je vyjádřena první částí názvu návěsti, např.: **Rychlost 100 km/h** …



obrázek 98

b) Horním světlem, příp. doplněný indikátorem (viz obrázek 99 tohoto předpisu) předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla. Předvěstění je vyjádřeno druhou částí názvu návěsti: … **a výstraha**, … **a volno**, … **a očekávejte rychlost 120** (**100, 80, 60, 40**) km/h. Pokyn, dávaný horním světlem, je shodný jako pokyn, dávaný návěstí vyjádřenou jedním světlem.



obrázek 99

(2) Je-li na dolním indikátoru rychlost vyjádřena světelnými pruhy:

a) může být jeden pruh tvořen jednou řadou žárovek (viz obrázek 100 a));

b) může být jeden pruh tvořen jednou řadou světelných bodů (viz obrázek 100 b));

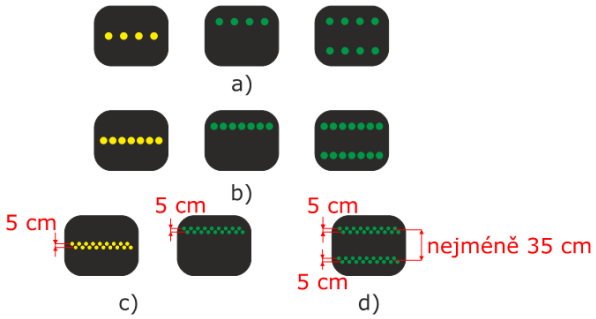
c) může být jeden pruh tvořen světelnými body uspořádanými ve dvou řadách, kdy vzdálenost mezi těmito řadami není větší než 5 cm (viz obrázek 100 c));

d) mohou být dva pruhy vyjádřeny takto:

1. každý pruh tvořen jednou řadou žárovek (viz obrázek 100 a));

2. každý pruh tvořen jednou řadou světelných bodů (viz obrázek 100 b));

3. každý pruh tvořen světelnými body uspořádanými ve dvou řadách, kdy vzdálenost mezi řadami jednoho pruhu není větší než 5 cm (viz obrázek 100 c)) a jednotlivé pruhy jsou od sebe vzdáleny nejméně 35 cm (viz obrázek 100 d)).



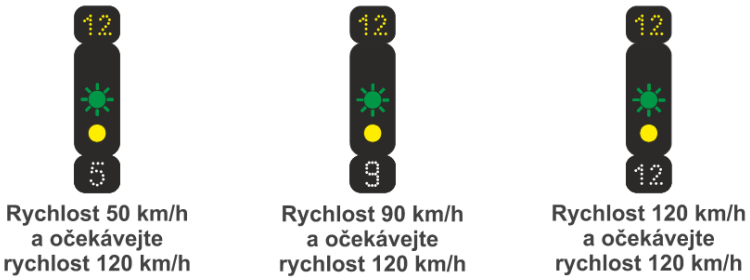
obrázek 100

Počet světelných bodů tvořících světelný pruh na obrázcích 100 b), c) a d) je pouze ilustrativní.

(3) Je-li rychlost předvěstěná horním světlem menší než rychlost návěstěná dolním světlem, je návěstidlo, jehož návěst se předvěstí, umístěno nejméně na zábrzdnou vzdálenost.

(4) Je-li rychlost předvěstěná horním světlem stejná nebo větší než rychlost návěstěná dolním světlem, může být návěstidlo, jehož návěst se předvěstí, umístěno i méně než na zábrzdnou vzdálenost.

(5) Je-li pod žlutým dolním světlem hlavního návěstidla svítící bílé číslo (viz obrázek 101), je tím vyjádřena hodnota desetiny rychlosti v obvodu výhybek přilehlých k tomuto hlavnímu návěstidlu. Není-li za tímto návěstidlem obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, platí vyjádřená hodnota desetiny rychlosti až k následujícímu hlavnímu návěstidlu nebo až do úrovně označení konce obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením, nenásleduje-li již v této dopravně další hlavní návěstidlo pro příslušný směr jízdy.



obrázek 101

(6) Je-li nad rychle přerušovaným zeleným světlem hlavního návěstidla svítící žluté číslo (viz obrázek 101), je tím vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla.

(7) Název návěsti a pokyny dávané návěstí podle obrázku 101 se upravují podle této rychlosti. Např. návěst **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h** přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 120 km/h; není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu tato návěst jet rychlostí nejvýše 120 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu. Dále tato návěst předvěstí rychlost 120 km/h na následujícím hlavním návěstidle.

(8) Při poruše návěstních obvodů, která nemá vliv na bezpečnost provozování dráhy, popřípadě v některých případech trvale, může:

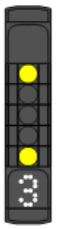
a) po návěsti, nařizující snížení rychlosti u následujícího hlavního návěstidla, následovat návěst, dovolující jízdu rychlostí vyšší, než byla předvěstěna (např. návěst **Rychlost 70 km/h a** … se předvěstí návěstí **Očekávejte rychlost 60 km/h**) nebo po návěsti, nařizující snížení rychlosti u následujícího hlavního návěstidla, může následovat návěst dovolující jízdu a neomezující rychlost k následujícímu hlavnímu návěstidlu (např. návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** následovaná návěstí **Volno**);

b) po návěsti, nařizující zastavení u následujícího hlavního návěstidla, následovat návěst, dovolující jízdu;

c) být jednosvětlová nebo dvousvětlová návěst dovolující jízdu vlaku doplněna stálým bílým světlem (např. návěst **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** se změní na návěst **Rychlost 80 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h**).

(9) **Rychlost 30 km/h a výstraha**

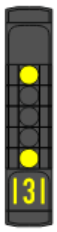
žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním žluté světlo



(10) **Rychlost 30 km/h a výstraha**

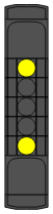
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním žluté světlo

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



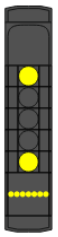
(11) **Rychlost 40 km/h a výstraha**

žluté světlo a nad ním žluté světlo



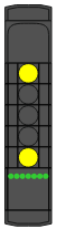
(12) **Rychlost 60 km/h a výstraha**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním žluté světlo



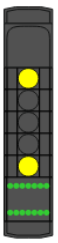
(13) **Rychlost 80 km/h a výstraha**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním žluté světlo



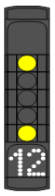
(14) **Rychlost 100 km/h a výstraha**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním žluté světlo



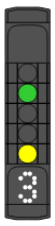
(15) **Rychlost 120 km/h a výstraha**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním žluté světlo



(16) **Rychlost 30 km/h a volno**

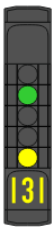
žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním zelené světlo



(17) **Rychlost 30 km/h a volno**

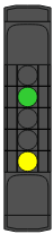
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním zelené světlo

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



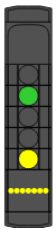
(18) **Rychlost 40 km/h a volno**

žluté světlo, nad ním zelené světlo



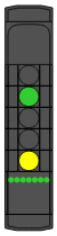
(19) **Rychlost 60 km/h a volno**

(žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním zelené světlo)



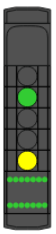
(20) **Rychlost 80 km/h a volno**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním zelené světlo



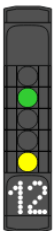
(21) **Rychlost 100 km/h a volno**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním zelené světlo



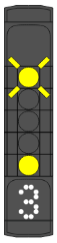
(22) **Rychlost 120 km/h a volno**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním zelené světlo



(23) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

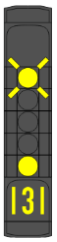
žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



(24) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

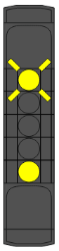
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním pomalu přerušované žluté světlo

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



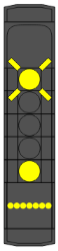
(25) **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

žluté světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



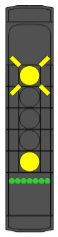
(26) **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



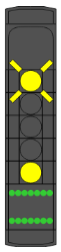
(27) **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



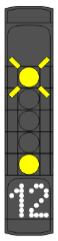
(28) **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



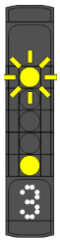
(29) **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



(30) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

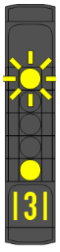
žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním rychle přerušované žluté světlo



(31) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

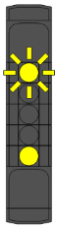
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním rychle přerušované žluté světlo

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



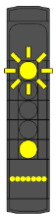
(32) **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

žluté světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo



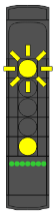
(33) **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním rychle přerušované žluté světlo



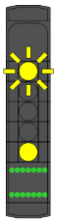
(34) **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním rychle přerušované žluté světlo



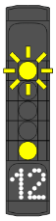
(35) **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním rychle přerušované žluté světlo



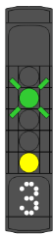
(36) **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním rychle přerušované žluté světlo



(37) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

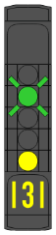
žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



(38) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

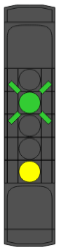
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním pomalu přerušované zelené světlo

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



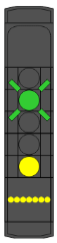
(39) **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

žluté světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



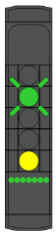
(40) **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



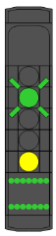
(41) **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



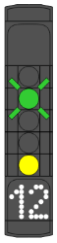
(42) **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



(43) **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



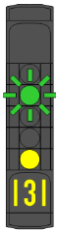
(44) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3" a nad ním rychle přerušované zelené světlo



(45) **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

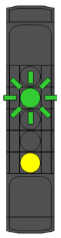
žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním rychle přerušované zelené světlo



Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

(46) **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo



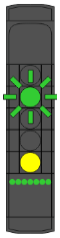
(47) **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním rychle přerušované zelené světlo



(48) **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním rychle přerušované zelené světlo



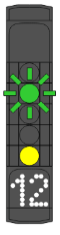
(49) **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním rychle přerušované zelené světlo



(50) **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12" a nad ním rychle přerušované zelené světlo



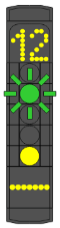
(51) **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h**

žluté světlo, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



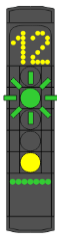
(52) **Rychlost 60 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



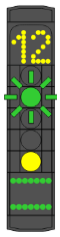
(53) **Rychlost 80 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



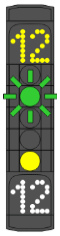
(54) **Rychlost 100 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h**

žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



(55) **Rychlost 120 km/h a očekávejte rychlost 120 km/h**

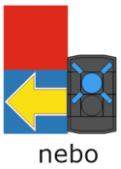
žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12", nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"



●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 114
Návěsti dovolující jízdu vlaku na doplňkových návěstních svítilnách

(1) **Stop značka ETCS a jízda vlaku dovolena**



modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí

a

pomalu přerušované modré světlo

nebo



- dovoluje jízdu vlaku za stop značku
- dovoluje jízdu PMD, pokud je strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, že pro jeho jízdu platí návěsti pro vlak

(2) Na následující stop značce musí strojvedoucí vždy předpokládat návěst zakazující jízdu a tato stop značka (kromě oddílové stop značky) může být umístěna na vzdálenost kratší, než je zábrzdná vzdálenost pro nouzový provoz ETCS.

(3) Strojvedoucí vlaku nesmí při jízdě za toto návěstidlo překročit:

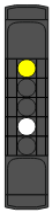
a) rychlost 40 km/h v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením do doby, než celý vlak mine vjezdovou stop značku pro opačný směr jízdy, nebo do doby přechodu do módu **Plný dohled (FS)**, nebo

b) rychlost 60 km/h na širé trati do doby přechodu do módu **Plný dohled (FS)**.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 115
Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

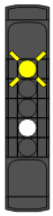
(1) **Opakování návěsti Výstraha**



bílé světlo a nad ním žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

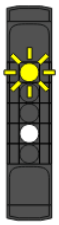
(2) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h**



bílé světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(3) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h**



bílé světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

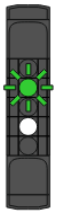
(4) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h**



bílé světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

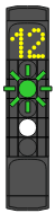
(5) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 100 km/h**



bílé světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(6) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 120 km/h**

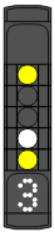


bílé světlo, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12“

Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla. Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- předvěstí rychlost 120 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

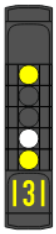
(7) **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha**



žluté světlo, pod ním bílá číslice „3", nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h
- dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, návěst **Stůj**

(8) **Rychlost 30 km/h a opakování návěsti Výstraha**

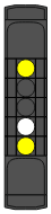


žluté světlo, pod ním žlutá číslice „3" mezi dvěma žlutými svislými pruhy, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h
- dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, návěst **Stůj**

Tato návěst je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

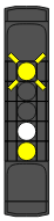
(9) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha**



žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a
- dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, návěst **Stůj**

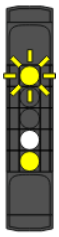
(10) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h**



žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem pomalu přerušované žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a
- předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od následujícího návěstidla

(11) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h**



žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem rychle přerušované žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 60 km/h

  Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.
- dále tato návěst předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího návěstidla

(12) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h**



žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem pomalu přerušované zelené světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 80 km/h

  Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.
- dále tato návěst předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího návěstidla

(13) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 100 km/h**



žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem rychle přerušované zelené světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 100 km/h

  Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.
- dále tato návěst předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího návěstidla

(14) **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Očekávejte rychlost 120 km/h**



žluté světlo, nad ním bílé světlo, nad bílým světlem rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h
- když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 120 km/h

  Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje strojvedoucímu jet rychlostí nejvýše 40 km/h až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.
- dále tato návěst předvěstí rychlost 120 km/h od následujícího návěstidla

kapitola VII
Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 116
Indikátorová tabulka s číslicí

(1) **Indikátorová tabulka s číslicí 5 nebo indikátorová tabulka s číslicí 3** je černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, s bílou číslicí „5" nebo „3".



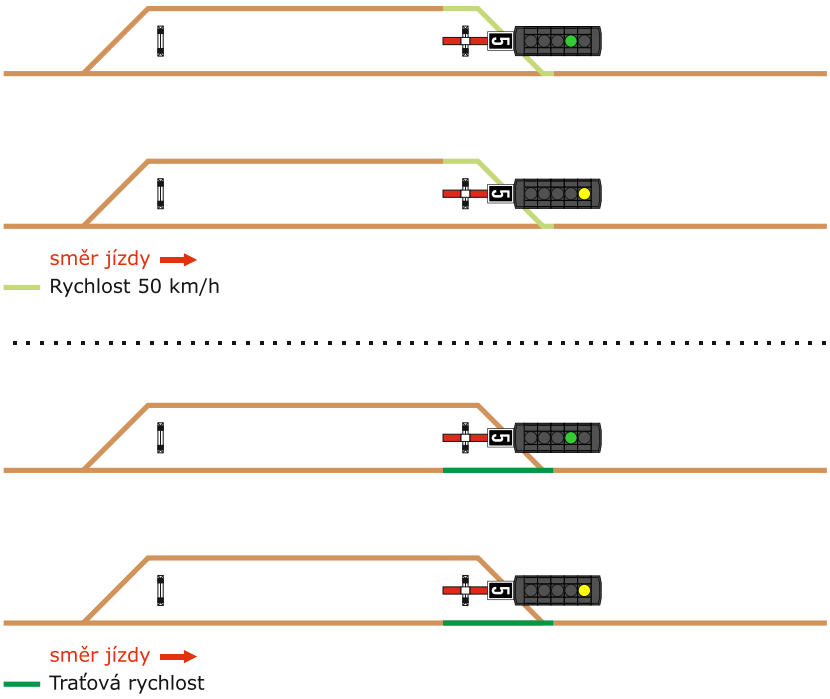
obrázek 102

(2) Hlavní návěstidlo, označené indikátorovou tabulkou s číslicí „5", dovoluje při návěstění rychlosti 40 km/h jet strojvedoucímu vlaku v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 50 km/h (viz obrázek 103).



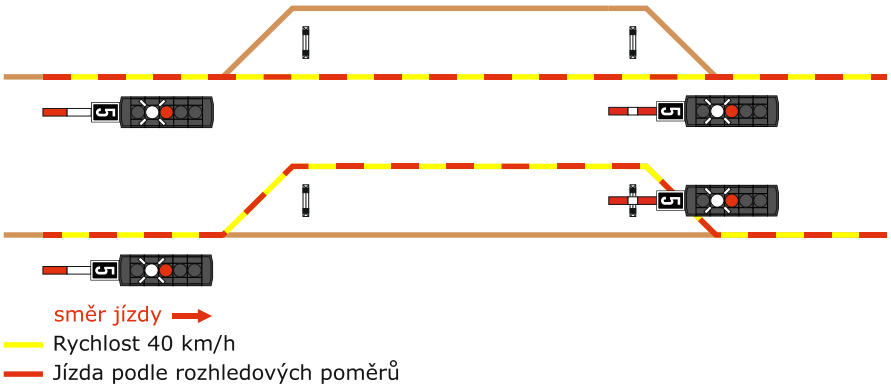
obrázek 103

(3) Ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy a ve stanicích s hlavními návěstidly na sobě nezávislými platí ustanovení odst. (2) tohoto článku i při návěsti **Volno** nebo **Výstraha** na odjezdovém návěstidle s indikátorovou tabulkou s číslicí „5", odjíždí-li vlak jiným než přímým směrem (viz obrázek 104).



obrázek 104

(4) Pokud je jízda vlaku dovolena **PN** (písemným rozkazem), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí „5" rychlost 40 km/h (viz obrázek 105).



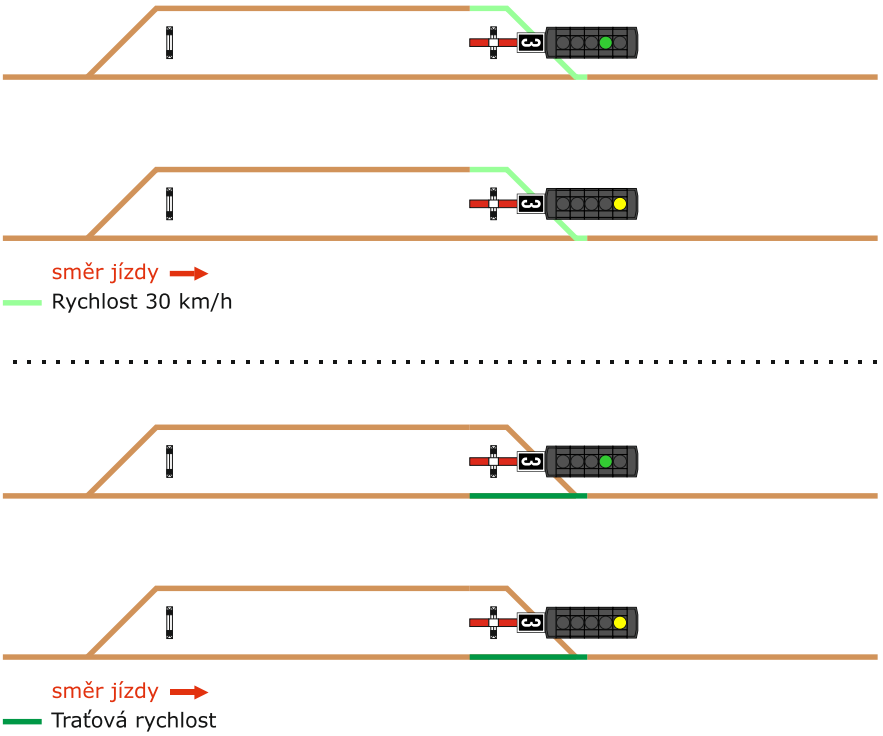
obrázek 105

(5) Hlavní návěstidlo, označené indikátorovou tabulkou s číslicí „3", přikazuje při návěstění rychlosti 40 km/h jet strojvedoucímu vlaku (PMD) v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h (viz obrázek 106).



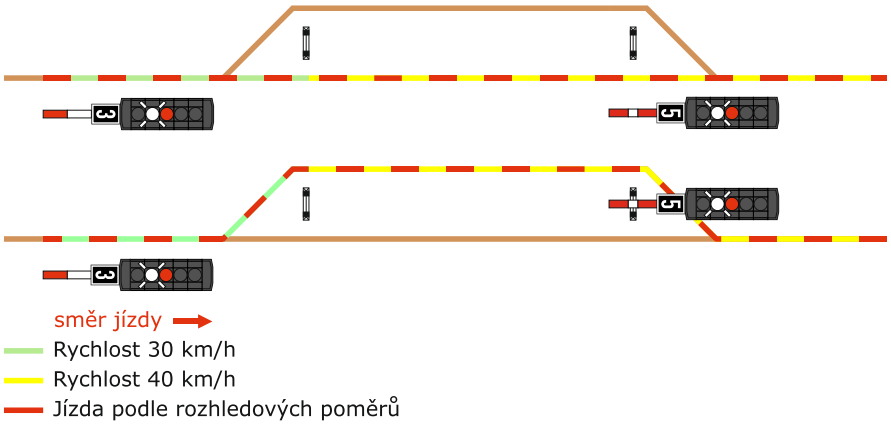
obrázek 106

(6) Ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy a ve stanicích s hlavními návěstidly na sobě nezávislými platí ustanovení odst. (5) tohoto článku i při návěsti **Volno** nebo **Výstraha** na odjezdovém návěstidle s indikátorovou tabulkou s číslicí „3", odjíždí-li vlak (PMD) jiným než přímým směrem (viz obrázek 107).



obrázek 107

(7) Pokud je jízda vlaku (PMD) dovolena **PN** (písemným rozkazem), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí 3 rychlost 30 km/h (viz obrázek 108).



obrázek 108

(8) Indikátorovou tabulku s číslicí „5" nebo „3" lze umístit v dopravně s kolejovým rozvětvením i na hlavní návěstidla, která nemají obvod výhybek přilehlý k tomuto návěstidlu. Strojvedoucí musí pak jet rychlostí 50 km/h (popř. 30 km/h) až k následujícímu hlavnímu návěstidlu.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 117
Návěstní upozorňovadla k hlavním a seřaďovacím návěstidlům

(1) **Skupinové návěstidlo**

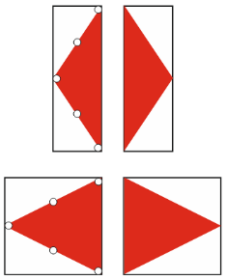


bílá čtvercová deska s černým orámováním, na desce je černý šikmý pruh směřující z levého dolního rohu do pravého horního rohu

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje na skupinové nebo společné návěstidlo (včetně skupinového návěstidla v provedení společného návěstidla)
- pokyny návěstidla, na kterém je umístěno návěstní upozorňovadlo s návěstí **Skupinové návěstidlo**, nesmí být považovány za pokyny návěstidla platného jen pro jednu kolej

(2) **Hlavní návěstidlo je na opačné straně**



bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s červeným trojúhelníkem směřujícím k hlavnímu návěstidlu

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami

- upozorňuje na skutečnost, že hlavní návěstidlo je umístěno mimořádně na opačné straně koleje, pro kterou návěstidlo platí

(3) Návěst **Hlavní návěstidlo je na opačné straně** se umísťuje vpravo (nebo vlevo, mimořádně nad kolejí), v úrovni hlavního návěstidla, které je mimořádně umístěno na opačné straně. Umístění tohoto návěstidla nad kolejí v trakčním vedení musí být odsouhlaseno příslušným odborem OSPD[31] a gestorským útvarem tohoto předpisu[32].

[31] V době schválení tohoto předpisu je to odbor elektrotechniky a energetiky.

[32] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 118
Návěsti indikátorů

(1) Indikátory se přednostně umísťují na nepřenosná návěstidla, jejichž návěsti doplňují, nebo je možné je umístit i mimo tato návěstidla za podmínky současné viditelnosti obou návěstí.

(2) **Z dopravní koleje postaveno**



svítící zelená číslice

- u skupinového odjezdového nebo cestového návěstidla (včetně skupinového návěstidla v provedení společného návěstidla) určuje, ze které dopravní koleje je postavena vlaková cesta

(3) **Směr jízdy vlaku**



svítící bílé písmeno, kterým začíná název sousední stanice nebo jiné stanice trati, popř. obvodu stanice

- u vjezdového, cestového nebo odjezdového návěstidla určuje, kterým směrem je postavena vlaková cesta

(4) Při zhasnutí indikátoru jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

kapitola VIII
Návěsti světelných předvěstí

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

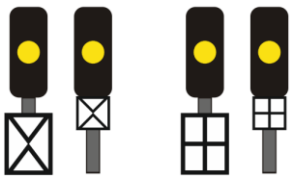
článek 119
Návěsti světelných předvěstí

Samostatná světelná předvěst a samostatná opakovací světelná předvěst je závislá na hlavním návěstidle a neplní funkci hlavního návěstidla.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 120
Návěsti samostatných světelných předvěstí

(1) Příklady samostatných světelných předvěstí:

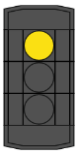


obrázek 109

a) předvěst vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla a návěstidla dopravny Portál;

b) předvěst krycího a oddílového návěstidla hlásky, hradla a AH.

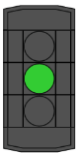
(2) **Výstraha**



žluté světlo

- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle

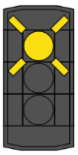
(3) **Volno**



zelené světlo

- předvěstí dovolující návěst tvořenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle

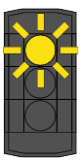
(4) **Očekávejte rychlost 40 km/h**



pomalu přerušované žluté světlo

- předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od následujícího hlavního návěstidla

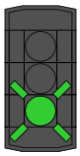
(5) **Očekávejte rychlost 60 km/h**



rychle přerušované žluté světlo

- předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího hlavního návěstidla

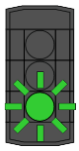
(6) **Očekávejte rychlost 80 km/h**



pomalu přerušované zelené světlo

- předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího hlavního návěstidla

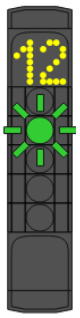
(7) **Očekávejte rychlost 100 km/h**



rychle přerušované zelené světlo

- předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího hlavního návěstidla

(8) **Očekávejte rychlost 120 km/h**



rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12"

- předvěstí rychlost 120 km/h od následujícího hlavního návěstidla

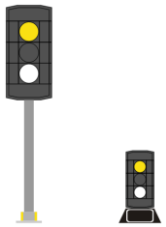
Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti na následujícím hlavním návěstidle. Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 121
Návěsti samostatných opakovacích předvěstí

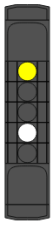
(1) Pokud strojvedoucí návěst předchozího návěstidla neviděl a samostatná opakovací předvěst je zhaslá (např. výchozí vlak ve stanici), musí očekávat na následujícím hlavním návěstidle návěst **Stůj**.

(2) Příklad samostatné opakovací světelné předvěsti.



obrázek 110

(3) **Opakování návěsti Výstraha**

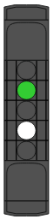


bílé světlo a nad ním žluté světlo

- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(4) **Opakování návěsti Volno**

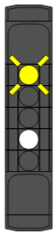
bílé světlo, nad ním zelené světlo



- předvěstí dovolující návěst vyjádřenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(5) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h**

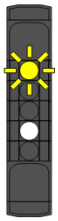
bílé světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo



- předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(6) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h**

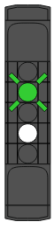
bílé světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo



- předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(7) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h**

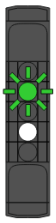
bílé světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo



- předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(8) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 100 km/h**

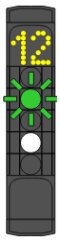
bílé světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo



- předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

(9) **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 120 km/h**

bílé světlo, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12“



- předvěstí rychlost 120 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti na následujícím hlavním návěstidle. Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.

kapitola IX
Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 122
Předvěstní upozorňovadla

(1) **Stanoviště samostatné předvěsti**



bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s černým orámováním, na ní dva černé šípy nad sebou s hroty obrácenými proti sobě

- upozorňuje na umístění samostatné předvěsti vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla nebo návěstidla dopravny Portál

(2) **Stanoviště samostatné předvěsti**



bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s černým orámováním, na ní černý kříž

- upozorňuje na umístění samostatné předvěsti oddílového nebo krycího návěstidla

(3) Návěst **Stanoviště samostatné předvěsti** se umísťuje buď:

a) v provedení obdélníkové desky:

1. na samostatný sloupek bezprostředně před samostatnou předvěst,

2. na stožár návěstidla nebo

b) v provedení čtvercové desky:

1. pod návěstní štít návěstidla,

2. vpravo vedle návěstního štítu na lávce nebo krakorci.

Provedení čtvercové desky může být nově umístěno pouze v případě, že z prostorových důvodů nelze umístit provedení obdélníkové desky.

(4) **Stanoviště posledního oddílového návěstidla**



bílá čtvercová deska s černým orámováním, na ní černý kruh s bílým mezikružím

- upozorňuje na návěstidlo AB, které předvěstí návěsti vjezdového návěstidla stanice (odbočky, dopravny Portál)

- byl-li strojvedoucí zpraven o jízdě v mezistaničním oddíle, předvěstí návěst **Stůj** na vjezdovém návěstidle nebo na návěstidle dopravny Portál

(5) Návěst **Stanoviště posledního oddílového návěstidla** se umísťuje zpravidla pod návěstní štít návěstidla; u návěstidel umístěných na krakorci (lávce) může být umístěna vpravo vedle návěstního štítu.

(6) **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**



černá čtvercová deska, na ní bílý kruh s černým mezikružím

- upozorňuje na skutečnost, že:

  1. odjezdové návěstidlo (cestové návěstidlo ve funkci odjezdového návěstidla podle ustanovení čl. 0 odst. (6)) plní funkci předvěsti nebo opakovací předvěsti následujícího vjezdového návěstidla, oddílového návěstidla AH nebo hlásky, návěstidla dopravny Portál, popř. krycího návěstidla. Následující návěstidlo může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.

  2. vjezdové návěstidlo odbočky bez odjezdových návěstidel nebo stanic zaústěných jedním zhlavím zároveň plní funkci předvěsti následujícího vjezdového návěstidla, oddílového návěstidla AH nebo hlásky, popř. krycího návěstidla. Následující návěstidlo může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.

  3. oddílové návěstidlo AH nebo hlásky, popř. krycí návěstidlo plní funkci předvěsti následujícího hlavního návěstidla.

  4. odjezdová stop značka dopravny s kolejovým rozvětvením nebo vjezdová stop značka odbočky plní i funkci tabulky s křížem následující vjezdové nebo oddílové stop značky.

  5. následující vjezdová nebo oddílová stop značka může být umístěna na vzdálenost 400 m nebo menší.

(7) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** se umísťuje:

a) u hlavních návěstidel:

  1. na stožáry příslušných hlavních návěstidel, zpravidla pod návěstní štít návěstidla, nebo

  2. bezprostředně před příslušná hlavní návěstidla, nebo

  3. na krakorce (lávky), vpravo vedle příslušného hlavního návěstidla nebo

b) u stop značek přímo u příslušné stop značky.

(8) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** se však v dopravnách s kolejovým rozvětvením, s hlavními návěstidly, umísťuje k poslední výhybce dopravny s kolejovým rozvětvením (popř. do vzdálenosti 20 m za ní):

a) je-li z dopravny s kolejovým rozvětvením možný odjezd vlaků do více směrů a návěst má platit pouze pro jízdu v některém směru nebo

b) v případě, že návěst nelze z technických důvodů umístit podle ustanovení odst. (7) písm. a), bodu 1. a 2. tohoto článku (zasahovala by např. do průjezdného průřezu apod.).

(9) Skutečnost, že oddílové návěstidlo AH je opatřeno návěstí **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**, musí být uvedena v ZDD.

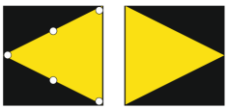
●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 123
Návěstní upozorňovadla k samostatným předvěstem

(1) **Samostatná předvěst je na opačné straně**



černá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska se žlutým trojúhelníkem směřujícím k samostatné předvěsti; není-li návěstidlo z odrazového materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami



- upozorňuje na skutečnost, že samostatná předvěst nebo tabulka s křížem je mimořádně umístěna na opačné straně koleje, pro kterou platí

(2) Návěst **Samostatná předvěst je na opačné straně** se umísťuje vpravo (nebo vlevo), v úrovni samostatné předvěsti nebo tabulky s křížem, která je mimořádně umístěna na opačné straně.

kapitola X
Stanice s hlavními návěstidly a stanice se stop značkami

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 124
Všeobecná ustanovení

(1) **Stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými** je stanice, ve kterých je při všech vlakových cestách v příslušném směru jízdy návěst **Stůj** odjezdového (cestového) návěstidla předvěstěna příslušnou návěstí vjezdového (cestového) návěstidla nebo samostatnou předvěstí. Tyto stanice se dále dělí na:

a) **Stanice s rychlostní návěstní soustavou** je stanice, ve kterých je při všech vlakových cestách v příslušném směru jízdy potřebné snížení traťové rychlosti přes výhybky při vjezdu i při odjezdu (popř. při jízdě od cestového návěstidla) návěstěno návěstmi světelných hlavních návěstidel. Výjimkou jsou cestová návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena**, která sice rychlost nenávěstí, ale jsou součástí rychlostní návěstní soustavy.

b) **Stanice bez rychlostní návěstní soustavy** je stanice, ve kterých minimálně při jedné vlakové cestě v příslušném směru jízdy není potřebné snížení traťové rychlosti přes výhybky při odjezdu (popř. při jízdě od cestového návěstidla) jiným než přímým směrem návěstěno návěstmi hlavních návěstidel.

(2) **Stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými** je stanice, ve kterých není minimálně při jedné vlakové cestě v příslušném směru jízdy návěst **Stůj** odjezdového (cestového) návěstidla předvěstěna příslušnou návěstí vjezdového (cestového) návěstidla ani samostatnou předvěstí.

(3) **Stanice bez odjezdových návěstidel** je stanice, ve kterých pro příslušný směr jízdy nejsou pro žádnou kolej zřízena odjezdová návěstidla.

(4) **Stanice se stop značkami** je stanice, ve které je při vlakových cestách v příslušném směru jízdy umístěna návěst **Stop značka ETCS** (dále viz čl. 128).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 125
Stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými s rychlostní návěstní soustavou

(1) Stanice s rychlostní návěstní soustavou se v tabelárním jízdním řádu (dále také „TJŘ“) nijak neoznačují.

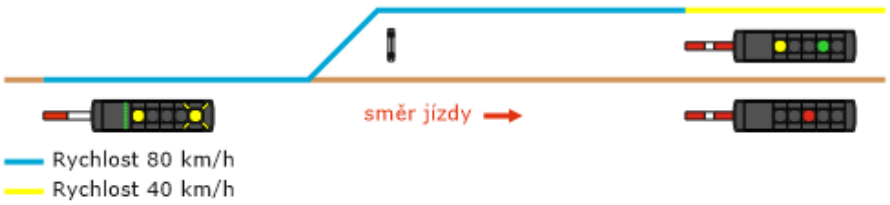
(2) Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou se v tomto předpise označují zkráceně jen jako stanice s rychlostní návěstní soustavou.

(3) Od úrovně vjezdového návěstidla nesmí strojvedoucí překročit rychlost návěstěnou návěstním znakem vjezdového návěstidla až do doby, než celý vlak mine obvod výhybek přilehlý k vjezdovému návěstidlu.

(4) Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:

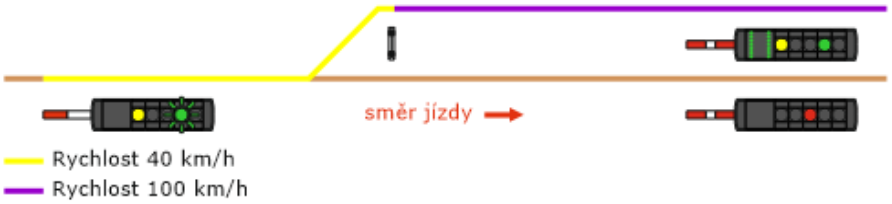
a) rychlost stanovenou dolním světlem (případně doplněným jedním nebo dvěma světelnými pruhy nebo indikátorem [viz však písm. d) bod 1. tohoto článku], popř. indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) světelného vjezdového (cestového) návěstidla, byla-li horním světlem předvěstěna stejná rychlost, další snižování rychlosti nebo návěst **Stůj**. Byla-li předvěstěna návěst **Stůj** a následující hlavní návěstidlo již dovoluje jízdu rychlostí vyšší, než byla rychlost stanovená dolním světlem, může strojvedoucí zvyšovat rychlost podle návěsti následujícího návěstidla.

Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou



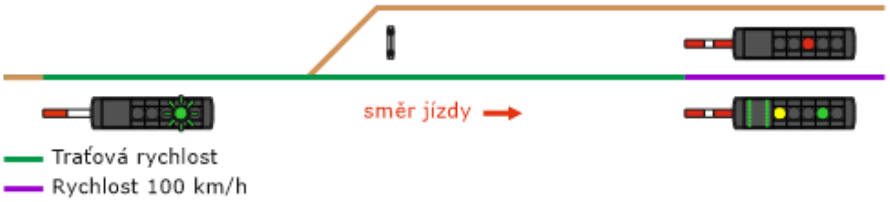
obrázek 111

b) rychlost předvěstěnou horním světlem světelného vjezdového (cestového) návěstidla, je-li vyšší než rychlost stanovená dolním světlem.



obrázek 112

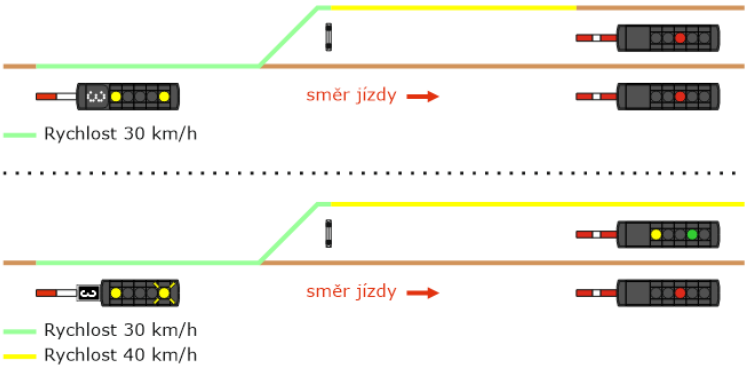
c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle dovolující návěst vyjádřená jedním světlem.



obrázek 113

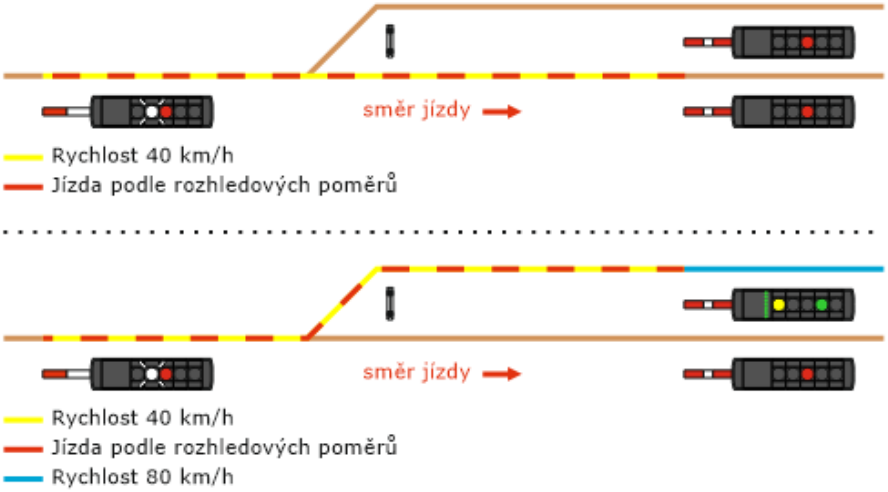
d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle:

1. návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** nebo **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** doplněna indikátorovou tabulkou s číslicí „3" nebo indikátorem s číslicí „3" nebo se žlutou číslicí "3" mezi dvěma svítícími svislými žlutými pruhy;



obrázek 114

2. **PN**; jízdu podle rozhledových poměrů musí strojvedoucí dodržet až do úrovně návěstidla, ke kterému je jízda podle rozhledových poměrů nařízena, nebo do místa zastavení na staniční koleji, pro kterou toto návěstidlo platí.

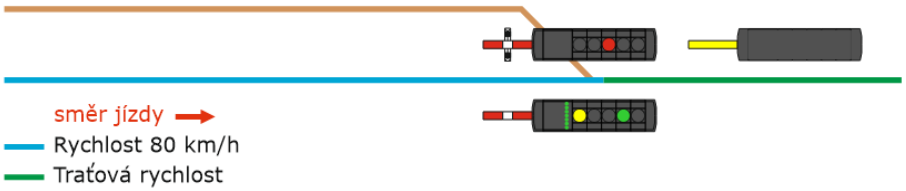


obrázek 115

(5) Pokud byl vjezd vlaku dovolován návěstmi **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, postupuje strojvedoucí vlaku, který dopravnou s kolejovým rozvětvením projíždí, podle ustanovení, uvedených u popisu těchto návěstí (viz čl. 352).

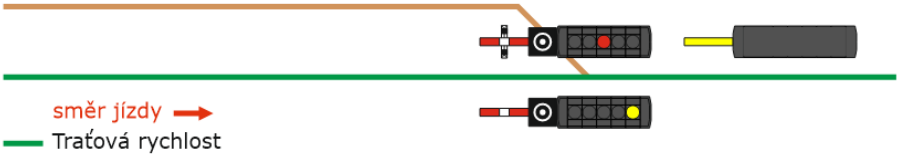
(6) U odjíždějícího vlaku musí strojvedoucí po rozjezdu jet do úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak k začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, tak, aby vlak nepřekročil:

a) rychlost stanovenou dolním světlem (případně doplněným jedním nebo dvěma světelnými pruhy nebo indikátorem [vyjma indikátoru s číslicí „3"], nebo doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5") odjezdového (cestového) návěstidla;



obrázek 116

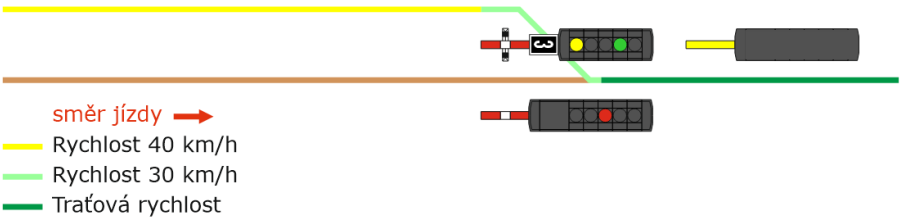
b) traťovou rychlost, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle dovolující návěst vyjádřená jedním světlem; kromě návěsti **Jízda vlaku dovolena**;



obrázek 117

c) rychlost 40 km/h, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

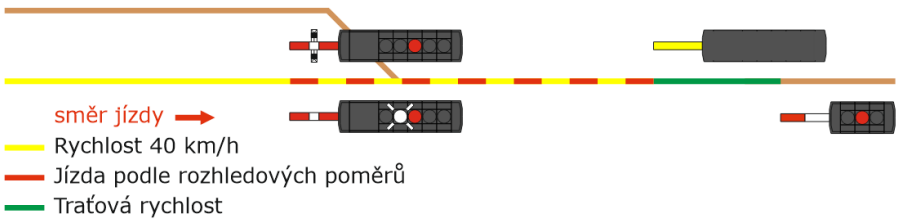
1. návěstěna rychlost 40 km/h a návěstidlo je doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí „3" nebo návěstěna rychlost 30 km/h;



obrázek 118

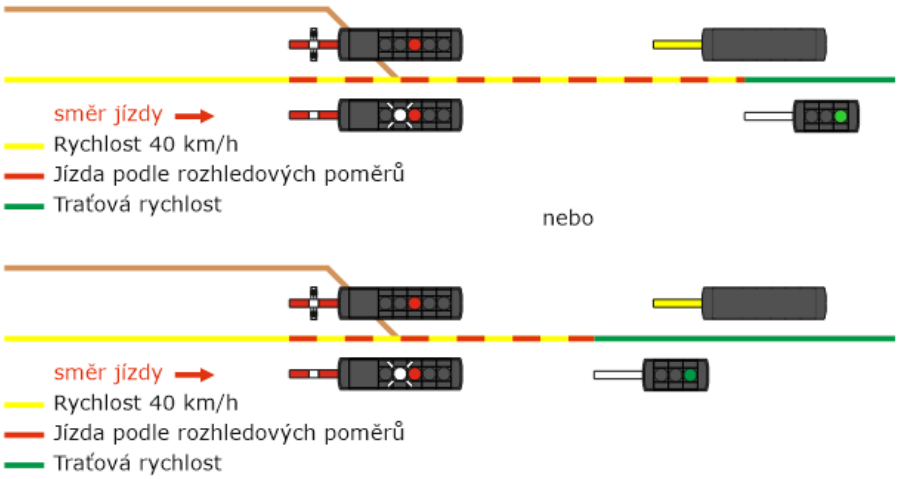
2. **PN**:

- na trať bez automatického bloku nebo na trať s automatickým blokem bez oddílových návěstidel,



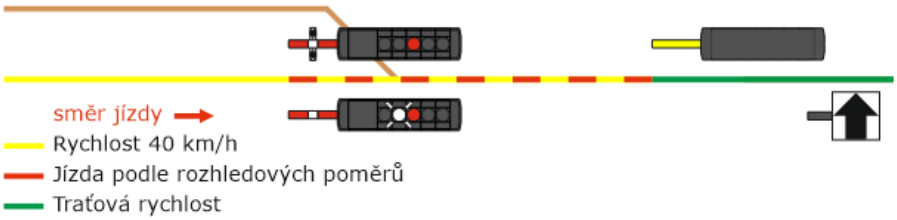
obrázek 119

- na trať s automatickým blokem a s oddílovými návěstidly,



obrázek 120

- na trať s lokalizační značkou.



obrázek 121

(7) Od úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak od začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, musí strojvedoucí jet podle návěstního znaku odjezdového (cestového) návěstidla.

(8) Podle ustanovení tohoto článku musí strojvedoucí postupovat, i pokud vlak odjíždí z koleje před cestovým návěstidlem jen k následujícímu cestovému (odjezdovému) návěstidlu.

(9) Ustanovení pro stanice s rychlostní návěstní soustavou platí i pro odbočky s odjezdovými, případně i s cestovými návěstidly.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 126
Stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými bez rychlostní návěstní soustavy a stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými

(1) Stanice se závislými návěstidly bez rychlostní návěstní soustavy se v tomto předpise označují zkráceně jen jako stanice bez rychlostní návěstní soustavy.

(2) Stanice bez rychlostní návěstní soustavy jsou označeny v TJŘ značkou „P“.

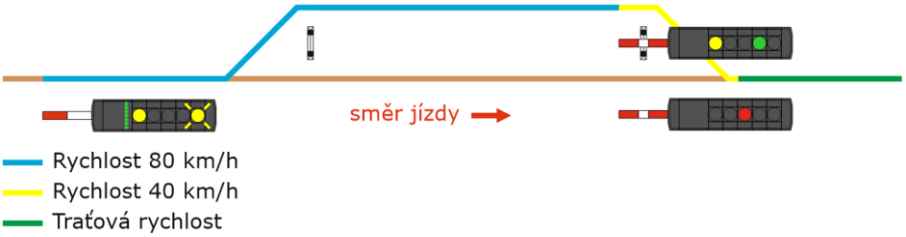
(3) Stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými jsou označeny v TJŘ značkou „N“.

(4) Nelze-li pro složitější poměry jednoznačně určit, zda má být stanice v TJŘ označena značkou „P" nebo „N", použije se značka „N". Obdobně, nelze-li jednoznačně určit, zda má být stanice označena značkou „P" či nikoliv (stanice s rychlostní návěstní soustavou), pak v případě, že vlak odjíždí či může odjíždět na návěst odjezdového návěstidla bez rychlostní návěstní soustavy, se použije značka „P".

(5) Od úrovně vjezdového návěstidla musí strojvedoucí jet rychlostí podle návěstního znaku vjezdového návěstidla (případně doplněnou značením indikátorovou tabulkou s číslicí "3" nebo "5").

(6) Když vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet k hlavnímu návěstidlu, umístěnému přímo u koleje, pro kterou platí nebo k návěsti **Konec vlakové cesty** tak, aby vlak nepřekročil:

a) rychlost stanovenou dolním světlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5") světelného vjezdového (cestového) návěstidla, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle dvousvětlová návěst;

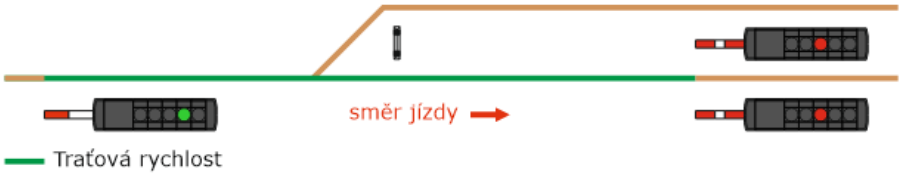


obrázek 122

b) rychlost stanovenou mechanickým vjezdovým návěstidlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5") s návěstí **Rychlost 40 km/h a výstraha** nebo **Rychlost 40 km/h** (viz čl. 504);

c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém návěstidle (cestovém návěstidle u hlavní koleje):

1. návěst vyjádřená jedním světlem nebo

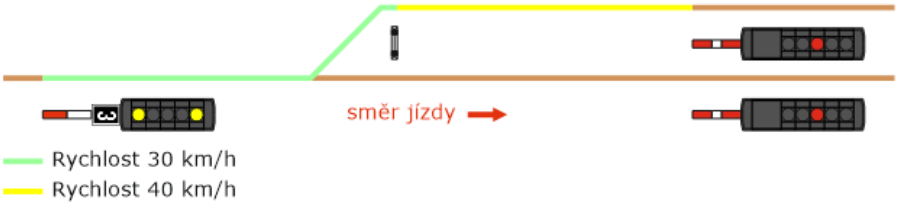


obrázek 123

2. návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického vjezdového návěstidla (viz čl. 504);

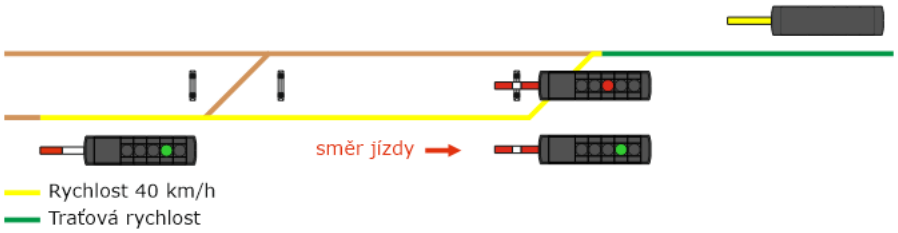
d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle:

1. návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** doplněná indikátorovou tabulkou s číslicí „3“, návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** doplněná indikátorovou tabulkou s číslicí „3“, návěst **Rychlost 30 km/h a výstraha** nebo návěst **Rychlost 30 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h**;



obrázek 124

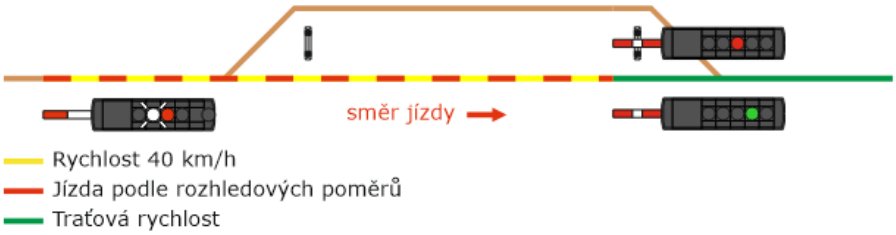
2. návěst vyjádřená jedním světlem cestového návěstidla u jiné než hlavní koleje;



obrázek 125

3. návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického cestového návěstidla u jiné než hlavní koleje (viz čl. 504);

4. **PN**.

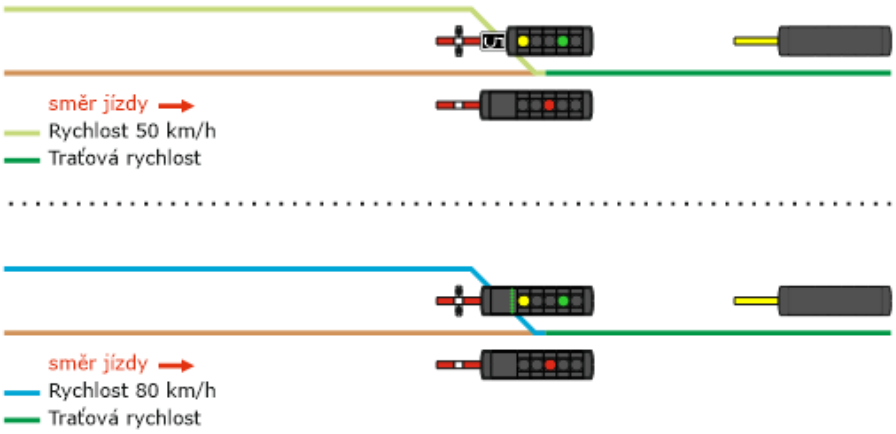


obrázek 126

(7) Pokud však následující hlavní návěstidlo dovoluje jízdu a na koleji před tímto návěstidlem je dovolena pro odjíždějící vlak rychlost vyšší než pro vlak vjíždějící, může strojvedoucí zvyšovat rychlost jako u odjíždějícího vlaku.

(8) U odjíždějícího vlaku musí strojvedoucí po rozjezdu jet do úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak k začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, tak, aby vlak nepřekročil:

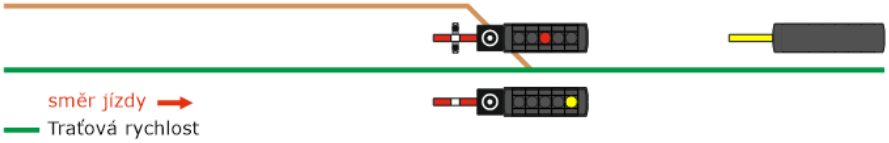
a) rychlost stanovenou dolním světlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) světelného odjezdového (cestového) návěstidla;



obrázek 127

b) traťovou rychlost, odjíždí-li vlak z hlavní koleje přímým směrem a byla-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

1. návěst vyjádřená jedním světlem nebo

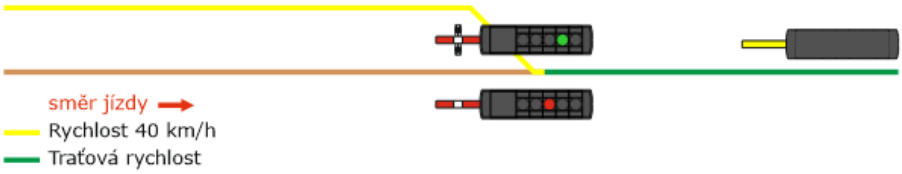


obrázek 128

2. návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla (viz čl. 504);

c) rychlost 40 km/h, byla-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

1. návěst vyjádřená jedním světlem, odjíždí-li vlak z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo z jiné než hlavní koleje a na odjezdovém (cestovém) návěstidle není indikátorová tabulka s číslicí „5“ nebo

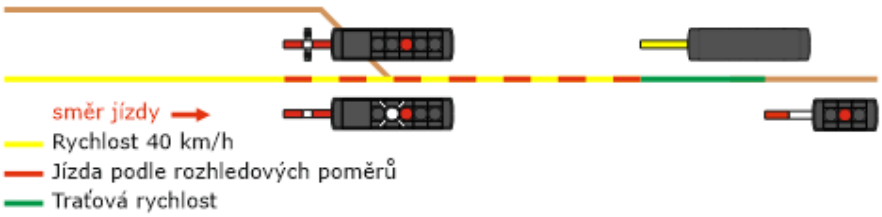


obrázek 129

2. návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla (viz čl. 504), odjíždí-li vlak z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo z jiné než hlavní koleje a na odjezdovém návěstidle není indikátorová tabulka s číslicí „5“ nebo

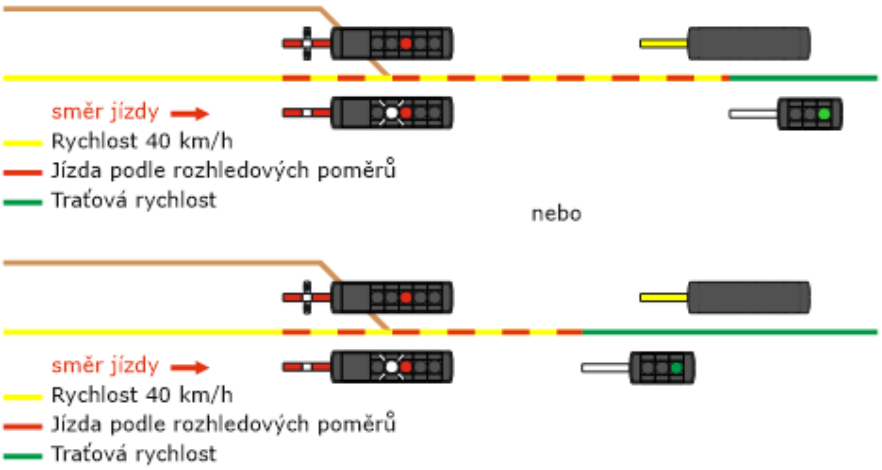
3. **PN**:

- na trať bez automatického bloku nebo na trať s automatickým blokem bez oddílových návěstidel,



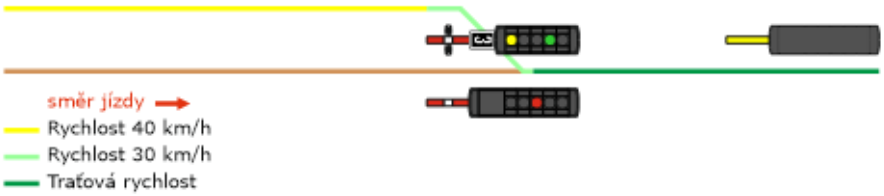
obrázek 130

- na trať s automatickým blokem a s oddílovými návěstidly,



obrázek 131

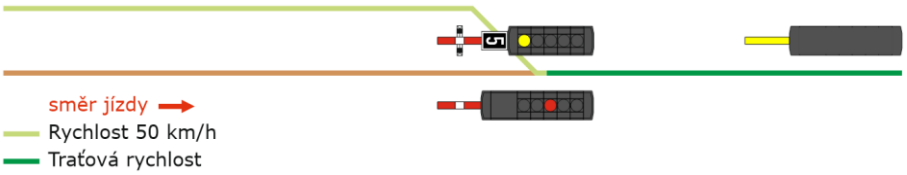
d) rychlost 40 km/h, je-li odjezdové nebo cestové návěstidlo doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“.



obrázek 132

e) rychlost 50 km/h, odjíždí-li vlak z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo z jiné než hlavní koleje a je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle indikátorová tabulka s číslicí „5" a:

1. návěst vyjádřená jedním světlem.



obrázek 133

2. návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla (viz čl. 504).

(9) Od úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak od začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, musí strojvedoucí jet podle návěstního znaku odjezdového (cestového) návěstidla (případně doplněného indikátorovou tabulkou s číslicí "3" nebo "5"). Pokud strojvedoucí odjíždí na návěst **Volno** (**Výstraha**) nesmí překročit rychlost 40 km/h, pokud odjíždí z hlavní koleje jiným než přímým směrem, pokud je na návěstidle:

a) indikátorová tabulka s číslicí 3, pak rychlost 30 km/h,

b) indikátorová tabulka s číslicí 5, pak rychlost 50 km/h.

(10) Podle ustanovení tohoto článku musí strojvedoucí postupovat, i pokud vlak odjíždí z koleje před cestovým návěstidlem jen k následujícímu cestovému (odjezdovému) návěstidlu.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 127
Stanice bez odjezdových návěstidel

(1) Stanice bez odjezdových návěstidel jsou označeny v TJŘ značkou „B".

(2) Nelze-li pro složitější poměry jednoznačně určit, zda má být stanice v TJŘ značkou „B" označena, použije se značka „B" vždy.

(3) Od úrovně vjezdového návěstidla musí strojvedoucí jet rychlostí podle návěstního znaku vjezdového návěstidla (případně doplněného indikátorovou tabulkou s číslicí "3" nebo "5").

(4) Když vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému návěstidlu, musí strojvedoucí jet ve stanici bez odjezdových návěstidel do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:

a) rychlost stanovenou dolním světlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5") světelného vjezdového návěstidla, byla-li na vjezdovém návěstidle dvousvětlová návěst;



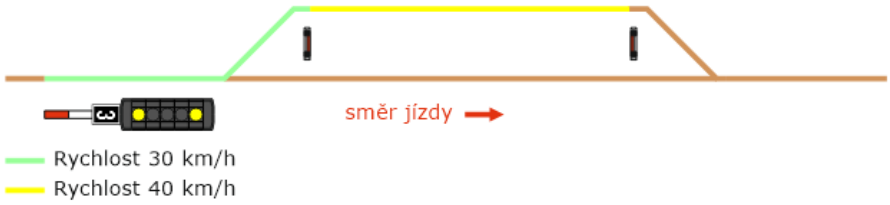
obrázek 134

b) rychlost stanovenou mechanickým vjezdovým návěstidlem (popř. doplněným indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) s návěstí **Rychlost 40 km/h a výstraha** nebo **Rychlost 40 km/h** (viz čl. 504);

c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém návěstidle návěst **Volno** nebo **Výstraha** (viz čl. 504);

d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém návěstidle:

1. návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** doplněná indikátorovou tabulkou s číslicí „3“ nebo návěst **Rychlost 30 km/h a výstraha**;



obrázek 135

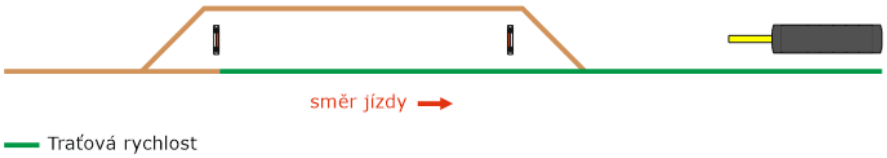
2. **PN**.



obrázek 136

(5) U vlaku, odjíždějícího ze stanice bez odjezdových návěstidel, musí strojvedoucí po rozjezdu jet tak, aby dokud vlak nemine poslední pojížděnou výhybku, nepřekročil:

a) traťovou rychlost, odjíždí-li vlak z hlavní koleje přímým směrem;

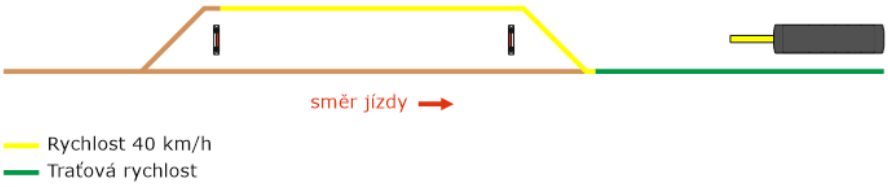


obrázek 137

b) rychlost 40 km/h, odjíždí-li vlak;

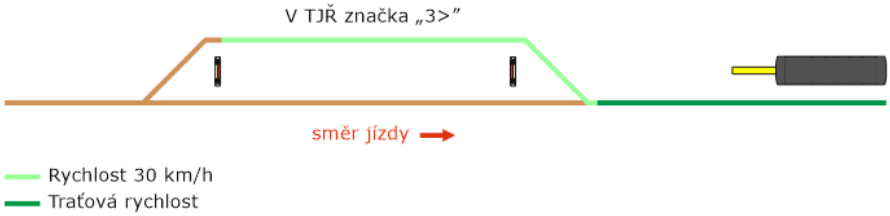
1. z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo

2. z jiné než hlavní koleje.



obrázek 138

c) rychlost 30 km/h, odjíždí-li vlak z jiné než hlavní koleje a v TJŘ u příslušné stanice je značka „3".



obrázek 139

(6) Ve stanicích bez odjezdových návěstidel jsou všechny vlaky v příslušném směru jízdy pravidelně zastavující a strojvedoucí musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nebyl výpravčím vypraven. Pravidelně zastavující vlak pro výstup a nástup cestujících může být vypraven až po zastavení vlaku na místě obvyklém.

(7) V době výluky dopravní služby jsou vlaky v takové stanici vlaky projíždějícími, kromě vlaků zastavujících pro výstup a nástup cestujících a vlaků, které mají v TJŘ značku „◇" před časovým údajem příjezdu vlaku.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 128
Stanice se stop značkami

(1) Stanice se stop značkami se v TJŘ nijak neoznačují.

(2) V obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením se stop značkami nesmí být překročena rychlost 40 km/h, vyjma vlaků jedoucích s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)**.

(3) Ve stanici se stop značkami mohou být umístěna:

a) odjezdová návěstidla v případě, že vlak odjíždí:

1. na trať s konvenčními návěstidly,
2. na trať D3 nebo
3. na trať RB.

b) vjezdová návěstidla v případě, že vlak vjíždí:

1. z tratě s konvenčními návěstidly bez výhradního provozu ETCS,
2. z tratě D3 nebo
3. z tratě RB.

c) hlavní návěstidla v samostatném obvodu stanice, pokud mezi tímto samostatným obvodem a obvodem stanice se stop značkami nelze postavit žádnou vlakovou cestu.

Výjimky z ustanovení tohoto odstavce může udělit pouze gestorský útvar tohoto předpisu[33] se souhlasem Odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky.

(4) Ustanovení odst. (1), (2) a (3), písm. a) a b) tohoto článku platí i pro odbočky.

[33] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

kapitola XI
Poruchy návěstidel

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 129
Postup při poruchách – všeobecná ustanovení

(1) Zjistí-li zaměstnanec poškození hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, lichoběžníkové tabulky, tabulky s křížem, přejezdníku nebo nepřenosného návěstidla platného pro posun a nebyl-li o poruše zpraven, je povinen poruchu co nejdříve ohlásit výpravčímu (na trati D3 dirigujícímu dispečerovi, na trati RB dispečerovi RB).

(2) Je-li návěstidlo poškozené a není kryto předepsanou návěstí, nebo není zaměstnanec zpraven o poruše tohoto návěstidla, musí se řídit tou návěstí, která je nejzávažnější;

a) u hlavního návěstidla návěstí **Stůj**,

b) u samostatné předvěsti návěstí **Výstraha**,

c) u seřaďovacích a spádovištních návěstidel návěstí zakazující pohyb posunového dílu apod.

(3) Návěst hlavního návěstidla (kromě **PN**) neplatí, je-li toto návěstidlo kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** (viz čl. 130).

Návěst samostatné předvěsti neplatí, je-li tato předvěst kryta přenosným návěstidlem s návěstí **Výstraha** (viz čl. 136).

(4) Za krytí poškozeného návěstidla odpovídá OSPD.

(5) O krytí návěstidla přenosným návěstidlem musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.

(6) Je-li při poškození konvenčního návěstidla zapotřebí, aby strojvedoucí nejednal podle pokynu, dávaného poškozeným návěstidlem, musí strojvedoucí vlaku (PMD) vždy obdržet potřebné pokyny (včetně informace o poškození návěstidla) písemným rozkazem.

(7) Ustanovení uvedená v tomto článku je nutno dodržet i při předpokládaném vypnutí návěstidla z činnosti.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 130
Poškozená hlavní návěstidla (vyjma oddílových návěstidel)

(1) Pokud je světelné hlavní návěstidlo poškozeno tak:

a) že na něm nesvítí návěst **Stůj** (tzn. je zhaslé) nebo

b) že na něm svítí návěst dovolující jízdu nebo pochybná návěst a nelze zhasnout,

musí být návěstidlo kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o:

- poruše návěstidla,
- tom, že návěstidlo je kryto přenosnou návěstí **Stůj**.

(2) Není-li možno před jízdou vozidel, kterou poškozené návěstidlo ovlivňuje, zajistit krytí návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o:

a) poruše návěstidla,

b) tom, že návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Stůj**,

c) povinnosti před ním zastavit, i když na něm svítí návěst dovolující jízdu a o způsobu dovolení jízdy kolem tohoto návěstidla.

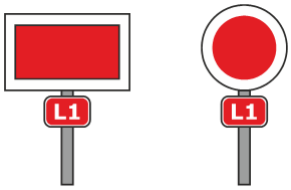
Pokud je hlavní návěstidlo poškozeno tak, že návěstí **PN**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem navíc i o neplatnosti **PN**.

(3) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** se při poškození hlavního návěstidla připevní na jeho stožár nebo se umístí bezprostředně před ním; je-li poškozené hlavní návěstidlo na lávce nebo krakorci, umístí se buď na hlavní návěstidlo nebo vpravo vedle něho na lávce nebo krakorci, nebo podle zásad pro umísťování přenosných návěstidel stanovených v Příloze F.

(4) Poškozené hlavní návěstidlo u koleje, na kterou (ze které) nebude ve směru, pro který poškozené návěstidlo platí, prováděna jízda vlaku (PMD nebo posunového dílu), se nemusí krýt.

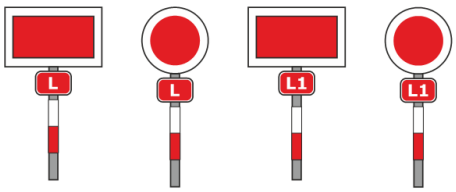
(5) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, pokud je použito jako náhrada za hlavní návěstidlo:

a) Musí mít označovací štítek návěstidla, které nahrazuje (viz obrázek 140). V případě, že nebude možno toto návěstidlo označit označovacím štítkem, musí být o této skutečnosti strojvedoucí zpraven písemným rozkazem a označovací štítek doplněn co nejdříve, jak to bude možné.



obrázek 140

b) Musí mít označovací pás, pouze pokud je použito jako náhrada za návěstidlo, platné jen pro jízdu vlaku (viz obrázek 141 tohoto předpisu). V tomto případě pak návěst **Stůj** platí pouze pro jízdu vlaků.



obrázek 141

(6) V případě, že bude hlavní návěstidlo nahrazeno přenosnou návěstí **Stůj** podle odst. (5) tohoto článku, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o:

a) poškození dotčeného hlavního návěstidla,

b) tom, že je nahrazeno přenosnou návěstí **Stůj**.

(7) Do doby nahrazení zničeného vjezdového návěstidla přenosnou návěstí **Stůj** může být jízda vlaku kolem tohoto návěstidla povolena pouze tehdy, bude-li postavena vjezdová vlaková cesta do stanice se zničeným vjezdovým návěstidlem a po postavení vlakové cesty bude výpravčím přední stanice dán pokyn výpravčímu zadní stanice, aby zajistil zpravení strojvedoucí vlaku v zadní stanici (odbočce) o:

a) poškození vjezdového návěstidla,

b) tom, že návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Stůj**,

c) povolení vjezdu do stanice.

(8) Do doby nahrazení zničeného cestového (odjezdového) návěstidla přenosnou návěstí **Stůj** musí být strojvedoucí vlaku, který jede na kolej se zničeným hlavním návěstidlem platným pro jeho jízdu a vlaková cesta u tohoto návěstidla končí zpraven písemným rozkazem o:

a) poškození dotčeného návěstidla,

b) tom, že návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Stůj**.

Strojvedoucí vlaku, který pojede kolem zničeného cestového (odjezdového) návěstidla, které není kryto přenosnou návěstí **Stůj**, musí být dále zpraven o tom, že je jízda vlaku za toto návěstidlo dovolena.

(9) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, které kryje či nahrazuje hlavní návěstidlo, se při jízdě vozidel neotáčí ani neodstraňuje.

(10) Dojde-li k poškození hlavního návěstidla na širé trati (včetně vjezdového návěstidla přední stanice) po odjezdu vlaku ze zadní stanice, musí se výpravčí pokusit zajistit zpravení strojvedoucího telekomunikačním zařízením.

(11) Za úroveň poškozeného hlavního návěstidla (bez ohledu na to, zda je či není kryto, popř. nahrazeno přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**), které je platné pro příslušnou jízdu drážního vozidla, může jet strojvedoucí:

a) vlaku, pokud bude jízda dovolena **PN** nebo písemným rozkazem. Jízda vlaku kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, však nesmí být dovolována **PN**;

b) PMD, pokud mu výpravčí dovolí jízdu písemným rozkazem, osobně nebo telekomunikačním zařízením. Jízda PMD kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, však nesmí být dovolována **PN**;

c) na/z vyloučené koleje po udělení pokynu k uvedení drážního vozidla do pohybu zaměstnancem, který příslušné návěstidlo obsluhuje;

d) posunového dílu, pokud zaměstnanci řídícímu posun udělil pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu zaměstnanec, který obsluhuje toto návěstidlo.

●8 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 131
Poškozená oddílová návěstidla hlásky a hradla

(1) Pokud je oddílové návěstidlo hlásky nebo hradla poškozeno tak:

a) že na něm nesvítí návěst **Stůj** (tzn. je zhaslé) nebo

b) že na něm svítí návěst dovolující jízdu nebo pochybná návěst a nelze zhasnout,

musí být návěstidlo kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o:

- poruše návěstidla,
- tom, že návěstidlo je kryto přenosnou návěstí **Stůj**.

(2) Není-li možno před jízdou vozidel, kterou poškozené návěstidlo ovlivňuje, zajistit krytí návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o:

a) poruše návěstidla,

b) tom, že návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Stůj**,

c) povinnosti před ním zastavit, i když na něm svítí návěst dovolující jízdu a o způsobu dovolení jízdy kolem tohoto návěstidla.

Pokud je hlavní návěstidlo poškozeno tak, že návěstí **PN**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem navíc i o neplatnosti **PN**.

(3) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** se při poškození hlavního návěstidla připevní na jeho stožár nebo se umístí bezprostředně před ním; je-li poškozené hlavní návěstidlo na lávce nebo krakorci, umístí se buď na hlavní návěstidlo nebo vpravo vedle něho na lávce nebo krakorci, nebo podle zásad pro umísťování přenosných návěstidel stanovených v Příloze F.

(4) Pokud nelze oddílové návěstidlo přestavit na návěst dovolující jízdu (včetně **PN**), může jízdu kolem tohoto návěstidla dovolit písemným rozkazem:

a) hláskař pouze tehdy, zjistí-li, že následující traťový oddíl je volný a za předchozím vlakem obdržel telefonickou odhlášku;

b) hradlář pouze tehdy, zjistí-li, že následující traťový oddíl je volný a vyžádá si telefonickou odhlášku za předchozím vlakem, a to i v případě, že odhláška za tímto vlakem byla dána obsluhou zabezpečovacího zařízení.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 132
Poškozená oddílová návěstidla automatického hradla

Poškozené oddílové návěstidlo AH se nekryje (nenahrazuje) přenosnou návěstí **Stůj,** jízdy vlaků se zabezpečují v mezistaničním oddíle, a strojvedoucí vlaku se o poškození oddílového návěstidla AH nezpravuje.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 133
Poškozená oddílová návěstidla automatického bloku s bílým označovacím pásem

(1) Poškozené oddílové návěstidlo AB se nekryje (nenahrazuje) přenosnou návěstí **Stůj** a strojvedoucí vlaku se o poškození oddílového návěstidla AB nezpravuje.

Při poruše svícení návěsti dovolující jízdu na dvou, popř. i více oddílových návěstidlech AB výpravčí zavede jízdu vlaků v mezistaničním oddílu.

(2) Strojvedoucí vlaku jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** a vydaným oprávněním k jízdě **(MA)** se u zhaslého oddílového návěstidla AB řídí DMI.

Strojvedoucí vlaku:

a) jedoucího s aktivním ETCS v jiných módech než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** nebo

b) s vedoucím vozidlem nevybaveným ETCS

se u zhaslého oddílového návěstidla AB chová jako u návěsti **Stůj** na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem.

Strojvedoucí ohlásí tuto poruchu výpravčímu, pokud nebyl zpraven písemným rozkazem podle odst. (3) tohoto článku.

(3) Výpravčí po oznámení strojvedoucího o zhaslém návěstidle jedná jako by bylo toto návěstidlo v poruše.

Výpravčí musí, není-li v daném traťovém úseku zavedena jízda v mezistaničním oddílu, strojvedoucí dalších vlaků jedoucích s aktivním ETCS zpravit písemným rozkazem, kde musí být uvedeno, že v daném mezistaničním úseku:

1. může nastat nesoulad mezi návěstmi na oddílových návěstidlech AB a pokyny na DMI;

2. pokud jede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, má jednat jako by všechna oddílová návěstidla byla zhaslá a řídit se DMI;

3. pokud jede v jiných módech než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, tak se má řídit návěstmi oddílových návěstidel AB.

(4) U poškozeného (vyjma zhaslého) oddílového návěstidla AB musí strojvedoucí jednat stejně jako u oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** (viz čl. 107).

Strojvedoucí oznámí zastavení vlaku výpravčímu včetně informace, zda zastavil před oddílovým návěstidlem AB nebo za ním.

(5) Strojvedoucí vlaku jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, který zpozoruje:

a) na oddílovém návěstidle AB návěst **Stůj**, za které má vydané oprávnění k jízdě **(MA)**, nebo

b) náhlou změnu návěsti na návěst, která předvěstí návěst **Stůj** na následujícím oddílovém návěstidle AB,

vede vlak tak, aby podle možností zastavil před návěstidlem s návěstí **Stůj**.

Projetí oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** není v takovém případě považováno za mimořádnou událost.

Strojvedoucí oznámí zastavení vlaku výpravčímu včetně informace, zda zastavil před oddílovým návěstidlem AB nebo za ním. V případě, že zároveň dojde k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, musí strojvedoucí dodržet stanovení čl. 190.

(6) Výpravčí dovolí jízdu vlaku strojvedoucímu, který zastavil:

a) před oddílovým návěstidlem AB, písemným rozkazem, kde musí být uvedeno, že v daném mezistaničním úseku:

1. může nastat nesoulad mezi návěstmi na oddílových návěstidlech AB a pokyny na DMI;

2. pokud jede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS),** má jednat jako by všechna oddílová návěstidla byla zhaslá a řídit se DMI;

3. pokud jede v jiných módech než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, tak se má řídit návěstmi oddílových návěstidel AB.

b) za oddílovým návěstidlem AB, telekomunikačním zařízením.

(7) Výpravčí musí, není-li v daném traťovém úseku zavedena jízda v mezistaničním oddílu, strojvedoucí dalších vlaků jedoucích s aktivním ETCS zpravit písemným rozkazem, kde musí být uvedeno, že:

a) může nastat nesoulad mezi návěstmi na oddílových návěstidlech AB a pokyny na DMI;

b) pokud jede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** má jednat jako by všechna oddílová návěstidla byla zhaslá a řídit se DMI;

c) pokud jede v jiných módech než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, tak se má řídit návěstmi oddílových návěstidel AB.

(8) Není-li oprávnění k jízdě **(MA)** za oddílové návěstidlo AB vydáno (došlo k jeho náhlému zkrácení) a strojvedoucí neobdrží výzvu k přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)**, výpravčí zpraví po splnění podmínek pro další jízdu strojvedoucího písemným rozkazem, kterým dovolí strojvedoucímu minout konec oprávnění k jízdě (EOA).

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 134
Poškozená oddílová návěstidla automatického bloku s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy

(1) Poškozené oddílové návěstidlo AB se nekryje (nenahrazuje) přenosnou návěstí **Stůj**, jízdy vlaků se zabezpečují v mezistaničním oddíle, a strojvedoucí vlaku se o poškození oddílového návěstidla AB nezpravuje.

(2) U poškozeného oddílového návěstidla AB s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy musí strojvedoucí a výpravčí jednat stejně, jako u oddílového návěstidla AB s absolutní návěstí **Stůj** (viz ustanovení čl. 108).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 135
Poškozená stop značka nebo lokalizační značka

(1) Pokud je stop značka nebo lokalizační značka poškozena tak, že:

a) lze jednoznačně identifikovat, že příslušné návěstidlo je stop značka nebo lokalizační značka, musí zaměstnanec poškození ohlásit výpravčímu a řídí se návěstí tohoto návěstidla;

b) nelze jednoznačně identifikovat návěst **Stop značka ETCS** nebo **Lokalizační značka ETCS**, nebo stop značka (lokalizační značka) chybí úplně, musí zaměstnanec poškození ohlásit výpravčímu a dále postupuje podle jeho pokynů.

(2) Zjistí-li zaměstnanec poškození stop značky nebo lokalizační značky, je povinen poruchu co nejdříve ohlásit výpravčímu.

(3) Pokud bylo výpravčímu ohlášeno, že u koleje chybí:

a) stop značka, nesmí na příslušnou kolej dovolit jízdu vlaku v jiném módu než v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** do doby, než bude stop značka nahrazena a strojvedoucí musí být o poškození stop značky zpraven písemným rozkazem.

Návěst **Stop značka ETCS** se při poškození návěstidla nekryje žádným návěstidlem, ale příslušná složka OSPD musí neprodleně poškozenou stop značku vyměnit.

b) lokalizační značka nezavádí žádná dopravní opatření.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 136
Poškozené samostatné předvěsti

(1) Zhaslá samostatná světelná předvěst jízdu vlaku nezakazuje; strojvedoucí pokračuje v jízdě k následujícímu hlavnímu návěstidlu, na kterém musí očekávat návěst **Stůj**.

(2) Zhaslá samostatná opakovací světelná předvěst jízdu vlaku nezakazuje; strojvedoucí pokračuje v jízdě k hlavnímu návěstidlu podle návěsti na předchozí samostatné předvěsti nebo návěsti předchozího závislého hlavního návěstidla.

(3) Poškozená samostatná světelná předvěst, pokud nenávěstí návěst **Výstraha**, ale návěstí pochybnou návěst nebo předvěstí návěst dovolující jízdu, se musí zhasnout. Není-li možné tuto předvěst zhasnout a je-li kolem ní nutná jízda vozidel, musí se krýt přenosnou návěstí **Výstraha** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o:

a) poruše návěstidla,

b) tom, že návěstidlo je kryto přenosnou návěstí **Výstraha**.

O krytí nebo poškození samostatné předvěsti oddílového návěstidla není nutno strojvedoucího zpravovat při jízdě:

- vlaku v mezistaničním oddílu;
- PMD.

(4) Není-li možno před jízdou vozidel, kterou poškozená předvěst ovlivňuje, zajistit krytí přenosnou návěstí **Výstraha**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o:

a) poruše návěstidla;

b) tom, že návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Výstraha**;

c) povinnosti jednat u této předvěsti jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

(5) Při poškození samostatné opakovací předvěsti se krytí přenosnou návěstí **Výstraha** neprovádí a výpravčí zpravuje strojvedoucího písemným rozkazem o neplatnosti opakovací předvěsti.

(6) Přenosné návěstidlo s návěstí **Výstraha** se při poškození samostatné předvěsti připevní na její stožár nebo se umístí bezprostředně před ní; je-li poškozená samostatná předvěst na lávce nebo krakorci, umístí se buď na samostatnou předvěst nebo vpravo vedle ní na lávce nebo krakorci, nebo podle zásad pro umísťování přenosných návěstidel stanovených v Příloze F.

(7) Dojde-li k poškození (popř. i krytí) samostatné předvěsti nebo samostatné opakovací předvěsti po odjezdu vlaku ze zadní stanice, musí se výpravčí pokusit zajistit zpravení strojvedoucího telekomunikačním zařízením.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 137
Poškození tabulky s křížem

(1) Poškozená tabulka s křížem musí být neprodleně nahrazena novou tabulkou s křížem. Do doby nahrazení, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o:

a) poškození tabulky s křížem,

b) povinnosti jednat u poškozené tabulky s křížem jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

(2) Při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu není nutno strojvedoucího zpravovat o poškození tabulky s křížem umístěné před oddílovým návěstidlem AH, popř. před oddílovou stop značkou.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 138
Přivolávací návěst, Stop značka ETCS a přivolávací návěst

(1) **Přivolávací návěst**



přerušované bílé světlo

strojvedoucímu vlaku, který jede v módu **Plný dohled (FS)** a má uděleno oprávnění k jízdě **(MA)** za návěstidlo s návěstí **PN**

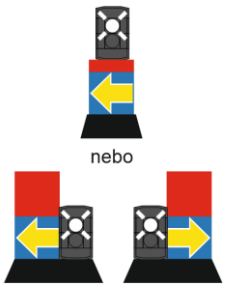
- předává informaci o dovolení jízdy vlaku za toto návěstidlo
- **nenařizuje** jízdu podle rozhledových poměrů

strojvedoucímu ostatních vlaků

- dovoluje jízdu kolem návěstidla, u kterého nelze rozsvítit návěsti dovolující jízdu vlaku
- **nařizuje** jízdu podle rozhledových poměrů (viz odst. (6), (7) a (13) tohoto článku)
- nařizuje jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše rychlostí 30 km/h:
  1. pokud je návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“ nebo
  2. je-li v TJŘ u příslušné stanice značka „3“

(2) **PN** může být na návěstidle společně s návěstí **Stůj**. Přerušované bílé světlo může být pod nebo nad červeným světlem. Je-li hlavní návěstidlo trpasličí nebo umístěné na stavbě dráhy, mohou být tato světla i vedle sebe.

(3) **Stop značka ETCS a PN**



modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí

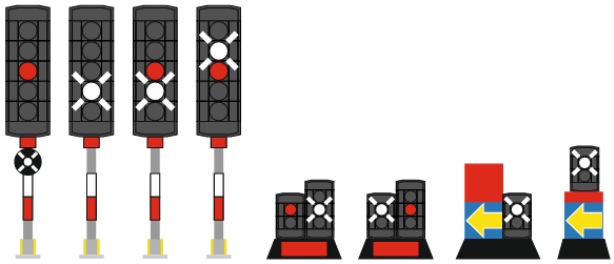
a

přerušované bílé světlo

- strojvedoucímu vlaku
  1. dovoluje jízdu kolem návěstidla, u kterého nelze rozsvítit návěst **Stop značka ETCS a jízda vlaku dovolena**
  2. nařizuje jízdu podle rozhledových poměrů pouze v dopravně s kolejovým rozvětvením

(4) Přerušované bílé světlo DNS stop značky může být umístěno vpravo, vlevo, nad nebo pod stop značkou.

(5) Příklady **PN** a návěsti **Stop značka ETCS a PN**.



obrázek 142

(6) Blíží-li se vlak k návěstidlu s návěstí **PN** nebo **Stop značka ETCS a PN**:

a) v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**:

1. a před návěstidlem byl strojvedoucí vyzván k potvrzení volnosti před vlakem a volnost koleje potvrdil; řídí se po přechodu do módu **Plný dohled (FS)** podle písm. b) tohoto odstavce;

2. a před návěstidlem nebyl strojvedoucí vyzván k potvrzení volnosti před vlakem, zvolí strojvedoucí funkci "Potlačení (Override)".

b) v módu **Plný dohled (FS)** strojvedoucí:

1. zvolí funkci „Potlačení (Override)", pokud oprávnění k jízdě **(MA)** končí u tohoto návěstidla;

2. nezvolí funkci „Potlačení (Override)", pokud je vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** za toto návěstidlo a strojvedoucí je na DMI informován textovou zprávou:

„Návěstidlo v poruše / Signal failure"

Návěst **PN** v takovém případě jen informuje o postavené vlakové cestě a dovolení jízdy vlaku, nebo v případě oddílového návěstidla automatického hradla o volnosti následujícího traťového oddílu a dovolení jízdy vlaku do tohoto oddílu. Strojvedoucí se při jízdě v módu **Plný dohled (FS)** řídí podle DMI včetně dovolené rychlosti a **PN** mu v tomto případě nenařizuje jízdu podle rozhledových poměrů.

c) v módu **Nevybavená trať (UN)** nebo **Národní systém (SN)** a na tomto návěstidle je umístěno návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS**, zvolí strojvedoucí vždy funkci „Potlačení (Override)".

d) v módu **Nevybavená trať (UN)** nebo **Národní systém (SN)** a na DMI je zobrazen symbol Oznámení přechodu do úrovně 2 (), zvolí strojvedoucí vždy funkci „Potlačení (Override)".

Po minutí návěstidla s návěstí **PN** musí strojvedoucí vlaku dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů jen do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**[34].

[34] Do módu **Plný dohled (FS)** přejde mobilní část ETCS na základě potvrzení volnosti před vlakem provedeného strojvedoucím. Žádost o potvrzení volnosti před vlakem se strojvedoucímu zobrazuje na DMI po minutí poslední pojížděné výhybky ve vlakové cestě čelem vlaku nebo po vjezdu na staniční kolej, pokud se vlak přiblížil na určenou vzdálenost před další hlavní návěstidlo (lokalizační značku). Ve specifických případech může volnost před vlakem ověřit zabezpečovací zařízení automaticky.

(7) Pokud je na DMI zobrazena textová zpráva s významem:

„Vstup do FS / Entering FS“,

nesmí strojvedoucí překročit rychlost, která platila před zobrazením této zprávy, dokud celý vlak nemine místo, ve kterém se zpráva zobrazila.

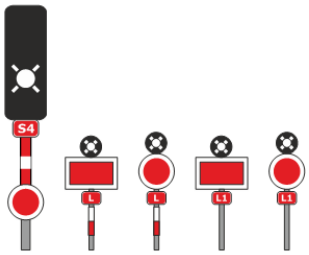
(8) Strojvedoucí vlaku nesmí při jízdě za návěstidlo s návěstí **Stop značka ETCS a PN** překročit:

a) v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením rychlost 40 km/h,

b) na širé trati rychlost 60 km/h nebo 40 km/h je-li strojvedoucímu nařízena příslušným módem ETCS,

do doby přechodu do módu **Plný dohled (FS)**.

(9) **PN** se může použít i ve spojení s přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, použitým ke krytí hlavního návěstidla nebo jako dočasná náhrada za zničené (popř. dočasně odstraněné) hlavní návěstidlo.



obrázek 143

(10) Návěst **PN** se používá pro dovolení jízdy vlaku kolem:

a) hlavního návěstidla s návěstí **Stůj**, které nelze přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku;

b) poškozeného hlavního návěstidla;

c) přenosné návěsti **Stůj**, kryje-li nebo nahrazuje-li hlavní návěstidlo.

Návěst **Stop značka ETCS a PN** se používá pouze pro dovolení jízdy vlaku kolem poškozené stop značky nebo pokud není možné dovolit jízdu vlaku návěstí **Stop značka a jízda vlaku dovolena** nebo vydaným oprávněním k jízdě **(MA)**.

(11) Je-li **PN** dovolena jízda vlaku za hlavní návěstidlo, které je zároveň předvěstí následujícího hlavního návěstidla, musí strojvedoucí předpokládat na následujícím hlavním návěstidle návěst **Stůj**.

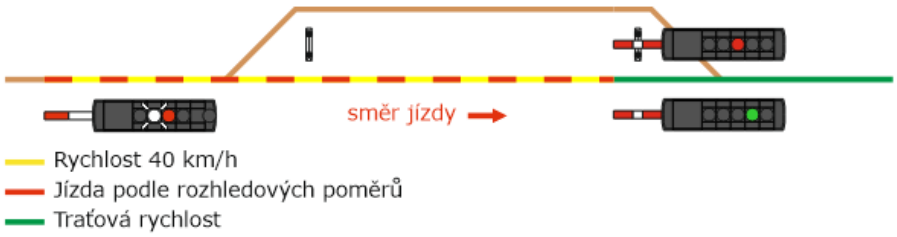
Je-li strojvedoucímu dovolena jízda vlaku za stop značku s návěstí **Stop značka ETCS a PN**, musí předpokládat, že za následující stop značku není dovolena jízda vlaku.

(12) **PN** je pro strojvedoucího pokynem k uvedení vlaku do pohybu ve všech případech, kdy příslušným návěstidlem je dovolena výprava vlaku (viz čl. 362).

Návěst **Stop značka ETCS a PN** je pro strojvedoucího pokynem k uvedení vlaku do pohybu.

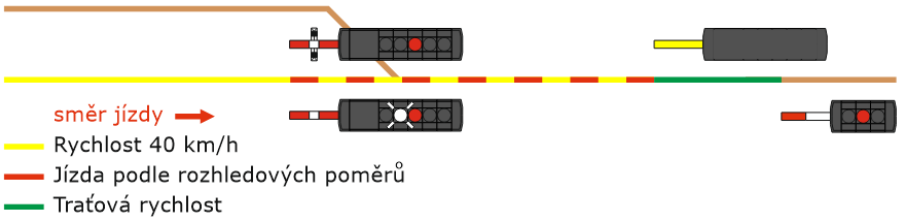
(13) Nařízená jízda podle rozhledových poměrů podle odst. (1) tohoto článku, platí od úrovně návěstidla s návěstí **PN** až:

a) k následujícímu hlavnímu návěstidlu v obvodu dopravny nebo tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**;



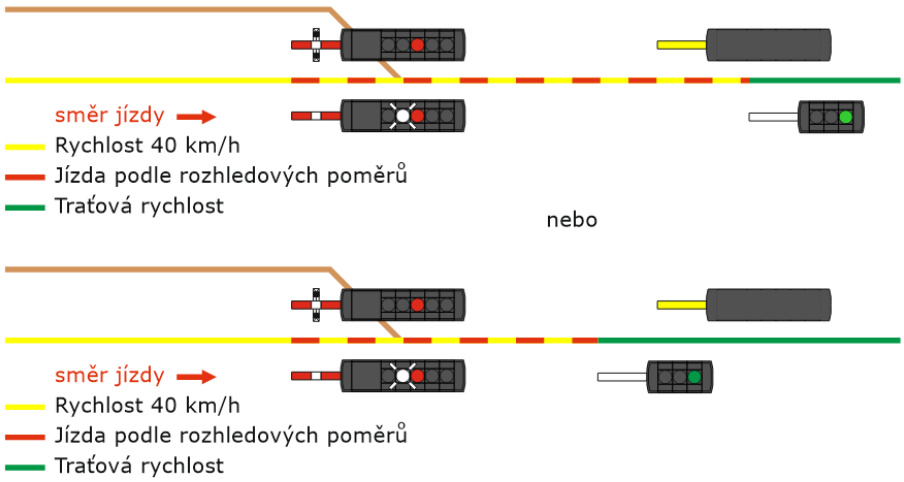
obrázek 144

b) v případě, že ve směru jízdy není již v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením další hlavní návěstidlo, pak do úrovně žlutého označovacího pásu;



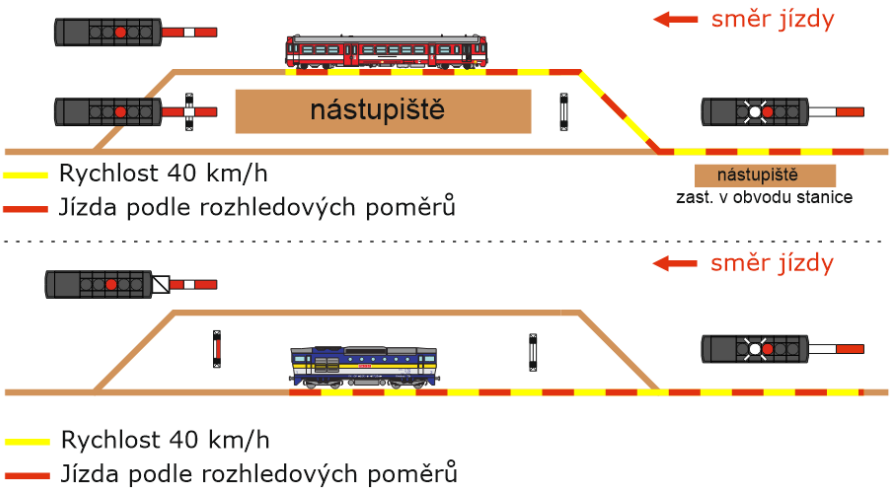
obrázek 145

c) při odjezdu na trať s AB (kromě AB bez oddílových návěstidel) musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů až k prvnímu oddílovému návěstidlu AB;



obrázek 146

d) do místa zastavení před následujícím hlavním návěstidlem nebo návěstí **Konec vlakové cesty**.



obrázek 147

Je-li nutné i při odjezdu vlaku ze stanice dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů až k hlavnímu návěstidlu nebo návěsti **Konec vlakové cesty**, kde končila vlaková cesta při jízdě na příslušnou kolej, musí být tato povinnost strojvedoucímu nařízena písemným rozkazem.

(14) Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle **PN**, jedná strojvedoucí vlaku za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nebyl výpravčím vypraven jednou z možností výpravy vlaku podle tohoto předpisu (viz čl. 356).

(15) **PN** na krycích návěstidlech strojvedoucímu vlaku jízdu vlaku podle rozhledových poměrů nenařizuje, ale přikazuje mu jet přes výhybky, které jsou tímto návěstidlem kryty, nejvýše rychlostí 40 km/h.

(16) **PN** na oddílovém návěstidle hlásky, hradla a AH strojvedoucímu vlaku jízdu podle rozhledových poměrů nenařizuje.

(17) **PN** na návěstidle dopravny Portál jízdu podle rozhledových poměrů nenařizuje. První traťový oddíl za tímto návěstidlem musí být vždy volný. Zajištění této podmínky, včetně způsobu zjištění volnosti tohoto traťového oddílu, musí být stanoveno v ZDD.

kapitola XII
Jízda vlaku na PN, na návěst Stop značka ETCS a PN nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

●8 ●9

článek 139
Všeobecná ustanovení

(1) Není-li možné pro poruchu nebo i z jiné příčiny (např. porucha kolejových obvodů) dovolit jízdu kolem:

a) hlavního návěstidla jeho normální obsluhou, dovoluje ji výpravčí nebo strážník oddílu **PN** nebo písemným rozkazem;

b) stop značky s DNS návěstí **Stop značka ETCS a jízda vlaku dovolena**, dovoluje ji výpravčí návěstí **Stop značka ETCS a PN** nebo písemným rozkazem.

(2) Jízdu kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, je však možno dovolit jen písemným rozkazem.

(3) Použití **PN** v každém případě, kdy normální obsluhou lze hlavní návěstidlo (světelné nebo mechanické) přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku, se považuje za zneužití **PN**.

(4) Jízdu na **PN**, návěst **Stop značka ETCS a PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla může však zaměstnanec dovolit jen v případě:

a) poruchového stavu zabezpečovacího zařízení,

b) nařizuje-li to obslužný předpis zabezpečovacího zařízení (např. předpis Z1),

c) nařizuje-li to VR nebo

d) vyžádá-li si použití **PN** nebo návěstí **Stop značka ETCS a PN** udržující zaměstnanec

e) vjezdu na obsazenou kolej.

(5) Jsou-li na širé trati výhybky, u kterých je správná poloha výhybky vzata do závislosti traťového zabezpečovacího zřízení (tzn. návěsti dovolující jízdu vlaku na odjezdovém nebo oddílovém návěstidle (vyjma **PN**) nebo návěsti DNS stop značky (vyjma návěsti **Stop značka ETCS a PN**) jsou závislé na správné poloze výhybky na širé trati), musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem o potřebném snížení rychlosti přes tyto výhybky.

Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že je strojvedoucímu jízda vlaku dovolována kolem:

a) odjezdového nebo oddílového návěstidla **PN** nebo písemným rozkazem;

b) stop značky návěstí **Stop značka ETCS a PN** nebo písemným rozkazem.

●8

článek 140
Dokumentace jízdy vlaku na PN, na návěst Stop značka ETCS a PN nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

(1) Důvod jízdy na **PN**, návěstí **Stop značka ETCS a PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla a způsob dovolení jízdy vlaku uvede výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) ve sloupci „Poznámky"; při jízdě na **PN** uvede i číslo počitadla obsluh (pokud je zřízeno).

(2) Důvod jízdy na **PN** se neuvádí v případě, že **PN** je rozsvícena automatickou činností zabezpečovacího zařízení nebo při vjezdu na obsazenou kolej, nebo je-li záznam o použití **PN** generován automaticky činností zabezpečovacího zařízení do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 141
Zpravení písemným rozkazem při jízdě kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla nebo stop značky

(1) V písemných rozkazech musí být uveden:

a) název stanice (výhybny, odbočky, dopravny D3 nebo dopravny RB), které se pokyny týkají;

b) mezistaniční úsek, v případě, že se pokyn týká mezistaničního úseku;

c) označení návěstidla (nápis na označovacím štítku, má-li návěstidlo označovací štítek), které není obsluhováno.

(2) U vjezdového návěstidla stanice (odbočky) lze dovolit vjezd vlaku kolem více neobsluhovaných návěstidel, která následují bezprostředně za sebou jedním písemným rozkazem.

U vjezdové stop značky stanice lze dovolit vjezd vlaku kolem více neobsluhovaných stop značek, která následují bezprostředně za sebou jedním písemným rozkazem.

(3) Je-li třeba dovolit vjezd vlaku u vjezdového návěstidla stanice (odbočky) nebo u vjezdové stop značky s DNS stanice kolem více neobsluhovaných návěstidel, která nenásledují bezprostředně za sebou, musí být strojvedoucí vjíždějícího vlaku buď:

a) zpraven u každého neobsluhovaného návěstidla zvlášť nebo

b) musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena vlaková cesta a dovolena jízda vlaku až k požadovanému místu zastavení.

(4) Nemá-li výpravčí možnost dovolit vjezd vlaku do stanice obsluhou zabezpečovacího zařízení ani nadiktováním písemného rozkazu strojvedoucímu telekomunikačním zařízením, může dovolit vjezd vlaku písemným rozkazem, sepsaným v sousední stanici.

(5) Výpravčí může požádat výpravčího sousední stanice o zpravení písemným rozkazem podle odst. (4) tohoto článku až po postavení vlakové cesty pro vjezd příslušného vlaku. Jízda vlaku musí být uskutečňována v mezistaničním oddílu. Je-li na tratích s AB nebo AH traťové zabezpečovací zařízení v činnosti, strojvedoucí se o jízdě v mezistaničním oddílu nezpravuje.

V sousední stanici může být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem pouze o neobsluhování:

a) vjezdového návěstidla a případně i o neobsluhování dalších návěstidel, následujících bezprostředně za vjezdovým návěstidlem;

b) vjezdové stop značky s DNS a případně i o neobsluhování dalších návěstidel, následujících bezprostředně za vjezdovou stop značkou s DNS.

(6) Výpravčí nesmí žádat výpravčího sousední stanice o zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o neobsluhování odjezdového návěstidla vlastní stanice (odbočky).

(7) Strojvedoucí, který je zpraven písemným rozkazem o dovolení jízdy kolem neobsluhovaného cestového návěstidla, musí na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti očekávat návěst **Stůj**.

Strojvedoucí, který je zpraven písemným rozkazem o dovolení jízdy kolem neobsluhované cestové stop značky s DNS, musí předpokládat, že za následující stop značku není dovolena jízda vlaku.

(8) Následuje-li bezprostředně za sebou více neobsluhovaných návěstidel, je možné strojvedoucího zpravit o neobsluhování všech návěstidel jedním písemným rozkazem.

Pokud však neobsluhovaná návěstidla nenásledují bezprostředně za sebou, musí být odjíždějící vlak buď:

a) zpraven u každého neobsluhovaného návěstidla zvlášť nebo

b) musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena odjezdová vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy.

Stejně tak musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena odjezdová vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu (vjezdové stop značce) pro opačný směr jízdy, pokud je strojvedoucí zpravován o neobsluhování návěstidla u některého předchozího obsluhovaného návěstidla.

(9) Jde-li o průjezd vlaku a nelze-li obsluhovat:

a) vjezdové i odjezdové, popř. i další hlavní návěstidla ve vlakové cestě tohoto vlaku, nebo

b) vjezdovou i odjezdovou stop značku s DNS, popř. i další stop značky s DNS ve vlakové cestě tohoto vlaku,

může se vlak zpravit jedním písemným rozkazem, doručeným nebo nadiktovaným strojvedoucímu u vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky.

Výpravčí může zpravit strojvedoucího vlaku o průjezdu, až když jsou splněny všechny podmínky pro průjezd vlaku. Takto zpravenému strojvedoucímu vlaku není ve stanici nutno dávat návěst **Odjezd**.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 142
Povinnosti strojvedoucího

(1) V případě, že je strojvedoucí zpravován písemným rozkazem o neobsluhování vjezdového návěstidla a případně i o neobsluhování dalších návěstidel, následujících bezprostředně za vjezdovým návěstidlem, musí vlak zastavit nejdále před následujícím hlavním návěstidlem zakazujícím jízdu nebo před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**. Tato návěstidla mohou být umístěna i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.

(2) Strojvedoucí, který je zpraven písemným rozkazem o dovolení jízdy kolem neobsluhovaného cestového návěstidla pouze k následujícímu cestovému nebo odjezdovému návěstidlu musí na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti očekávat návěst **Stůj**.

(3) V případě, že je strojvedoucí zpravován písemným rozkazem o neobsluhování vjezdové stop značky s DNS a případně i o neobsluhování dalších stop značek s DNS, následujících bezprostředně za vjezdovou stop značkou, musí vlak zastavit nejdále před následující stop značkou, za kterou není vydán pokyn jízdě.

(4) Strojvedoucí, který je zpraven písemným rozkazem o dovolení jízdy kolem neobsluhované cestové stop značky s DNS pouze k následující stop značce ve stanici, musí předpokládat, že za následující stop značku není dovolena jízda vlaku.

(5) V případě, že je strojvedoucí zpravován u vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky o povolení průjezdu stanicí kolem neobsluhovaných návěstidel ve vlakové cestě písemným rozkazem, není ve stanici nutno dávat návěst **Odjezd**.

(6) Strojvedoucí, který je zpraven o neobsluhování návěstidel musí při jízdě kolem těchto návěstidel dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů jako při jízdě na **PN** nebo návěst **Stop značka ETCS a PN** (viz čl. 138).

kapitola XIII
Návěsti speciálního určení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 143
Základní pojmy

(1) **Lokomotivní houkačka** je společný název pro zvukové návěstidlo (lokomotivní houkačka, lokomotivní píšťala) hnacích vozidel pro dávání slyšitelných návěstí.

Úplnou poruchu lokomotivní houkačky (tzn. nefunguje žádný tón lokomotivní houkačky) musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu, včetně případných omezení v rychlosti jízdy, která plynou z této poruchy stanovené vnitřním předpisem dopravce.

(2) **Drhlík** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranic pro používání zařízení, které slouží k odstraňování nečistot z jízdní plochy dvojkolí vozidel.

(3) **Návěstní upozorňovadlo** je přidružené neproměnné nepřenosné návěstidlo, které označuje skupinové návěstidlo (včetně skupinového návěstidla v provedení společného návěstidla) nebo upozorňuje na mimořádné umístění některých návěstidel.

(4) **Předvěstní upozorňovadlo** je přidružené nepřenosné neproměnné návěstidlo, upozorňující na umístění samostatné předvěsti nebo na oddílové návěstidlo AB, které předvěstí návěsti vjezdového návěstidla. Mezi předvěstní upozorňovadla patří i návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**.

(5) **Vzdálenostní upozorňovadlo** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které upozorňuje na vzdálenost k následujícímu návěstidlu.

(6) **Námezník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranice mezi dvěma kolejemi, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.

(7) **Zadní námezník** je ten námezník, který je umístěn na vjezdové straně dopravny (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.

(8) **Přední námezník** je ten námezník, který je umístěn na odjezdové straně dopravny (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.

(9) **Koncovník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení konce vlakové cesty anebo začátku obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.

(10) **Hraničník** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy.

(11) **Lichoběžníková tabulka** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje na trati D3 nebo na trati RB hranici dopravny.

(12) **Tabulka s křížem** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které plní funkci samostatné předvěsti; na tratích D3 nebo na tratích RB, kde je nejvyšší traťová rychlost vyšší než 60 km/h předvěstí lichoběžníkovou tabulku.

(13) **Tabule před zastávkou** je nepřenosné návěstidlo, které upozorňuje na umístění zastávky.

(14) **Staničník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí kilometrickou polohu místa na trati.

(15) **Staničení** je způsob určování kilometrické polohy místa na trati.

(16) **Sklonovník** je nepřenosné návěstidlo pro návěstění sklonových poměrů tratě.

(17) **Předvěst radiovníku** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí zahájení přípravy na registraci rádiového zařízení do sítě GSM-R.

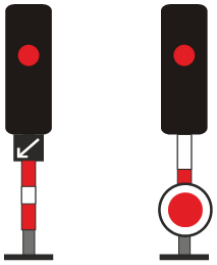
(18) **Radiovník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí začátek, změnu nebo konec příslušného typu traťové rádiové sítě.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 144
Všeobecná ustanovení

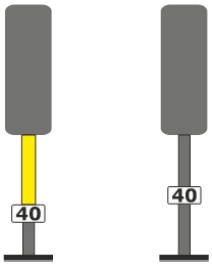
Umísťování nepřenosných (přenosných) návěstidel na stožáry návěstidel je umožněno za těchto podmínek:

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



obrázek 148

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



obrázek 149

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 145
Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky

(1) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** musí znát každý zaměstnanec. Tuto návěst je povinen dát vždy, když je ohrožena bezpečnost provozování drážní dopravy nebo lidské životy všemi dostupnými prostředky (telekomunikačním zařízením, rukou, praporkem, svítilnou, píšťalkou, houkačkou, lokomotivní houkačkou a světly hnacího vozidla [včetně řídicího vozu]).

Návěst nemusí dávat, pokud již dal strojvedoucímu pokyn k zastavení telekomunikačním zařízením a strojvedoucí přijetí pokynu potvrdil. Zaměstnanec obsluhující návěstidla musí v těchto případech navíc i neprodleně přestavit příslušná návěstidla na návěst zakazující jízdu.

(2) **Stůj, zastavte všemi prostředky**

denní návěst

kroužení praporkem, jakýmkoli předmětem nebo jen rukou



noční návěst

kroužení svítilnou se světlem jakékoli barvy mimo zelené



- viditelná návěst
- přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky

(3) **Stůj, zastavte všemi prostředky**

tři krátké zvuky několikrát opakované, dávané píšťalkou, houkačkou nebo lokomotivní houkačkou

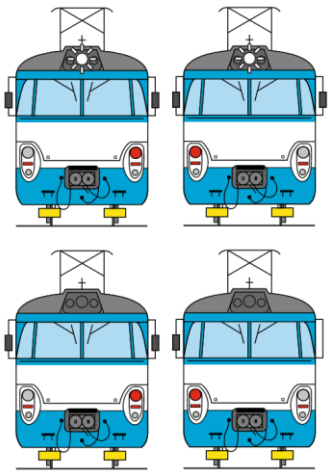
několikrát opakovaně



- slyšitelná návěst
- přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky

(4) **Stůj, zastavte všemi prostředky**

jedno červené světlo svítilny na hnacím vozidle, podle možnosti doplňované o přerušované rozsvěcování reflektorové svítilny nebo horního návěstního světla hnacího vozidla



- viditelná návěst
- přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky

(5) Zaměstnanec, dávající návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, běží (jde) podle možností co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěsti. Strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu), který zjistil nesjízdné místo na sousední koleji (kolejích) nebo mu bylo oznámeno, a není rozhodující, zda se jedná o jedoucí nebo stojící vlak (PMD, posunový díl), musí učinit opatření k zastavení ostatních pohybujících se vozidel a na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

(6) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se podle možnosti a potřeby dává současně jako viditelná a slyšitelná, avšak i každá z nich sama o sobě je platná.

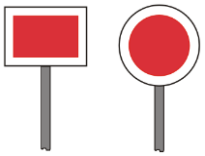
●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 146
Návěsti zakazující jízdu

(1) **Stůj**

denní návěst

červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem

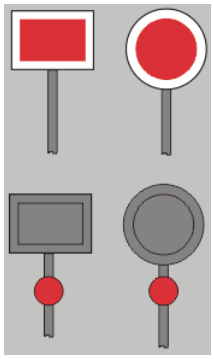


noční návěst

červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem, je-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu

nebo

červené světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí, není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu



- přenosné návěstidlo
- přikazuje zastavit pohyb vozidel před označeným místem

(2) **Stůj**

denní návěst

červený praporek, držený oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze, přímo u koleje a kolmo k této koleji, popř. malý červený terč s bílým okrajem držený přímo u koleje a kolmo k této koleji



noční návěst

červené světlo držené přímo u koleje ve výši ramen



- ruční návěst
- přikazuje zastavit pohyb vozidel co nejblíže před touto návěstí

(3) Předvěstění ruční návěsti **Stůj**, přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** nebo přenosného návěstidla s návěstí **Místo zastavení** v obvodu stanice (odbočky) pro strojvedoucího vlaku k bezpečnému zastavení na označeném místě splňuje:

a) dávání ruční návěsti **Výstraha** nejméně na zábrzdnou vzdálenost;

b) zpravení strojvedoucího o místě zastavení;

c) mimořádné zastavení vlaku na žádost strojvedoucího;

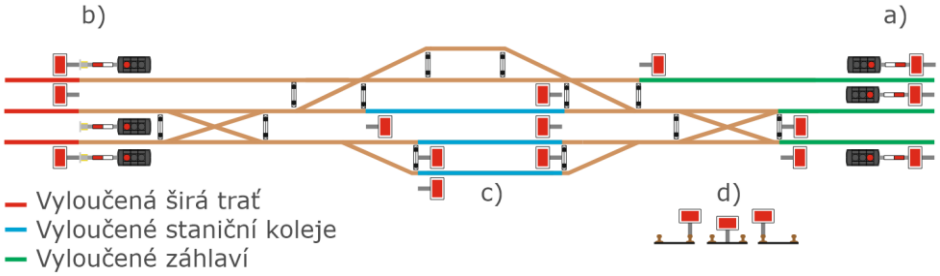
d) plánované zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících, je-li místo zastavení označeno v prostoru nástupiště;

e) zastavení vlaku u cestového návěstidla a dovolení jízdy za toto návěstidlo návěstí, po níž musí strojvedoucí očekávat zastavení v případě, že není možné spojení výpravčího se strojvedoucím telekomunikačním zařízením;

f) **PN**.

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

(4) Příklady umístění přenosné návěsti **Stůj** při krytí vyloučené koleje:



obrázek 150

a) krytí vyloučeného záhlaví na vícekolejné trati nebo při souběhu dvou a více kolejí různých tratí;

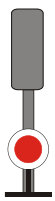
b) krytí vyloučených kolejí na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven;

c) krytí vyloučených kolejí v dopravně s kolejovým rozvětvením (vyjma záhlaví);

d) příklady správného umístění přenosné návěsti **Stůj** podle odst. (5) tohoto článku.

(5) Při krytí koleje je dovoleno umístit přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** uprostřed koleje (odhadem) nebo připevnit na pravý nebo levý kolejnicový pás.

(6) Při krytí koleje je povoleno umístit přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** na stožár návěstidla pouze ze směru, kterým nejsou dávány tímto návěstidlem návěsti.



obrázek 151

(7) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** nebo malý červený terč z reflexního materiálu, kryjící odstavená vozidla, zakazuje najetí na tato vozidla, uvést je do pohybu či na ně odrážet a spouštět jiná vozidla. Toto návěstidlo musí být umístěno před vozidla, uprostřed nebo přímo vpravo koleje, na které stojí, nebo na vozidla mimo jejich obrys z obou stran.

(8) V dopravně s kolejovým rozvětvením smí jet strojvedoucí za úroveň přenosného návěstidla s návěstí **Stůj**, označující:

a) Místo zastavení vlaku ve stanici v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, pokud bude toto návěstidlo odstraněno nebo návěstidlo umístěné vedle koleje (umístěné mimo průjezdný průřez) a otočeno tak, aby plocha tvořící návěstní znak byla rovnoběžně s kolejí, u které je návěstidlo umístěno.

b) Vyloučenou kolej, při sjednané jízdě na/z vyloučené koleje.

(9) Zastavil-li vlak na širé trati před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávána, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě pouze na pokyn výpravčího přední stanice, který může zprostředkovat výpravčí zadní stanice.

(10) Návěst přenosného nebo ručního návěstidla, označující místo zastavení vlaku, musí být dávána tak, aby ji strojvedoucí mohl co nejdříve zpozorovat a řídit se jí, a to až do zastavení vlaku.

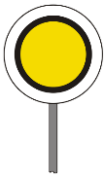
●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 147
Návěsti výstražné

(1) **Výstraha**

denní návěst

žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem

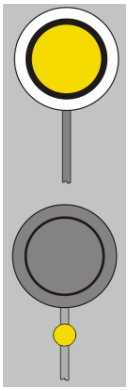


noční návěst

žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem, je-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu

nebo

žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí, není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu



- přenosné návěstidlo
- předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem

(2) **Výstraha**

denní návěst

žlutý, na základně postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a bílým okrajem

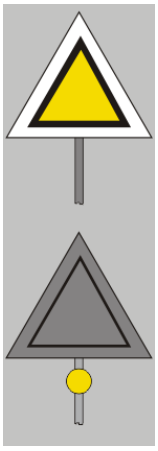


noční návěst

žlutý, na základně postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a bílým okrajem, je-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu

nebo

žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí, není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu



- přenosné návěstidlo; umísťuje se tam, kde průjezdný průřez nedovoluje použít žlutého terče
- předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem

(3) Přenosné návěstidlo s návěstí Výstraha musí být umístěno při krytí nesjízdného místa na širé trati nejméně na zábrzdnou vzdálenost před návěstidlem s návěstí **Stůj**.

(4) **Výstraha**

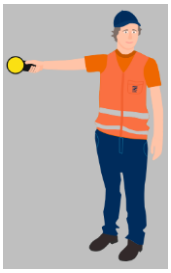
denní návěst

žlutý praporek, držený kolmo ke koleji oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze



noční návěst

žluté světlo držené zaměstnancem



- ruční návěst
- předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo ručním návěstidlem nebo návěst **Místo zastavení**, dávanou přenosným návěstidlem
- musí být dávána do doby, než ji mine vedoucí vozidlo vlaku

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 148
Slyšitelné návěsti

(1) **Pozor**



jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou (píšťalou)

- upozorňuje osoby pohybující se v kolejišti na pohyb vozidel
- informuje o převzetí pokynu při provozování dráhy

(2) Tato návěst může být dávána opakovaně.

(3) K varování osob musí strojvedoucí dát návěst **Pozor**:

a) Před rozjezdem vlaku (popř. PMD) s přepravou cestujících po jeho mimořádném zastavení mimo prostor pro výstup a nástup cestujících, kromě případu, kdy během pobytu strojvedoucí neotevřel (neodjistil) centrálně uzavřené dveře, o jejichž uzavření má kontrolu.

b) Zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojede, nebo v bezprostřední blízkosti koleje, po které jede nebo pojede, se nachází jedna nebo více osob.

c) Za odjezdu vlaku kolem nástupiště, na kterém se nacházejí osoby (tato povinnost se týká nástupišť s úrovňovým přístupem přes kolej, ze které vlak odjíždí).

d) Při odjezdu vlaku (popř. při jízdě PMD nebo posunového dílu) přes centrální přechod ve všech případech, kdy nevidí, zda se na centrálním přechodu nebo v jeho blízkosti pohybují osoby.

e) Před přejezdy a to:

1. Před přejezdy s výstražnými kolíky nebo před přejezdy s výstražnými kolíky s dočasnou platností pro přejezdy (při zpravení o platnosti těchto výstražných kolíků) – jednou v úrovni výstražného kolíku a poté opakovaně nejméně dvakrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst **Pozor** nemusí strojvedoucí opakovat, jestliže zjistil, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace.

2. Zpozoruje-li poruchu PZZ, o které nebyl zpraven – okamžitě opakovaně, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd.

3. V případě, že na DMI je zobrazena textová zpráva s významem:

   „Km XXX,XXX[35] PZS v poruše / Level crossing failure"

   nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd.

4. Při zpravení písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd.

5. Před přejezdem s přejezdníkem s návěstí **Otevřený přejezd**, popř. zjistí-li, že je přejezdník poškozen – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd.

[35] Text „XXX,XXX" je v textových zprávách zobrazených na DMI nahrazen km polohou přejezdu.

6. Přikazuje-li štít Op jízdu se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního vozidla nemine přejezd.

f) Před centrálním přechodem vybaveným VZPK a to:

1. zpozoruje-li poruchu VZPK, o které nebyl zpraven – okamžitě opakovaně, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod;

2. v případě, že na DMI je zobrazena textová zpráva s významem:

„Km XXX,XXX[36] PZS v poruše / Level crossing failure"

nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před centrálním přechodem vybaveným VZPK, dokud čelo prvního vozidla nemine tento centrální přechod;

3. při zpravení písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před centrálním přechodem vybaveným VZPK, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod;

4. před centrálním přechodem vybaveným VZPK s přejezdníkem s návěstí **Otevřený přejezd**, popř. zjistí-li, že je přejezdník poškozen – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před centrálním přechodem vybaveným VZPK, dokud čelo prvního vozidla nemine centrální přechod.

g) Před pracovními místy – opakovaně, a to s krátkými přestávkami:

1. od místa, odkud zpozoruje výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místo (při zpravení o pracovním místě), nejpozději od úrovně tohoto kolíku, do úrovně nepřenosného varovného návěstidla s návěstí **Konec pracovního místa**;

2. pokud zpozoruje návěst **Práce na trati** (viz čl. 185 tohoto předpisu).

h) Při jízdě vlaku proti správnému směru nebo po nesprávné koleji, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovňovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo vlaku mine přejezd (přechod).

i) Při jízdě PMD po traťové koleji, určené TTP pro jízdu vlaků v opačném směru, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovňovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo PMD mine přejezd (přechod).

j) Při zpravení o bezpečnostní pomalé jízdě od začátku do konce vymezení bezpečnostní pomalé jízdy.

U sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) musí strojvedoucí návěst **Pozor** dávat podle pokynů zaměstnance v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu).

(4) **Zabrzděte mírně**



jeden krátký zvuk lokomotivní houkačkou

- dává strojvedoucí vedoucího vozidla
- přikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy snížit tažnou sílu hnacího vozidla

[36] Text „XXX,XXX" je v textových zprávách zobrazených na DMI nahrazen km polohou VZPK.

(5) **Zabrzděte úplně**



tři krátké zvuky lokomotivní houkačkou

- dává strojvedoucí vedoucího vozidla
- přikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy zastavit činnost hnacího vozidla
- zaměstnancům obsluhujícím ruční brzdy přikazuje tato návěst utažení ručních brzd k zastavení soupravy vozidel nebo zajištění stojící soupravy vozidel proti ujetí

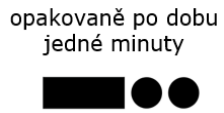
(6) **Povolte brzdy úplně**



jeden dlouhý a dva krátké zvuky lokomotivní houkačkou

- dává strojvedoucí vedoucího vozidla
- přikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy zvýšit tažnou sílu hnacího vozidla
- zaměstnancům obsluhujícím ruční brzdy přikazuje tato návěst úplné povolení ručních brzd
- touto návěstí musí strojvedoucí vedoucího vozidla jedoucího vlaku ve stanici potvrdit převzetí pokynu návěsti **Odjezd**

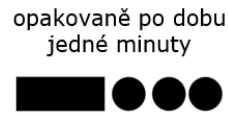
(7) **Požární poplach**



skupina dlouhého a dvou krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty lokomotivní houkačkou

- upozorňuje zaměstnance na požár

(8) **Svolávání všech zaměstnanců**



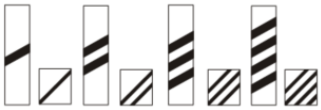
skupina dlouhého a tří krátkých zvuků, opakovaná nejméně po dobu jedné minuty píšťalkou, houkačkou, lokomotivní houkačkou

- přikazuje zaměstnancům dostavit se k zaměstnanci, který tuto návěst dává

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 149
Vzdálenostní upozorňovadla

(1) **Vlak se blíží k samostatné předvěsti**



bílá čtvercová nebo obdélníková, na kratší straně postavená, deska s černými pruhy šikmo vpravo vzhůru

- upozorňuje na vzdálenost k:
  1. samostatné předvěsti vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla nebo
  2. tabulce s křížem, která předvěstí:
     - vjezdové, cestové, odjezdové návěstidlo nebo
     - vjezdovou stop značku

(2) **Vlak se blíží k samostatné předvěsti**



bílá čtvercová nebo obdélníková, na kratší straně postavená, deska s černými vodorovnými pruhy

- upozorňuje na vzdálenost k:
  1. samostatné předvěsti oddílového, krycího návěstidla nebo
  2. k tabulce s křížem, která předvěstí:
     - oddílové, krycí návěstidlo (vyjma tratí D3) nebo
     - oddílovou stop značku

(3) Vzdálenostní upozorňovadla podle odst. (1) a (2) tohoto článku se umísťují:

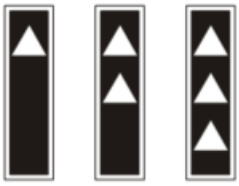
a) tři nejméně po 75 metrech (pro tratě se zábrzdnou vzdáleností 400 m, včetně zábrzdné vzdálenosti pro nouzový provoz ETCS);

b) čtyři nejméně po 75 metrech (pro tratě se zábrzdnou vzdáleností 700 m);

c) čtyři nejméně po 100 metrech (pro tratě se zábrzdnou vzdáleností 1 000 m).

(4) Nejvzdálenější vzdálenostní upozorňovadlo od samostatné předvěsti nebo tabulky s křížem má tři, popř. čtyři černé pruhy, nejbližší má vždy jeden černý pruh.

(5) **Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu**



černá obdélníková, na kratší straně postavená deska s bílým okrajem a na ní bílé rovnostranné trojúhelníky z odrazek, postavené na základně

- upozorňuje na vzdálenost:
  1. k hlavnímu návěstidlu v úsecích tratí s nedostatečnými rozhledovými poměry
  2. k stop značce; umísťuje se před vjezdovou nebo oddílovou stop značkou výhradně na širé trati

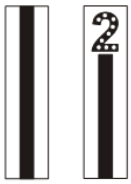
(6) Vzdálenostní upozorňovadla k hlavnímu návěstidlu se umísťují před hlavním návěstidlem:

a) tři nejméně po 75 metrech (pro tratě se zábrzdnou vzdáleností 400 m, včetně zábrzdné vzdálenosti pro nouzový provoz ETCS);

b) tři nejméně po 100 metrech (pro tratě se zábrzdnou vzdáleností 700 m a 1 000 m).

(7) Nejvzdálenější vzdálenostní upozorňovadlo před hlavním návěstidlem nebo stop značkou má tři bílé trojúhelníky, nejbližší má jeden bílý trojúhelník.

(8) **Vlak se blíží ke kmenovému přejezdníku**



bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s černým okrajem a jedním svislým černým pruhem uprostřed; kryje-li kmenový přejezdník více než jeden přejezd nebo centrální přechod, je v horní části vzdálenostního upozorňovadla kmenového přejezdníku vyznačen černou číslicí s bílými odrazkami počet krytých přejezdů nebo centrálních přechod

- upozorňuje na stanovenou vzdálenost k nepřenosnému kmenovému přejezdníku, nebo i na počet přejezdů vybavených PZZ nebo centrálních přechodů vybavených VZPK, jejichž stav kmenový přejezdník návěstí, je-li počet přejezdů nebo centrálních přechodů vybavených VZPK více než jeden

(9) Vzdálenostní upozorňovadlo ke kmenovému přejezdníku se umísťuje na vzdálenost nejméně 200 m před kmenový přejezdník.

(10) Před opakovací přejezdník a přenosný přejezdník se vzdálenostní upozorňovadlo neumísťuje.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 150
Námezník a koncovník

(1) **Hranice koleje**

bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením[37]



námezník

- upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji

(2) Pokud v odvratném směru za odvratnou výhybkou nenásleduje kolej nebo jiná výhybka, námezník se neumísťuje.

(3) **Konec vlakové cesty** a návěst **Hranice koleje**

bílý vodorovný trámec s černými pruhy před bílým šikmým ukončením[38]*, v jehož střední části je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená*



námezník

- upozorňuje u sbíhajících se nebo křížících se kolejí na hranici, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji
- stanovuje:
  1. konec vlakové cesty anebo
  2. začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu (včetně skupinového návěstidla v provedení společného návěstidla)

(4) **Konec vlakové cesty**

bílý vodorovný trámec[39]*, na němž je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená*



koncovník

- stanovuje:
  1. konec vlakové cesty anebo
  2. začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu (včetně skupinového návěstidla v provedení společného návěstidla)

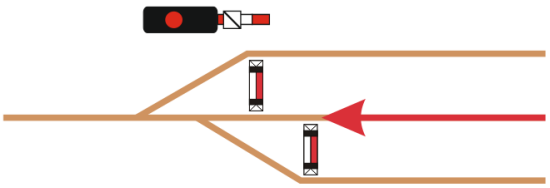
[37] Trámec lze nahradit prostorově tvarovaným tělesem bez šikmého ukončení.

[38] Trámec lze nahradit prostorově tvarovaným tělesem bez šikmého ukončení.

[39] Trámec lze nahradit prostorově tvarovaným tělesem bez šikmého ukončení.

(5) Pokud před zarážedlem kusé koleje nelze koncovník umístit přímo vpravo nebo přímo vlevo od koleje, pro kterou platí, umístí se uprostřed koleje (mezi kolejnice).

(6) Následují-li v příslušném směru jízdy další návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, ovlivňuje jízdu vozidel pouze návěstidlo na prvním námezníku (příp. koncovníku) ve směru jízdy (viz obrázek 152).



obrázek 152

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 151
Hraničník

(1) **Hranice provozovatele dráhy**



hraničník

žlutý vodorovný trámec se šikmým ukončením a s černým pruhem uprostřed

- upozorňuje na místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy

(2) Umístění hraničníku je stanoveno smlouvou o styku vzájemně zaústěných drah nebo v případě, že se provozovatelé vzájemně zaústěných drah nedohodnou, je umístění hraničníku stanoveno ZDD. Umísťuje se i v případě, že zaústěná dráha není provozována.

(3) Hraničník se neumísťuje na styku drah se zahraničním provozovatelem dráhy, tzn. na pohraniční trati.

(4) Pokud nelze hraničník umístit přímo vpravo nebo přímo vlevo od koleje, pro kterou platí, umístí se uprostřed koleje (mezi kolejnice).

●8 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 152
Lichoběžníková tabulka

(1) **Hranice dopravny**



Lichoběžníková tabulka

bílá lichoběžníková deska s černým okrajem, postavená na nejdelší straně, uprostřed desky je černé číslo

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou v rozích bílé odrazky

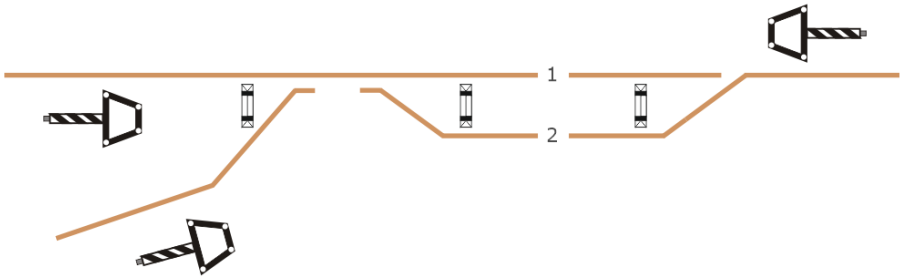
- upozorňuje:
  1. na hranici dopravny D3 nebo dopravny RB
  2. černým číslem na číslo koleje, na kterou jsou v základní poloze přestaveny výhybky

(2) Lichoběžníkové tabulky mají značení pouze označovacími pásy se šikmými černými a bílými pruhy (viz obrázek 153), označovacími štítky se neoznačují.



obrázek 153

(3) Nejsou-li v dopravně D3 současné vjezdy povoleny nebo v dopravně RB jsou výhybky přestavovány přímo z radioblokové centrály, není uprostřed desky žádné číslo (viz obrázek 154). Podrobnosti stanovuje předpis D3 nebo předpis D4.



obrázek 154

●●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 153
Tabulka s křížem

(1) **Výstraha**



Tabulka s křížem

žlutá šestiúhelníková deska, postavená na delší straně, s černým orámováním a bílým okrajem a na ní černý kříž pootočený o 45°

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou v úhlech kříže žluté odrazky

- předvěstí:

  1. návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle nebo

  2. návěst **Hranice dopravny** nebo

  3. návěst **Stop značka ETCS** na širé trati (tzn. vjezdovou a oddílovou stop značku)

(2) Tabulka s křížem se umísťuje (pokud je její umístění předepsáno):

a) před nejbližší hlavní návěstidlo na vzdálenost nejméně:

1. 400 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

2. 700 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

b) před nejbližší následující lichoběžníkovou tabulku na vzdálenost nejméně 700 m pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h.

(3) V případě, že se v dopravně D3 umisťuje tabulka s křížem před hlavním návěstidlem, jsou podmínky umístění stanoveny předpisem D3.

(4) Tabulka s křížem se na širé trati před stop značku umísťuje nejméně na zábrzdnou vzdálenost pro nouzový provoz ETCS; maximálně však 800 m.

(5) Je-li mezi stop značkami na širé trati vzdálenost od 400 m do 450 m, musí být tabulka s křížem umístěna u první stop značky.

(6) Viditelnost tabulky s křížem musí být zajištěna podle pravidel pro viditelnost světelných předvěstí.

(7) Tabulka s křížem se označovacími štítky a označovacími pásy neoznačuje.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 154
Tabule před zastávkou a návěst Konec nástupiště

(1) **Vlak se blíží k zastávce**

bílá obdélníková deska se třemi šikmými černými pruhy, postavená na delší straně

deska je vyrobena z reflexního materiálu



Tabule před zastávkou

- upozorňuje na umístění zastávky na širé trati i v obvodu stanic

(2) Tabule před zastávkou se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Konec nástupiště**, která je umístěna na širé trati nebo v obvodu stanice (odbočky) na záhlaví (zhlaví), na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/hdo rychlosti 120 km/h včetně;

d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h.

(3) Pokud je vzdálenost zastávky na širé trati při odjezdu ze stanice kratší než stanovená vzdálenost, umístí se tabule před zastávkou za poslední pojížděnou výhybku na odjezdové záhlaví a návěst **Vlak se blíží k zastávce** se doplní návěstí **Zkrácená vzdálenost** s reflexním zvýrazněním. Ustanovení tohoto odstavce se vztahuje na stanice, které nemají na odjezdovém zhlaví (záhlaví) umístěnou zastávku v obvodu stanice.

(4) Pokud je vzdálenost:

a) mezi dvěma zastávkami na širé trati nebo

b) mezi zastávkou v obvodu stanice a na širé trati (nebo opačně)

kratší, než stanovená vzdálenost podle odst. (2) tohoto článku, umístí se návěst **Vlak se blíží k zastávce** v úrovni návěsti **Konec nástupiště** předchozí zastávky nebo co nejblíže za ní tak, aby byla viditelná z konce nástupiště předchozí zastávky, a tabule před zastávkou se doplní návěstí **Zkrácená vzdálenost**.

(5) Pokud je zastávka umístěna v obvodu stanice a návěst **Vlak se blíží k zastávce** nelze pro odjezd ze stanice umístit na stanovenou vzdálenost za nástupiště stanice, umístí se návěst **Vlak se blíží k zastávce** buď na konec nástupiště stanice, nebo před odjezdové (cestové) návěstidlo a doplní se návěstí **Zkrácená vzdálenost**.

(6) **Konec nástupiště**



bílá obdélníková deska s černým okrajem, postavená na delší straně; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje na místo, před kterým musí zastavit první vozidlo pro přepravu cestujících vlaku, který má v určeném místě pobyt pro výstup a nástup cestujících

(7) Návěst **Konec nástupiště** se umísťuje pouze na konec:

a) nástupiště zastávky na širé trati (včetně provizorního nástupiště nebo částečně vyloučeného nástupiště), nebo

b) nástupiště zastávky v obvodu stanice (odbočky) na záhlaví (zhlaví), nebo

c) provizorního nástupiště v obvodu stanice, není-li v obvodu stanice zřízena zastávka, nebo

d) částečně vyloučeného nástupiště v obvodu stanice, není-li v obvodu stanice zřízena zastávka.

(8) V případě, že je ve stanici zřízeno provizorní nástupiště nebo částečně vyloučeno nástupiště podle odst. (7) písm. c) a d), může se návěst **Konec nástupiště** umístit na konec provizorního nástupiště nebo na konec částečně vyloučeného nástupiště. V tomto případě se návěst **Konec nástupiště** nepředvěstí návěstí **Vlak se blíží k zastávce**.

(9) Strojvedoucí musí být o umístění návěsti **Konec nástupiště** zpraven písemným rozkazem v případě:

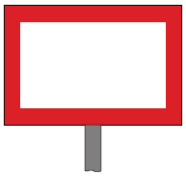
a) umístění návěsti u provizorního nástupiště, není-li návěst **Konec nástupiště** uvedena v ZDD;

b) částečně vyloučeného nástupiště.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 155
Místo zastavení

(1) **Místo zastavení**



bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu zastavit co nejblíže před touto návěstí:

  1. čelo pravidelně nebo mimořádně zastavujícího vlaku

  2. čelo PMD,

  vjíždějícího do stanice, dopravny D3 nebo dopravny RB

(2) Na širé trati přikazuje návěst **Místo zastavení** strojvedoucímu vlaku a PMD zastavujících v tomto místě zastavení co nejblíže před touto návěstí.

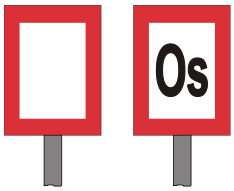
(3) **Místo zastavení**

bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně, uprostřed desky jsou černá písmena „Os"; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu



- přikazuje strojvedoucímu vlaku, vjíždějícího do stanice, dopravny D3 nebo dopravny RB a pravidelně nebo mimořádně zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, zastavit čelo vlaku co nejblíže před touto návěstí

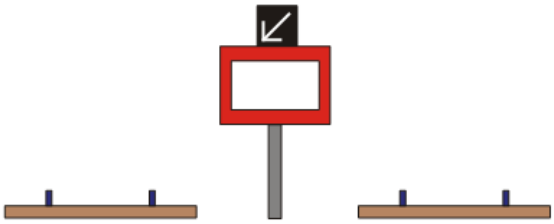
(4) V případě nedostatku místa mohou být návěstidla s návěstmi **Místo zastavení** postavena na kratší straně.



obrázek 155

(5) Návěst **Místo zastavení** má platnost pro obě koleje, mezi kterými je dávána.

(6) V případě, že nelze umístit návěst **Místo zastavení** tak, aby platila pouze pro jednu kolej, doplní se návěst indikátorovou tabulkou se šipkou.



obrázek 156

(7) Podmínky umísťování a platnost návěstidel s návěstí **Místo zastavení** na tratích D3 stanovuje předpis D3, na tratích RB předpis D4.

(8) Na tratích bez konvenčních návěstidel se návěst **Místo zastavení** může umístit pouze u provizorního nástupiště nebo u částečně vyloučeného nástupiště. V tomto případě musí být o umístění této návěsti strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.

(9) V ZDD musí být uvedeno:

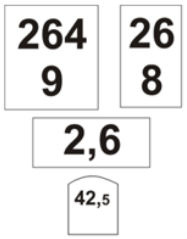
a) umístění návěsti **Místo zastavení**;

b) že je nepřenosná návěst **Místo zastavení** umístěna na tak krátkou vzdálenost před hlavním návěstidlem, že není zajištěna viditelnost návěstí tohoto návěstidla po zastavení vlaku.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 156
Staničníky

(1) **Kilometrická poloha**

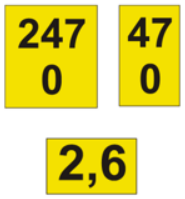


staničník

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

- informuje o poloze místa na trati

(2) **Kilometrická poloha**



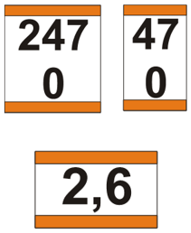
staničník

žlutá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km žlutá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu

informuje:

- o poloze místa na trati
- o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost je přejezd s PZZ

(3) **Kilometrická poloha**



staničník

bílá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem

- informuje o poloze místa na trati
- označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena

(4) **Kilometrická poloha**

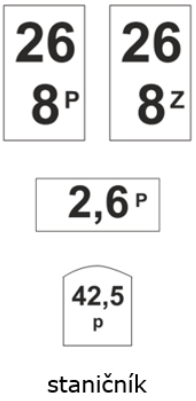


staničník

žlutá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km žlutá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem

- informuje o poloze místa na trati
- informuje o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost je přejezd s PZZ
- označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena

(5) **Kilometrická poloha**



bílá obdélníková deska s černým horním číslem uvádějícím hodnotu kilometru a pod ním černým číslem uvádějícím hodnotu hektometru své polohy nebo pro kilometrickou polohu do 9,9 km nízká bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým číslem uvádějícím její kilometrickou a hektometrickou polohu nebo nízký bílý železobetonový, popř. kamenný hranol s černým číslem, uvádějícím kilometrickou a hektometrickou poloh

- informuje o poloze místa na trati v okolí skoku ve staničení
- slouží k rozlišení opakujících se hodnot kilometrické polohy před a za bodem skoku. Písmeno „P" na návěsti značí opakující se kilometrickou polohu před bodem skoku a písmeno „Z" značí stejnou kilometrickou polohu za bodem skoku

(6) Pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ anebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy lze použít pouze tabulový staničník.

(7) Staničník se žlutou deskou se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ nejméně na vzdálenost:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

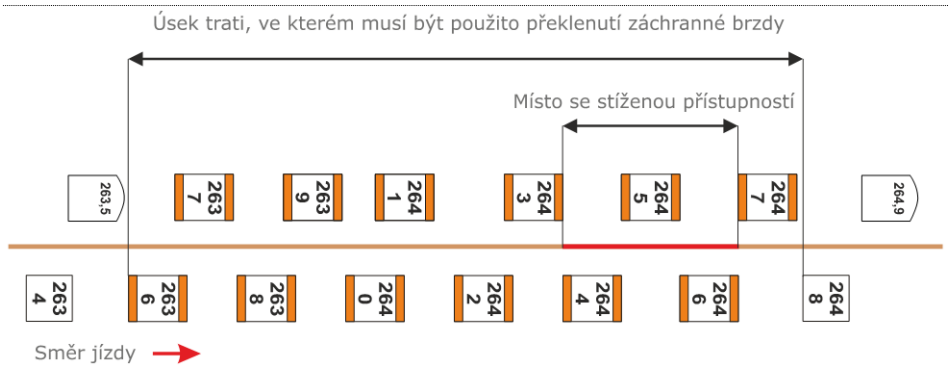
b) 700 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;

d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h.

(8) Pokud je mezi přejezdy s PZZ vzdálenost kratší než stanovená vzdálenost pro umístění staničníku žluté desky, umístí se pouze jeden staničník se žlutou deskou před prvním přejezdem s PZZ.

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



obrázek 157

(10) Úsek trati, ve kterém musí být použito překlenutí záchranné brzdy, musí být stanoven tak, aby první staničník s vodorovnými oranžovými pruhy byl umístěn před místem se zvýšeným požárním nebezpečím nebo před místem se ztíženým přístupem (např. tunely, železniční mosty apod.) na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 700 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;

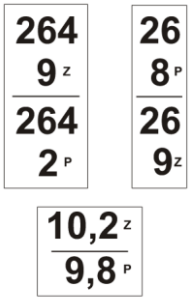
d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h.

(11) První staničník bez vodorovných oranžových pruhů může být umístěn minimálně 100 m za koncem místa se zvýšeným požárním nebezpečím nebo se ztíženým přístupem (viz obrázek 157).

(12) **Skok staničení**

bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde dolní hodnota uvádí hodnotu staničení přicházející k bodu skoku staničení a horní hodnotu staničení pokračující za bodem skoku staničení

- informuje o poloze skoku ve staničení

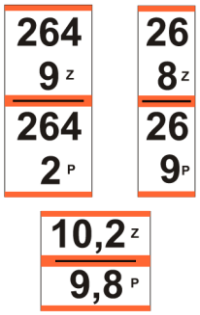


Skokový staničník

(13) **Skok staničení**

bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde dolní hodnota uvádí hodnotu staničení přicházející k bodu skoku staničení a horní hodnotu staničení pokračující za bodem skoku staničení, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem

- informuje o poloze skoku ve staničení
- označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena

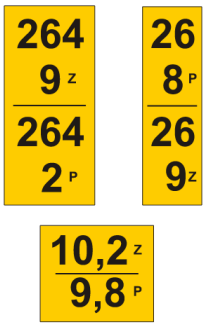


Skokový staničník

(14) **Skok staničení**

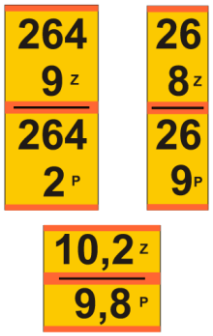
žlutá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde dolní hodnota uvádí hodnotu staničení přicházející k bodu skoku staničení a horní hodnotu staničení pokračující za bodem skoku staničení

- informuje o poloze skoku ve staničení
- informuje o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost je přejezd s PZZ



Skokový staničník

(15) **Skok staničení**

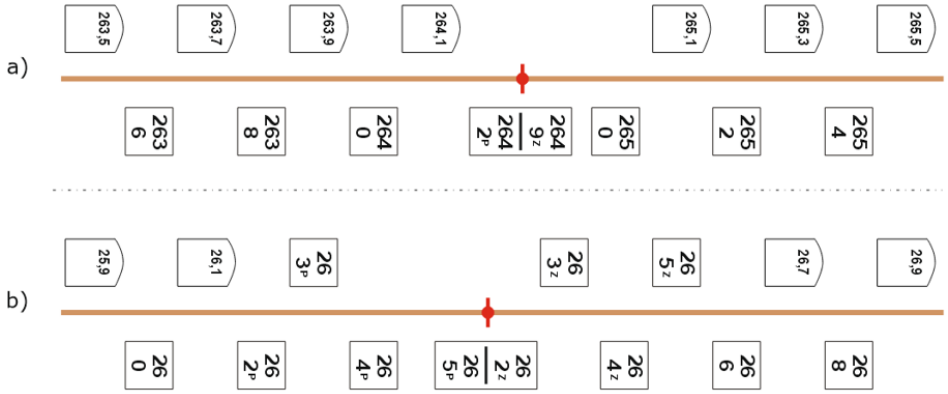


Skokový staničník

žlutá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde dolní hodnota uvádí hodnotu staničení přicházející k bodu skoku staničení a horní hodnotu staničení pokračující za bodem skoku staničení, horní a dolní strana desky je doplněna vodorovným oranžovým pruhem

- informuje o poloze skoku ve staničení
- informuje o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost je přejezd s PZZ
- označuje úsek trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, pokud je souprava tímto zařízením vybavena

(16) Příklady vyznačení skoku staničení a kilometrické polohy v jeho okolí.



obrázek 158

a) Skok ve staničení „vpřed".

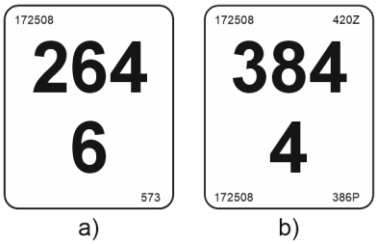
b) Skok ve staničení „vzad".

Pokud by hodnota kilometru a hektometru na skokovém staničníku před a za skokem staničení byla shodná, osazuje se tabulový staničník standardní velikosti a hodnoty skoku se vyznačí pouze hodnotou doměrků v horní a dolní části staničníku (viz obrázek 159 b) tohoto předpisu).

(17) Na staničníku mohou být dále uvedeny tyto hodnoty:

a) v levém horním anebo dolním rohu označení příslušného TUDU[40] – např. „172508".

b) v pravém dolním anebo horním rohu přesná hodnota kilometrické polohy staničníku na metry staničení[41] – např. "573", „420Z", „386P".



obrázek 159

Hodnoty uvedené v rozích staničníků neukládají strojvedoucímu žádné povinnosti.

(18) Tabulové staničníky mohou být vyrobeny z reflexního materiálu.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 157
Hranice izolovaného úseku

(1) **Hranice izolovaného úseku**



nízký bílý sloupek s červenou hlavicí a s černým vodorovným pruhem

nebo

bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska s červeným vodorovným pruhem na horní straně, uprostřed bílé plochy je černý vodorovný pruh[42]

- vyznačuje hranici kolejového úseku, kde je:

  1. zakázáno odstavit vozidla a

  2. dovoleno zastavit, a to jen v případě, že nelze zastavit až za touto návěstí nebo před ní

(2) Návěst **Hranice izolovaného úseku** může být umístěna:

a) na začátku a konci kolejového úseku,

b) pouze na začátku kolejového úseku,

c) pouze na konci kolejového úseku

z důvodu umožnění přestavení výhybky, zrušení výstrahy na PZZ nebo VZPK, umožnění rozsvícení návěsti dovolující jízdu na světelném návěstidle pro drážní vozidla apod.

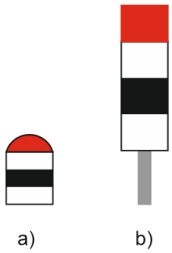
[40] Kód z číselníku, vyjadřující konkrétní označování staničníků provozovatelem dráhy Správa železnic, které jednoznačně identifikuje každý staničník na dráhách provozovaných Správou železnic.

[41] SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah

[42] Bílé plochy jsou na základě pohledových zkoušek v části reflexní a v části nereflexní. Reflexní a nereflexní části mají jiný odstín.

(3) Nízký bílý sloupek s návěstí **Hranice izolovaného úseku** se umísťuje pouze u kolejových úseků u výhybek (viz obrázek 160 a)) a to po obou stranách koleje, pro kterou platí, je-li takové umístění vzhledem k uspořádání kolejiště možné.

Obdélníková deska s návěstí **Hranice izolovaného úseku** se umísťuje pouze před přejezdem s PZZ a centrálním přechodem s VZPK (viz obrázek 160 b)) nebo u balíz[43].



obrázek 160

(4) Při úvraťové jízdě musí strojvedoucí vždy zajet celým vlakem (PMD, posunovým dílem) až za návěst **Hranice izolovaného úseku** na konci kolejového úseku.

(5) Má-li strojvedoucí zastavit s vlakem (PMD, posunovým dílem) až za PZZ nebo až za centrálním přechodem s VZPK, musí zastavit celý vlak (PMD, posunový díl) až za návěstí **Hranice izolovaného úseku** na konci kolejového úseku, pokud to umožňuje jeho délka a vzdálenost mezi touto návěstí a místem obvyklého zastavení.

(6) Má-li strojvedoucí zastavit s vlakem (PMD, posunovým dílem) před PZZ nebo před centrálním přechodem s VZPK, musí zastavit celý vlak (PMD, posunový díl) před návěstí **Hranice izolovaného úseku** na začátku kolejového úseku.

(7) Návěst **Hranice izolovaného úseku** v deskovém provedení může být vstřícným návěstidlem.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 158
Sklonovník

(1) **Stoupání tratě**

černá, na kratší straně postavená obdélníková deska, uvnitř které je bílý pětiúhelník postavený na základně, v něm je černé číslo, uvádějící délku úseku v metrech a nad ním červené číslo, uvádějící sklon v promilích; návěstidlo může být z reflexního materiálu



sklonovník

- informuje o stoupání v následujícím úseku tratě

(2) **Klesání tratě**

černá, na kratší straně postavená obdélníková deska, uvnitř které je bílý pětiúhelník, postavený na vrcholu, v něm je černé číslo, uvádějící délku úseku v metrech a pod ním červené číslo, uvádějící sklon v promilích; návěstidlo může být z reflexního materiálu



sklonovník

- informuje o klesání v následujícím úseku tratě

[43] viz SŽ TSI CCS/MP3 Technické požadavky a zásady pro projektování traťové části ETCS STOP

(3) Sklonovník se umísťuje podle sklonu trati:

tabulka 3 – Sklon trati

sklon trati			údaje na návěstidle (červené číslo)
více než	2,5 ‰ až do	5 ‰ včetně	5
více než	5 ‰ až do	10 ‰ včetně	10
více než	10 ‰ až do	15 ‰ včetně	15
více než	15 ‰ až do	20 ‰ včetně	20
více než	20 ‰ až do	25 ‰ včetně	25
dále vždy po 5 ‰			dále vždy po 5

(4) Sklonovník se umísťuje v místě, kde dochází ke změně sklonu:

a) na širé trati u traťových kolejí;

b) ve stanici jen přímo u hlavních kolejí;

c) u ostatních kolejí, jsou-li ve sklonu větším než 15 ‰.

(5) Do doby, než dojde k výměně, úpravě nebo odstranění návěstidel, je možné ponechat sklonovníky s údajem skutečného nezaokrouhleného sklonu.

(6) Do ZDD se musí rozhodný sklon kolejí v dopravně s kolejovým rozvětvením uvádět vždy takto:

a) při spádu 0 ‰, bez uvedení směru spádu;

b) při spádu od 0,01 ‰ do 2,5 ‰ se uvede vždy hodnota 2,5 ‰, včetně uvedení směru spádu;

c) při spádu od 2,51 ‰ se uvede vždy skutečná hodnota zaokrouhlená na celé vyšší číslo (2,51 ‰ = 3 ‰, 3,3 ‰ = 4 ‰ apod.), včetně uvedení směru spádu.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 159
Číslo dopravny

(1) **Číslo dopravny**



bílá obdélníková deska, postavená na delší straně, uprostřed černé čtyřciferné číslo

- informuje na tratích RB o čísle dopravny, které strojvedoucí zadává do radioblokového terminálu na vedoucím vozidle pro účely určení polohy

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

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

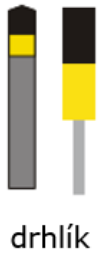
článek 160
Drhlík

(1) **Zapněte čistící zařízení**

šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný žlutý pruh

nebo

obdélníková deska postavená na kratší straně se žlutým vodorovným pruhem z reflexního materiálu a nad ním černý vodorovný pruh



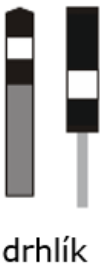
- přikazuje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla uvést do činnosti zařízení pro čistící přítlak, pokud je vozidlo tímto zařízením vybaveno

(2) **Vypněte čistící zařízení**

šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný bílý a pod ním černý pruh

nebo

černá obdélníková deska postavená na kratší straně a vodorovný bílý pruh z reflexního materiálu



- dovoluje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla vypnout z činnosti zařízení pro čistící přítlak

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 161
Návěsti pro postrk

(1) **Začátek práce postrku**

bílá čtvercová deska s černým okrajem a s černým šípem, směřujícím vzhůru



- přikazuje strojvedoucímu postrkového a vloženého hnacího vozidla začít vyvíjet tažnou sílu

(2) **Konec práce postrku**

bílá čtvercová deska s černým okrajem a s černým šípem, směřující dolů



- přikazuje strojvedoucímu postrkového a vloženého hnacího vozidla ukončit vyvíjení tažné síly

(3) Návěstidla mohou být vyrobena z reflexního materiálu.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 162
Návěsti pro práci pluhu

(1) **Zastavte práci pluhu**



čtverec s úhlopříčkami, stojící na vrcholu, nebo čtvercová deska bez otvorů se shodnou kresbou; čtverec a úhlopříčky mají černé a bílé pruhy nestejné délky

- přikazuje zastavit práci sněhového pluhu

(2) **Začněte práci pluhu**



trojúhelník nebo trojúhelník s těžnicí, vrcholem dolů, s černými a bílými pruhy nestejné délky, nebo trojúhelníkový štít se stejnou kresbou bez otvorů

- upozorňuje na úsek, který nemá překážky pro práci sněhového pluhu



(3) Bílé pruhy jsou na návěstidlech tvaru desky nebo štítu vyrobeny z reflexního materiálu.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 163
Návěsti pro označení ozubnice

(1) **Začátek ozubnice**



černý obrázek ozubnice na bílé obdélníkové tabulce s černým okrajem; vyrobeno z reflexního materiálu

- označuje na ozubnicových tratích místo, kde najíždí ozubené kolo hnacího vozidla na ozubnici

(2) **Konec ozubnice**



černý obdélník na bílé obdélníkové tabulce s černým okrajem; vyrobeno z reflexního materiálu

- označuje na ozubnicových tratích místo, kde ozubené kolo hnacího vozidla opouští ozubnici

(3) Návěst **Začátek ozubnice** (návěst **Konec ozubnice**) je dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s návěstí **Konec ozubnice** (návěstí **Začátek ozubnice**).

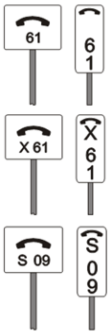
●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 164
Radiovník

(1) **Přepněte kanálovou skupinu**

bílá, na delší straně postavená deska, na ní černé číslo uvádějící kanálovou skupinu, nad číslem symbol telefonního sluchátka, nebo bílá deska postavená na kratší straně, přičemž číslo kanálové skupiny je sestaveno z černých číslic umístěných ve sloupci shora dolů pod symbolem telefonního sluchátka; u obou typů radiovníků může být číslo doplněno písmenem

- přikazuje přepnout traťovou rádiovou síť na stanovenou kanálovou skupinu nebo kanál



radiovník

(2) Je-li na radiovníku černé velké písmeno „X" před (nad) číslem kanálové skupiny, informuje o zkoušce spojení s dispečerem, bez písmene X s výpravčím.

(3) Černé písmeno „S" na radiovníku před (nad) číslem kanálu vyjadřuje simplexní provoz.

(4) **Konec analogové traťové rádiové sítě**

bílá, na delší straně postavená deska, na ní symbol telefonního sluchátka, nebo bílá deska postavená na kratší straně a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu

- informuje o ukončení signálu analogového vlakového rádiového systému
- návěstidlo s touto návěstí se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiná traťová rádiová síť


radiovník

(5) **Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci**

žlutá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena GSM-R, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, do jehož systému GSM-R se registrace provádí

- přikazuje zahájit registraci rádiového zařízení GSM-R tak, aby u návěsti **Začátek traťové rádiové sítě GSM-R** bylo toto zařízení v systému GSM-R registrováno



předvěst radiovníku

(6) **Začátek traťové rádiové sítě GSM-R**

bílá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena GSM-R, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, do jehož systému GSM-R se registrace provádí

- přikazuje provádět komunikaci rádiovým zařízením v národním systému GSM-R, stanoveném příslušným symbolem státu



radiovník

(7) **Konec traťové rádiové sítě GSM-R**

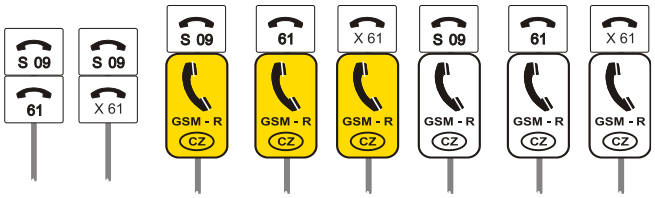


radiovník

bílá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena GSM-R, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, v jehož systému GSM-R je rádiové zařízení registrováno a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu

- přikazuje neprodleně odregistrovat rádiové zařízení (včetně funkčního čísla vlaku, PMD) ze systému GSM-R. Návěstidlo s touto návěstí se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiná traťová rádiová síť

(8) Je-li ve stanici současně provozováno základní rádiové spojení i náhradní rádiové spojení (prostřednictvím různých traťových rádiových sítí) lze radiovníky uvedené v odst. (1), (5) a (6) tohoto článku pro dané traťové rádiové sítě umístit na jeden sloupek nad sebou (viz obrázek 161). V tomto případě se návěstidlo pro náhradní rádiové spojení umísťuje vždy nad návěstidlo pro základní rádiové spojení.



obrázek 161

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 165
Ostatní návěsti

(1) **Převzetí pokynu**

denní návěst



zvednutí předloktí a dlaně ruky

noční návěst



zvednutí předloktí s ruční svítilnou s bílým světlem

slyšitelná návěst



jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou

- informuje o převzetí pokynu při provozování dráhy

(2) Slyšitelnou návěstí **Převzetí pokynu** strojvedoucí potvrdí:

a) u vlaků, PMD a posunových dílů – převzetí návěsti **Souhlas k jízdě**;

b) u jedoucího i stojícího hnacího vozidla – převzetí pokynu.

kapitola XIV
Návěsti na vozidlech

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 166
Základní pojmy

(1) **Koncová návěst** je pojem pro návěst **Konec vlaku**.

(2) **Koncová svítilna** je světelné návěstidlo pro dávání návěsti **Konec vlaku**, trvale vestavěné ve vozidle.

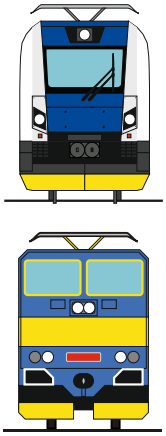
(3) **Koncovka** je přenosné návěstidlo určené k umístění na vozidle pro dávání návěsti **Konec vlaku**.

(4) **Návěstidlo ke krytí vozidel** je přenosné návěstidlo nebo návěstidlo na vozidlech, které zajišťuje ochranu odstavených vozidel nebo i osob uvnitř vozidel.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 167
Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravnami a na hnacím vozidle posunového dílu

(1) **Začátek vlaku**



na přední straně hnacího vozidla v čele vlaku nebo PMD tři rozsvícená bílá světla ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku

- upozorňuje zaměstnance na začátek vlaku nebo PMD

(2) První vozidlo ve směru jízdy vlaku (PMD) musí být označeno návěstí **Začátek vlaku**.

(3) Musí být zajištěno, že návěstí **Začátek vlaku** nebudou oslňováni strojvedoucí protijedoucích vlaků (PMD, posunových dílů) anebo cestující v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících nebo uživatelé sousední pozemní komunikace nebo vodní cesty.

(4) Za návěst **Začátek vlaku** se považuje i rozsvícení dvou bílých světel ve stejné výši v těchto případech:

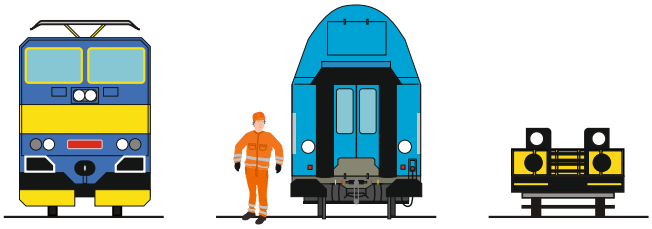
a) u taženého vlaku (popř. PMD) v případě, že:

1. hnací vozidlo není vybaveno horním světlem nebo

2. svícením horního světla by docházelo k oslňování strojvedoucích protijedoucích vlaků (PMD, posunových dílů), cestujících v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících anebo uživatelů souběžné pozemní komunikace nebo vodní cesty (viz obrázek 162 a));

b) u prvního vozidla sunutého vlaku, popř. PMD, (viz obrázek 162 b)), nebo

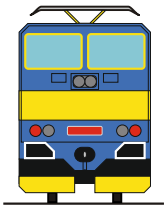
c) u prvního vozidla vlaku (popř. PMD), který se nepovažuje podle ustanovení tohoto předpisu za sunutý vlak (popř. za sunutý PMD, viz čl. 255 a čl. 466), viz obrázek 162 c)).



a) b) c)

obrázek 162

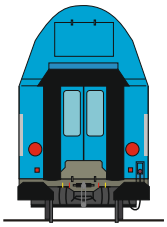
(5) **Konec vlaku**



dvě červená světla, umístěná ve stejné výši na zadní straně hnacího vozidla

- upozorňuje zaměstnance na konec vlaku nebo PMD

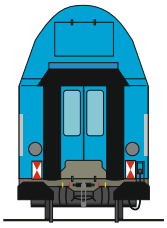
(6) **Konec vlaku**



dvě červená světla, umístěná ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku nebo PMD

- upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku nebo PMD

(7) **Konec vlaku**



dvě obdélníkové, na kratší straně postavené nebo čtvercové desky, které jsou tvořeny dvěma vstřícnými červenými a bílými trojúhelníky, umístěné ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku nebo PMD

- upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku nebo poslední vozidlo PMD

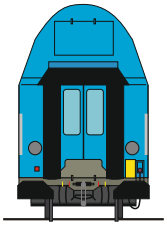
(8) Je zakázáno kombinovat návěst **Konec vlaku** jedním světlem a jednou koncovkou.

(9) Vzhled a rozměry koncovky musí odpovídat přímo účinnému právnímu předpisu Evropské unie.

(10) Návěstí **Konec vlaku** musí být označeno vždy poslední vozidlo vlaku (PMD).

(11) Návěstí **Začátek vlaku** a **Konec vlaku** musí být označena i drážní vozidla, která se budou pohybovat na vyloučené traťové koleji, včetně jízdy na/z vyloučené traťové koleje.

(12) **Konec části vlaku**



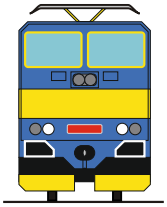
obdélníková, na kratší straně postavená deska z reflexního materiálu žluté barvy, umístěná vpravo na zadní straně posledního vozidla části vlaku nebo PMD

- upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo části vlaku nebo PMD, který je odvážen z trati po částech

(13) Návěstí **Konec části vlaku** musí být označeno poslední vozidlo všech částí vlaku (PMD) odvážených po částech, včetně poslední části odvážené z tratě.

(14) Je zakázáno poslední vozidlo části vlaku (PMD) označovat návěstí **Konec vlaku**.

(15) **Hnací vozidlo při posunu**



minimálně dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši na přední i zadní straně hnacího vozidla

- upozorňuje zaměstnance na hnací vozidlo posunového dílu

(16) Návěstí **Hnací vozidlo při posunu** musí být označeno hnací vozidlo i na vyloučené koleji ve stanici (odbočce, dopravně D3 a dopravně RB).

(17) Za správnost návěstí na vlacích (PMD) a posunových dílech a za jejich umístění na správných vozidlech odpovídá dopravcem určený zaměstnanec. Při zjištěných závadách v označení vlaku (PMD) nebo posunového dílu zajistí odstranění závady strojvedoucí.

(18) Ustanovení odst. (16) tohoto článku se vztahuje i na změnu návěstí na vozidlech:

a) u vlaku, který se z km na širé trati vrací zpět podle JŘ;

b) vlaku při návratu vlaku z tratě jako PMD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 168
Postup při závadách v označení začátku vlaku nebo posunu mezi dopravnami

(1) V případě, že strojvedoucí zjistí (nebo je mu nahlášena) závadu v označení začátku vlaku, musí závadu odstranit neprodleně během jízdy. Pokud strojvedoucí nemůže závadu odstranit během jízdy (např. rozsvícením návěsti **Začátek vlaku**), postupuje podle tohoto článku.

(2) Postup při zjištění závady v označení začátku vlaku (PMD), nelze-li odstranit během jízdy, za **nesnížené** viditelnosti:

a) zjistí-li závadu strojvedoucí, musí neprodleně tuto skutečnost ohlásit výpravčímu přední stanice a v nejbližší vhodné stanici zastavit a závadu odstranit;

b) zjistí-li závadu zaměstnanec, který sleduje jízdu vlaku (PMD), musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu (není-li jím výpravčí sám). Výpravčí závadu v označení začátku vlaku oznámí strojvedoucímu. Strojvedoucí musí v nejbližší vhodné stanici zastavit a závadu odstranit.

Ustanovení tohoto odstavce lze uplatnit i v případě jízdy vlaku (PMD) v tunelu, ve kterém lze zajistit rozsvícení osvětlení tunelu.

(3) Postup při zjištění závady v označení začátku vlaku (PMD), nelze-li odstranit během jízdy, za **snížené** viditelnosti:

a) Zjistí-li závadu strojvedoucí, nebo mu byla ohlášena, musí zastavit a tuto skutečnost ohlásit výpravčímu přední stanice (popř. prostřednictvím zadní stanice); dále oznámí výpravčímu, zda je schopen pokračovat v bezpečné jízdě. Je-li strojvedoucí schopen s vlakem (PMD) pokračovat v další jízdě, postupují strojvedoucí a výpravčí následovně:

1. Je-li možné v čele vlaku (PMD) rozsvítit alespoň jedno světlo bílé barvy nebo umístit náhradní světlo bílé barvy, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě do nejbližší vhodné stanice, kde zastaví a závadu odstraní.

2. Není-li možné v čele vlaku (PMD) rozsvítit alespoň jedno světlo bílé barvy nebo umístit náhradní světlo bílé barvy, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě pouze na pokyn výpravčího přední stanice (popř. prostřednictvím zadní stanice). Výpravčí může povolit jízdu strojvedoucímu pouze za podmínky, že se před ním v mezistaničním úseku nenachází žádný vlak (PMD) a zpraví strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži nebo přejezdy s PZZ (centrální přechody s VZPK) v poruše a udělí strojvedoucímu telekomunikačním zařízením souhlas k další jízdě. Strojvedoucí může pokračovat v další jízdě po udělení souhlasu výpravčím, a to maximální rychlostí 40 km/h.

b) Zjistí-li závadu zaměstnanec, který sleduje jízdu vlaku (PMD), musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu (není-li jím výpravčí sám). Výpravčí závadu v označení začátku vlaku oznámí strojvedoucímu a oba postupují podle písm. a) tohoto odstavce.

(4) Vyhodnotí-li strojvedoucí, že není schopen s vlakem (PMD) pokračovat v další jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo.

(5) Ustanovení odst. (3) tohoto článku musí být dodrženo i v případě jízdy vlaku (PMD) v tunelu, ve kterém nelze zajistit rozsvícení osvětlení tunelu.

TTP mohou zakazovat jízdu vlaku (PMD) v případě, že na vedoucím vozidle nelze rozsvítit návěst **Začátek vlaku** a v tunelu nelze zajistit rozsvícení osvětlení tunelu.

(6) Odstranění závady (rozsvícení návěsti **Začátek vlaku**) musí strojvedoucí oznámit výpravčímu, který mu závadu v označení vlaku ohlásil, nebo kterému strojvedoucí závadu sám nahlásil.

(7) Výpravčí, kterému byla ohlášena závada v označení začátku vlaku (PMD), nebo jí sám zjistil, musí o této skutečnosti zpravit všechny zaměstnance, kterých se jízda vlaku (PMD) týká.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 169
Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – všeobecná ustanovení

(1) Zjistí-li zaměstnanec, který sleduje vlak (PMD), že na vlaku (PMD) chybí návěst **Konec vlaku**, musí předpokládat, že se vlak (PMD) roztrhl a musí učinit ihned opatření, aby nebyl na stejnou traťovou kolej vypraven následný vlak ani vlak opačného směru.

(2) Zaměstnanec na stanovišti na širé trati nebo výpravčí závadu v označení konce vlaku (PMD) ohlásí:

a) ihned do všech zadních dopraven a závorářům až do sousední stanice takto:

„Zadržte vlaky, vlak 68 352 nemá návěst Konec vlaku! Hora" nebo

„Zadržte vlaky, PMD 888 111 nemá návěst Konec vlaku! Hora"

b) poté do všech předních dopraven a závorářům až do sousední stanice takto:

„Vlak 68 352 nemá návěst Konec vlaku. Hora" nebo

„PMD 888 111 nemá návěst Konec vlaku. Hora".

(3) Výpravčí, hláskař (hradlář) nebo závorář, který zjistí, že vlak (PMD) je celý, ohlásí všem dopravnám a závorářským stanovištím v mezistaničním úseku, že je vlak celý takto:

a) *„Vlak 68 352 je celý. Machač"*

Po tomto hlášení dá jako první telefonicky nebo obsluhou zabezpečovacího zařízení odhlášku ten zaměstnanec, který jako první za vlakem odhlášku nedal. Ten dá potom přední dopravně výzvu k odhlášce; stejný postup se dodrží u ostatních dopraven.

b) *„PMD 888 111 je celý. Machač".*

Po tomto hlášení může výpravčí po příjezdu PMD do jeho stanice dát zprávu o uvolnění traťové koleje výpravčímu sousední stanice a zaměstnancům na traťových stanovištích.

(4) Není-li vlak (PMD) celý, musí výpravčí zajistit uvolnění traťové koleje.

(5) Výpravčí nemusí vlak zastavit, jestliže má se strojvedoucím spojení telekomunikačním zařízením, kterým mu závadu oznámí. Nemůže-li strojvedoucí zajistit rozsvícení, popř. zhasnutí návěsti během jízdy, příp. na zastávce, na které vlak zastavuje, musí vlak zastavit v nejbližší stanici a tam odstranění závady zajistit.

(6) Zjistí-li zaměstnanec, že na vlaku (PMD) je neúplná koncová návěst nebo že na vlaku (PMD) je více koncových návěstí na různých vozidlech, postupuje stejně jako, když zjistí, že na vlaku chybí návěst **Konec vlaku**.

(7) Za změnu návěsti **Konec vlaku** na vozidlech u vlaku, který se z km na širé trati podle JŘ vrací zpět, odpovídá zaměstnanec doprovodu vlaku. Pokud zaměstnanec doprovodu vlaku zjistil, že vlak nedojel celý do km širé trati, nesmí se vlak vracet a strojvedoucí vlaku musí tuto skutečnost ohlásit výpravčím obou sousedních stanic (příp. prostřednictvím jednoho z nich).

Za změnu návěsti **Konec vlaku** na vozidlech u PMD, který se z km na širé trati vrací zpět, odpovídá strojvedoucí. Pokud strojvedoucí zjistil, že PMD nedojel celý do km širé trati, nesmí se PMD vracet a strojvedoucí musí tuto skutečnost ohlásit výpravčím obou sousedních stanic (příp. prostřednictvím jednoho z nich).

(8) Koncová návěst smí být rozsvícena (umístěna), jen když má strojvedoucí jistotu, že je vlak (PMD) celý. Odstranění závady v označení konce vlaku nebo PMD (umístění, zhasnutí, odstranění návěsti) musí strojvedoucí oznámit výpravčímu, který mu závadu v označení vlaku (PMD) ohlásil.

●8 ●10

článek 170
Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti hláskaře a hradláře

(1) Hláskař (hradlář), který zjistí, že na vlaku chybí návěst **Konec vlaku**,

a) nesmí, pokud se světelné oddílové návěstidlo samočinně přestavilo na návěst **Stůj**, přestavit jeho obslužný prvek do základní polohy;

b) v ostatních případech oddílové návěstidlo přestaví na návěst **Stůj** a

c) ohlásí ihned výpravčímu zadní i přední dopravny, všem příslušným hláskařům (hradlářům) a závorářům, že vlak nemá návěst **Konec vlaku**;

d) nesmí dát za vlakem odhlášku. Odhlášku smí dát teprve tehdy, když dostane od zaměstnance z předních dopraven nebo od závoráře hlášení, že vlak je celý.

(2) Dostane-li hláskař po hláskovém telefonu hlášení (hradlář i po traťovém telefonu), aby zadržel vlaky, protože předchozí vlak nemá koncovou návěst, je povinen předat toto hlášení zadní dopravně, i když sám na tomto vlaku koncovou návěst viděl. Stejně postupuje i tehdy, když dostane hlášení po traťovém spojení, ale není si jist, že je poslouchala i zadní dopravna.

(3) Dostane-li hláskař (hradlář) hlášení, že k němu jedoucí vlak nemá koncovou návěst, vlak nezastaví, ale bedlivě sleduje jeho konec.

Zjistí-li, že koncová návěst na vlaku chybí, nebo si není jist, že ji zpozoroval, postupuje stejně, jako kdyby tuto závadu zjistil sám.

(4) Nezjistí-li žádný hláskař (hradlář), že vlak je celý, musí být vlak v sousední stanici zastaven a výpravčí zjistí, zda je celý.

(5) Při jízdě PMD sleduje hláskař (hradlář) jízdu PMD a případné závady v označení konce PMD oznámí ostatním stanovištím a výpravčímu stanice, ve které PMD ukončí jízdu.

●8 ●11

článek 171
Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti závoráře

(1) Závorář, který zjistí, že na vlaku (PMD) chybí návěst **Konec vlaku**, neotevře závory, a pokud může ovlivnit činnost PZS, který již vlak (PMD) minul, uvede toto PZS do výstrahy, je-li nebezpečí, že by utržená část vlaku mohla dojet až na přejezd.

(2) Dostane-li závorář hlášení o tom, že vlak (PMD), který již předtím jeho přejezd minul, nemá koncovou návěst, uzavře ihned PZZ, lze-li podle sklonových poměrů nebo podle povětrnostních podmínek předpokládat, že by utržená část vlaku (PMD) mohla dojet až na přejezd.

(3) Dostane-li takové hlášení o vlaku (PMD), který k němu teprve jede, nezastaví jej, sleduje však bedlivě jeho konec.

(4) Závorář smí otevřít PZZ teprve tehdy, když zjistí (nebo mu bylo ohlášeno), že vlak (PMD) je celý nebo že utržená část byla zastavena.

●8 ●9

článek 172
Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami – povinnosti výhybkáře

(1) Výhybkář, který zjistí, že na vjíždějícím vlaku (PMD) chybí návěst **Konec vlaku**,

a) nesmí, pokud se světelné vjezdové návěstidlo samočinně přestavilo na návěst **Stůj**, přestavit jeho obslužný prvek do základní polohy;

b) v ostatních případech vjezdové návěstidlo přestaví na návěst **Stůj** a

c) ohlásí ihned výpravčímu, že vlak (PMD) nemá návěst **Konec vlaku**.

(2) Výhybkář nesmí obsloužit zabezpečovací zařízení (obsloužit hradlový závěr vjezdového návěstidla). Zabezpečovací zařízení, včetně výhybek, smí výhybkář obsloužit pouze na příkaz výpravčího. Jen při hrozícím nebezpečí vjezdu utržené části do stanice, může přestavit výhybku (dovoluje-li to zabezpečovací zařízení) i bez příkazu výpravčího, musí mu však ihned případ ohlásit.

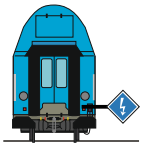
(3) Výhybkář, který zjistí, že na odjíždějícím vlaku (PMD) chybí návěst **Konec vlaku**, ohlásí případ výpravčímu. Zabezpečovací zařízení smí obsloužit pouze na příkaz výpravčího.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 173
Návěsti ke krytí vozidel

(1) **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu**

čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uprostřed bílý blesk směřující dolů





- upozorňuje na napojení vozidel na stabilní zdroj elektrické energie

(2) Návěstidlo s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** musí být umístěno:

a) na obou čelech vozidla nebo skupiny vozidel tak, aby přesahovalo obrys vozidla nebo

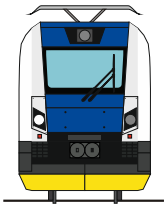
b) vedle obou čel vozidla nebo skupiny vozidel, mimo jejich obrys.

(3) Stojí-li vozidla na kusé koleji, nemusí být návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** a **Obsazeno osobami** na straně zarážedla umístěna.

(4) Dříve zřízená návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mohou mít modrou plochu černě orámovanou s bílým okrajem. Tato návěstidla je možné používat do doby, než dojde k jejich výměně nebo úpravě.

(5) **Obsazené hnací vozidlo**

jedno bílé světlo na přední i zadní straně hnacího vozidla



- upozorňuje na:
  1. odstavené hnací vozidlo, obsazené strojvedoucím nebo
  2. na aktivní odstavení hnacího vozidla (viz čl. 399 odst. (14))

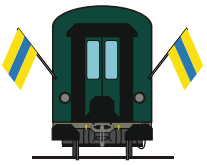
(6) **Obsazeno osobami**

denní návěst

žlutý praporek s modrým pruhem uprostřed

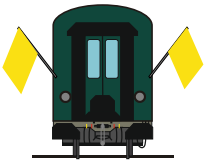
nebo

žlutý praporek na obou podélných stranách vozidla

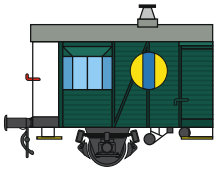


denní i noční návěst

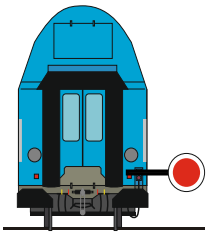
žluté světlo uprostřed s modrým svislým pruhem



- upozorňuje na odstavená vozidla obsazená osobami nebo vozidla se speciálním vybavením



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



obrázek 163

(8) Odpovědnost za krytí vozidel na všech kolejích má:

a) určený zaměstnanec dopravce;

b) na pracovním místě zaměstnanec, odpovědný za bezpečnost na pracovním místě;

c) zaměstnanec, pro jehož pracovní činnost je krytí vozidel potřebné.

(9) Je zakázáno uvést do pohybu vozidla, která jsou kryta návěstmi ke krytí vozidel, a je zakázáno na ně odrážet nebo spouštět jiná vozidla.

kapitola XV
Návěsti pro traťovou rychlost

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 174
Základní pojmy

(1) **Hodnota desetiny čísla následující traťové rychlosti** je nejbližší nižší celé číslo, vyjadřující desetinu následné traťové rychlosti.

(2) **Předvěstník** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku.

(3) **Předvěstník N** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost pro soupravy, jejichž strojvedoucí se v daném místě neřídí návěstmi předvěstníku NS ani předvěstníku R.

(4) **Předvěstník NS** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost pro soupravy s naklápěcími skříněmi.

(5) **Předvěstník R** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost pro případy stanovené TTP.

(6) **Rychlostník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost od tohoto návěstidla.

(7) **Rychlostník N** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro soupravy, jejichž strojvedoucí se v daném místě neřídí návěstmi rychlostníku NS ani rychlostníku R. Ustanovení předchozí věty platí i pro upravený horní rychlostník N se svislými černými pruhy.

(8) **Rychlostník NS** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro soupravy s naklápěcími skříněmi.

(9) **Rychlostník R** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro případy stanovené TTP.

(10) **Nejvyšší návěstěná traťová rychlost** je nejvyšší hodnota traťové rychlosti (v daném mezistaničním úseku) vyjádřená rychlostníky na úseku trati vymezeném v TTP.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 175
Všeobecná ustanovení

(1) Je-li jízda vlaku zajišťována s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, platí pro stanovení traťové rychlosti údaje zobrazované strojvedoucímu na DMI s výjimkou traťové rychlosti stanovené rychlostníky R. Traťová rychlost stanovená rychlostníky (s výjimkou rychlostníků R) pro takový vlak neplatí.

(2) Na trati s výhradním provozem ETCS se umisťují pouze rychlostníky pro traťovou rychlost:

a) do 100 km/h (včetně), pro tratě s konvenčními návěstidly,

b) do 60 km/h (včetně), pro tratě se stop značkami.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 176
Předvěstníky

(1) **Očekávejte traťovou rychlost**

žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo se žlutými odrazkami



předvěstník N

- předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku N
- rychlost 5 km/h se vyjadřuje zlomkem ½

(2) **Očekávejte traťovou rychlost**

žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu



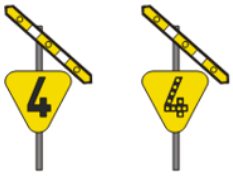
předvěstník NS

- předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku NS

(3) **Očekávejte traťovou rychlost**

žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti, nad ním žluté rameno s bílými příčnými pruhy a s černým okrajem směřujícím vpravo šikmo dolů

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo se žlutými odrazkami a ve žlutých polích ramene jsou žluté odrazky



předvěstník R

- předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku R

Předvěstník R je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se nově zřizovat pouze z důvodu poškození původního předvěstníku nebo v případě, kdy se zjistí, že není před rychlostníkem R umístěn.

(4) Dříve zřízené předvěstníky N a předvěstníky R mohou mít štít nebo terč s bílým okrajem. Tato návěstidla je možné používat do doby, než dojde k jejich výměně, úpravě nebo odstranění.

(5) Předvěstníky se umísťují podle čl. 79 odst. (1) písm. a) nebo c). Na opačné straně se předvěstníky mohou umísťovat pouze v případě špatné viditelnosti návěstidla umístěného vpravo.

(6) Umístit předvěstník na zkrácenou vzdálenost je povoleno pouze se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu[44].

[44] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(7) Předvěstník se umísťuje před předvěstěný rychlostník na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě bez konvenčních návěstidel;

b) 400 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

c) 700 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

d) 1000 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti nejvýše o 50 km/h;

e) 1550 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.

Předvěstníky, které byly umístěny na vzdálenost 300 m před účinností tohoto předpisu, mohou být ponechány v této vzdálenosti do doby jejich výměny z důvodu poškození nebo do nejbližší rekonstrukce (modernizace) tratě a nemusí se doplňovat návěstí **Zkrácená vzdálenost**.

(8) Předvěstníky musí být viditelné z vedoucího vozidla jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí nejméně na vzdálenost 50 m.

(9) Předvěstník se však neumísťuje:

a) před rychlostníkem, který povoluje zvýšení rychlosti;

b) před rychlostníkem, který je umístěn v obvodu stanice, výhybny, odbočky, dopravny D3 nebo dopravny RB, pokud:

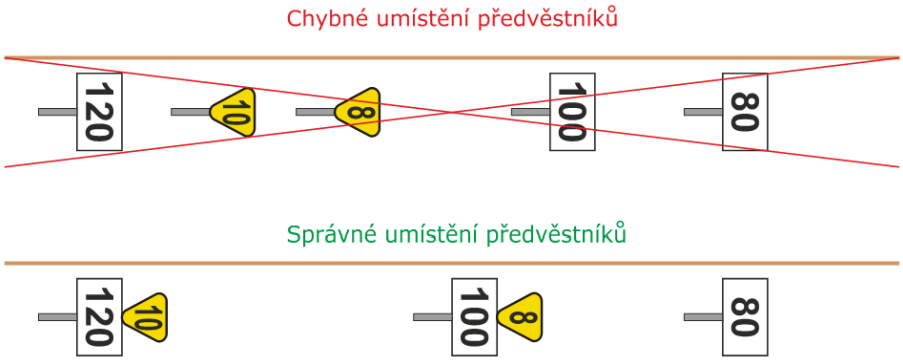
1. nelze předvěstník umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích, a omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku nedovoluje rychlost vyšší než 50 km/h nebo

2. nelze předvěstník umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích, a návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li rychlostník snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h nebo

3. je délka úseku trati před tímto rychlostníkem kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvraťové dopravny) nebo

4. návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost stanovená rychlostníkem, nebo nižší.

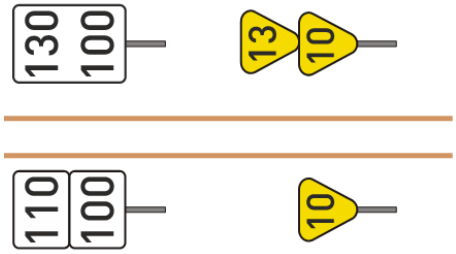
(10) Mezi předvěstníkem a příslušným předvěstěným rychlostníkem nesmí být umístěn jiný předvěstník nebo rychlostník.



obrázek 164

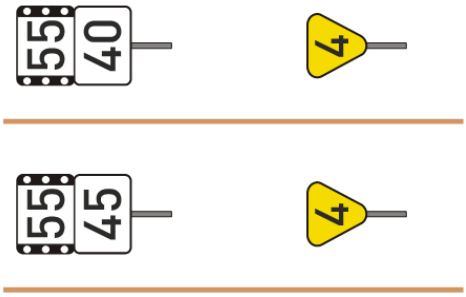
(11) Nelze-li dodržet ustanovení odst. (10) tohoto článku, musí být předchozí traťová rychlost upravena tak, aby bylo možno snížení traťové rychlosti předvěstit v souladu s odst. (7) tohoto článku.

(12) Umístit dva předvěstníky N nad sebou je povoleno pouze v případě, že předvěstí dva rychlostníky N nad sebou a rozdíl traťových rychlostí je větší než 10 km/h. V případě, že jsou dva rychlostníky N nad sebou předvěstěny jedním předvěstníkem N, pak předvěstník N vždy předvěstí traťovou rychlost dolního rychlostníku N.



obrázek 165

(13) Pouze jedním předvěstníkem N jsou předvěstěny dva rychlostníky N nad sebou, z nichž horní rychlostník N je se svislými černými pruhy, a to i v případě, že je rozdíl traťových rychlostí větší než 10 km/h.

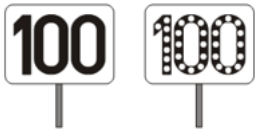


obrázek 166

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 177
Rychlostníky

(1) **Traťová rychlost**



rychlostník N

bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami

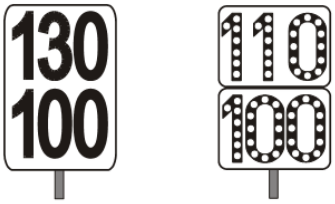
- přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem

(2) Při umístění dvou rychlostníků N nad sebou přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem horního rychlostníku N, jestliže:

a) všechna vozidla vlaku jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení 130 mm nebo vyšším, nesplňují-li podmínky stanovené odst. (12) tohoto článku;

b) jsou u všech hnacích vozidel řazených ve vlaku splněny podmínky dané v aplikaci IS REVOZ;

c) jsou splněny podmínky stanovené výrobcem vozidla.



a) b)

obrázek 167

(3) Pokud jsou na horním rychlostníku N (při umístění dvou rychlostníků N nad sebou) svislé černé pruhy na levém a pravém okraji a v obou černých pruzích vždy tři pod sebou umístěné bílé kruhy (návěstidlo je vyrobeno z reflexního materiálu), přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem horního rychlostníku N se svislými černými pruhy, jestliže:

a) všechna vozidla vlaku jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení 130 mm nebo vyšším;

b) jsou u všech hnacích vozidel řazených ve vlaku splněny podmínky dané v aplikaci IS REVOZ;

c) jsou splněny podmínky stanovené výrobcem vozidla;

d) rozhodné zatížení na nápravu u všech vozidel nepřekračuje 18 tun (pro posouzení rozhodného zatížení na nápravu se pro hnací vozidla použije údaj maximální hmotnosti na nápravu, uvedený v aplikaci IS REVOZ).



obrázek 168

(4) Splnění podmínek pro možnost využití rychlosti podle horních rychlostníků N se svislými černými pruhy oznámí strojvedoucímu dopravce. Způsob oznámení stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.

(5) Pokud je při umístění dvou rychlostníků N nad sebou horní rychlostník N se svislými černými pruhy, předvěstí případný předvěstník N vždy jen traťovou rychlost dolního rychlostníku N. Předvěstění dvěma předvěstníky N se v tomto případě nesmí použít.

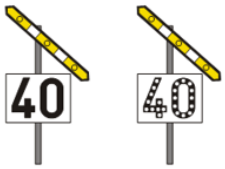
(6) Traťová rychlost pro vozidla, umožňující využití rychlosti podle horních rychlostníků N se svislými černými pruhy musí být uvedena v TTP.

(7) Dva rychlostníky N umístěné nad sebou musí být umístěny tak, aby mezi nimi nebyla mezera (viz obrázek 167 b), 168 a 169) a jsou považovány za jedno návěstidlo.

(8) **Traťová rychlost**

bílá, na delší straně postavená obdélníková deska s černým číslem, nad ní žluté rameno s bílými příčnými pruhy a s černým okrajem, směřujícím vpravo šikmo dolů

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami a ve žlutých polích ramene jsou žluté odrazky



rychlostník R

- přikazuje strojvedoucímu v případech, stanovených TTP, nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem

Nově umístit rychlostník R lze jen se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu.

(9) Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem R stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem R nebo další rychlostník R.

(10) Je-li třeba v jednom úseku současně umístit více rychlostníků R s různou rychlostí, které se vzájemně překrývají, smí se umístit pouze jeden rychlostník R, a to s nejnižší z těchto různých rychlostí.

(11) **Traťová rychlost**

bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu



rychlostník NS

- přikazuje strojvedoucímu soupravy s naklápěcími skříněmi nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem pro jízdu vlaku s činným zařízením pro naklápění skříní

(12) Rychlostník NS přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem rychlostníku NS, jestliže:

a) všechna vozidla vlaku jsou schopná průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení do 270 mm včetně;

b) jsou u všech hnacích vozidel řazených ve vlaku splněny podmínky dané v aplikaci IS REVOZ;

c) jsou splněny podmínky stanovené výrobcem vozidla;

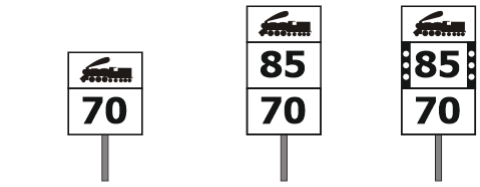
d) zařízení pro naklápění skříní je v činnosti.

(13) Strojvedoucí soupravy s naklápěcími skříněmi musí plnit pokyny jen rychlostníků NS mimo případ, kdy je zpraven o jejich neplatnosti. Pokud strojvedoucí soupravy s naklápěcími skříněmi jede po trati, kde rychlostníky NS nejsou umístěny, nebo je zpraven o jejich neplatnosti nebo pokud u soupravy s naklápěcími skříněmi nebude naklápěcí zařízení v činnosti, musí plnit pokyny rychlostníků N (popř. horních rychlostníků N, splňuje-li vozidlo příslušné podmínky).

(14) Umístění rychlostníku NS na trati je uvedeno v TTP.

(15) Dovoluje-li rychlostník vyšší rychlost, než byla v předchozím úseku, je strojvedoucímu dovoleno zvyšovat rychlost, až poslední vozidlo vlaku nebo posunového dílu mine tento rychlostník.

Je-li však nad rychlostníkem tabulka s černým obrazem lokomotivy v bílém poli, dovoluje rychlostník strojvedoucímu zvyšovat rychlost, jakmile jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu. Jsou-li nad sebou umístěny dva rychlostníky N (popř. více), platí tabulka s obrazem lokomotivy pro oba rychlostníky N.



obrázek 169

(16) **Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS**



žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní pod sebou umístěná černá písmena „NS" a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu

- předvěstí strojvedoucímu ukončení platnosti rychlostníků NS

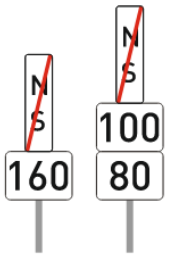
(17) **Konec platnosti rychlostníků NS**



bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní pod sebou umístěná černá písmena „NS" a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu

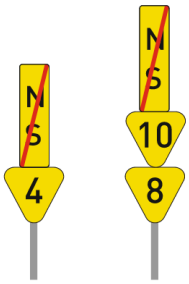
- ukončuje úsek, ve kterém platí rychlostníky NS. Od tohoto návěstidla se strojvedoucí řídí rychlostníky N

(18) V místě, kde je umístěna návěst **Konec platnosti rychlostníků NS**, musí být umístěn i rychlostník N (popř. dva rychlostníky N nad sebou), který stanoví pro soupravy s naklápěcími skříněmi traťovou rychlost v následujícím úseku.



obrázek 170

(19) V místě, kde je umístěna návěst **Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS**, musí být umístěn i předvěstník N (popř. dva předvěstníky N nad sebou).



obrázek 171

(20) Dopravce musí stanovit způsob, jak bude strojvedoucí informován, jakému nedostatku převýšení při průjezdu obloukem vyhovují všechna vozidla zařazená v soupravě (ve vlaku).

(21) Je zakázáno umísťovat rychlostníky (předvěstníky) na jednom místě tratě:

a) vpravo i vlevo od té samé koleje, pro kterou rychlostníky platí. Musí být umístěny vždy na jedné straně za dodržení ustanovení čl. 79;

b) na stožáry trakčního vedení s kotevními závažími (včetně umístění na závaží);

c) v kombinaci se staničníkem v provedení obdélníkové desky.

(22) V případě seskupení více návěstidel pro traťovou rychlost (včetně předvěstníků) na jednom sloupku se umísťují návěstidla odspoda následovně:

a) rychlostník N (případně včetně horního rychlostníku N);

b) rychlostník R;

c) rychlostník NS;

d) předvěstník N (případně včetně horního předvěstníku N);

e) předvěstník R;

f) předvěstník NS.

(23) Na jednom místě mohou být maximálně čtyři návěstidla pro traťovou rychlost (tři návěstidla v případě, že jsou umístěny dva rychlostníky N nad sebou, které jsou považovány za jedno návěstidlo), včetně předvěstníků. Indikátorové tabulky se šipkou a směrové šipky se do tohoto počtu návěstidel nezahrnují.

Je-li nutno v jednom místě umístit více návěstidel pro traťovou rychlost (včetně předvěstníků), umístí se rychlostníky na jeden sloupek a předvěstníky na druhý sloupek, který se umístí buď do úrovně rychlostníků, nebo za rychlostníky, ale minimálně do vzdálenosti 50 m od prvního sloupku, vždy však tak, aby se vzájemně nezakrývaly a ani nebyly v zákrytu se sloupy trakčního vedení, návěstidly, či jinými překážkami.

(24) Příklady seskupení návěstidel pro traťovou rychlost jsou uvedeny v Příloze A.

kapitola XVI
Návěsti pro pomalou jízdu

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 178
Základní pojmy

(1) **Pomalá jízda** je přechodné omezení traťové rychlosti.

(2) **Dočasná pomalá jízda** je přechodné omezení traťové rychlosti s časově vymezenou platností.

(3) **Předvěstní štít** je přenosné návěstidlo, které předvěstí rychlost pomalé jízdy od nejbližšího následujícího návěstidla s návěstí **Začátek pomalé jízdy** nebo s návěstí **Začátek dočasné pomalé jízdy**.

(4) **Návěstidlo pro pomalou jízdu** je přenosné návěstidlo, které stanoví začátek nebo konec pomalé jízdy, popř. které předvěstí rychlost pomalé jízdy.

(5) **Tabule Z** je přenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Začátek pomalé jízdy**, **Začátek dočasné pomalé jízdy**, **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** nebo **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.

(6) **Tabule K** je přenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Konec pomalé jízdy**, **Konec dočasné pomalé jízdy**, **Konec nepředvěstěné pomalé jízdy** nebo **Konec nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 179
Všeobecná ustanovení

(1) Je-li jízda vlaku zajišťována s aktivním ETCS úrovně 2 v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** je rychlost pomalé jízdy (včetně dočasné pomalé jízdy) zohledněna ve statickém rychlostním profilu zobrazovaném strojvedoucímu na DMI.

(2) Na trati s výhradním provozem ETCS se umisťují návěstidla pro pomalou jízdu pro rychlost pomalé jízdy nižší, než je rychlost vyjádřená rychlostníky, a nejvýše:

a) do 100 km/h (mimo), pro tratě s konvenčními návěstidly,

b) do 60 km/h (mimo), pro tratě bez konvenčních návěstidel na širé trati,

c) do 40 km/h (mimo), pro tratě bez konvenčních návěstidel v dopravně s kolejovým rozvětvením.

Pro rychlost pomalé jízdy vyšší než, je rychlost vyjádřená rychlostníky, se návěstidla pro pomalou jízdu neumísťují a nejedná se o neoznačenou pomalou jízdu ve smyslu tohoto předpisu.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro dočasnou pomalou jízdu.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 180
Návěsti pro pomalou jízdu

(1) **Očekávejte pomalou jízdu**

žlutý trojúhelníkový štít postaven na základně, na štítu černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující pomalé jízdy

a

na stožáru návěstidla dvě žluté odrazky kruhového tvaru šikmo pod sebou, levá výše, při nedostatku místa na zvláštním stožáru vpravo vedle návěstidla



předvěstní štít

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu, odrazky mohou být nahrazeny terčíky z reflexního materiálu

- předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek pomalé jízdy** a rychlost pomalé jízdy.

  Pomalá jízda nejvýše 5 km/h se vyjadřuje zlomkem ½.

(2) Dříve zřízené předvěstní štíty mohou mít štít s bílým okrajem. Tato návěstidla je možno používat do doby, dokud jsou čitelná anebo schopná odrážet světlo.

(3) **Začátek pomalé jízdy**

žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem a s černým číslem mající hodnotu desetiny čísla rychlosti pomalé jízdy



tabule Z

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy

  Pomalá jízda nejvýše 5 km/h se vyjadřuje zlomkem ½.

(4) **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**

žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska s oranžovým okrajem a s černým číslem mající hodnotu desetiny čísla rychlosti pomalé jízdy



tabule Z

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy

  Pomalá jízda nejvýše 5 km/h se vyjadřuje zlomkem ½.

(5) **Konec pomalé jízdy**

bílá, na kratší straně postavená obdélníková deska s černým písmenem „K"



tabule K

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí pomalá jízda nebo nepředvěstěná pomalá jízda

(6) Tabuli K je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s tabulí Z.

(7) Strojvedoucímu je dovoleno zvyšovat rychlost teprve tehdy, až poslední vozidlo mine tabuli K. V případě, kdy následují za sebou dvě pomalé jízdy (nebo následuje-li nepředvěstěná pomalá jízda), a u druhé pomalé jízdy (u nepředvěstěné pomalé jízdy) dochází ke zvýšení traťové rychlosti, postupuje strojvedoucí stejně u tabule Z druhé pomalé jízdy (nepředvěstěné pomalé jízdy).

(8) Je-li však na tabuli K nebo tabuli Z pro nepředvěstěnou pomalou jízdu tabulka s černým obrazem lokomotivy v bílém poli, dovoluje toto návěstidlo strojvedoucímu zvyšovat rychlost, jakmile jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu.



tabule K tabule Z

obrázek 172

(9) Každé přechodné snížení traťové rychlosti na trati bez výhradního provozu ETCS musí být kromě nepředpokládaných případů vždy návěstěno. Pro tratě s výhradním provozem ETCS platí pro návěstění pomalé jízdy ustanovení čl. 179 odst. (2).

Za označení pomalé jízdy návěstmi pro pomalou jízdu a za dodání podkladů pro zpravování strojvedoucího odpovídá pověřený a oprávněný zaměstnanec OSPD.

(10) Vznikla-li pomalá jízda tak náhle, že ji nelze označit návěstmi pro pomalou jízdu, uvede se tato okolnost před jízdou vlaku nebo PMD v písemném rozkaze.

Strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého PMD nebo posunového dílu), který již odjel ze sousední stanice a kterého nelze zpravit telekomunikačním zařízením, musí být zpraven ústně prostřednictvím strážníka oddílu nebo závoráře.

Nelze-li zastavit vlak nebo PMD hlavním návěstidlem, zastaví se návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

(11) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě bez konvenčních návěstidel;

b) 400 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

c) 700 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

d) 1 000 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti nejvýše o 50 km/h;

e) 1 550 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.

(12) Pokud za sebou následují dvě pomalé jízdy a rychlost druhé pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, stejná nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou pomalou jízdu:

a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěsti **Zkrácená vzdálenost**), nebo

b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v tomto odstavci, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.

(13) Tabule K pro první pomalou jízdu se neumísťuje, jestliže bezprostředně navazuje druhá pomalá jízda.

(14) V obvodu stanice, odbočky, dopravny D3 nebo dopravny RB nemusí být předvěstní štít umístěn, pokud:

a) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovoluje rychlost vyšší než 50 km/h, nebo

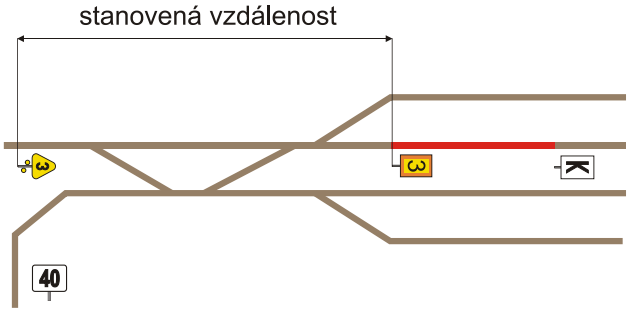
b) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li pomalá jízda snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h, nebo

c) je délka úseku trati před začátkem pomalé jízdy kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvraťové dopravny), nebo

d) je traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost pomalé jízdy, nebo nižší.

V případech uvedených v tomto odstavci musí být na začátku pomalé jízdy umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

(15) Jsou-li v odbočných stanicích splněny podmínky pro nepředvěstění pomalé jízdy jen z některého směru, umístí se na začátku pomalé jízdy návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**, a ze směru, pro který nejsou podmínky splněny, se před návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** umístí na stanovenou vzdálenost i návěstidla s návěstí **Očekávejte pomalou jízdu**.



obrázek 173

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 181
Dočasná pomalá jízda

(1) **Očekávejte dočasnou pomalou jízdu**

návěst Očekávejte pomalou jízdu, doplněná o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T" umístěnou nad ní



předvěstní štít

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- má časově vymezenou platnost písemným rozkazem
- předvěstí strojvedoucímu návěst **Začátek dočasné pomalé jízdy** a
- rychlost dočasné pomalé jízdy

(2) **Začátek dočasné pomalé jízdy**

návěst **Začátek pomalé jízdy**, *doplněná o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T" umístěnou nad ní*



tabule Z

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- má časově vymezenou platnost písemným rozkazem
- přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy

(3) **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**

návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**, *doplněná o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T" umístěnou nad ní*



tabule Z

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- má časově vymezenou platnost písemným rozkazem
- přikazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost dočasné pomalé jízdy

(4) **Konec dočasné pomalé jízdy**

návěst **Konec pomalé jízdy**, *doplněná o žlutou obdélníkovou desku, uprostřed s černým písmenem „T" umístěnou nad ní*



tabule K

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- má časově vymezenou platnost písemným rozkazem
- upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí dočasná pomalá jízda nebo nepředvěstěná dočasná pomalá jízda

(5) Strojvedoucí vlaku nebo PMD (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) **jedoucí v den platnosti** dočasné pomalé jízdy, musí být o této pomalé jízdě vždy zpraveni písemným rozkazem včetně časového vymezení její platnosti (od – do hodin).

(6) V kalendářní den platnosti dočasné pomalé jízdy, v době **mimo časové vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy**:

a) návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu, pro strojvedoucího vlaku nebo PMD (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu), neplatí;

b) se návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu **nezakrývají ani neodstraňují**.

(7) Návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu musí být v kolejišti umístěna pouze ve dnech, ve kterých je uvedeno časové vymezení jejich platnosti (v ostatních dnech musí být odstraněna, nebo spolehlivě zakryta).

(8) V případě, že je nutno umístit v kolejišti návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu ještě před dnem platnosti časového vymezení (z důvodu, že první den začátku platnosti dočasné pomalé jízdy bude v čase od 0:00 hod. do 8:00 hod.), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího ještě před umístěním příslušných návěstidel.

Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti.

(9) Poslední den platnosti dočasné pomalé jízdy, po ukončení časového vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy, musí být návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu odstraněna nejpozději do 23:59 hod. dne, kdy byla ukončena platnost dočasné pomalé jízdy.

Nebudou-li příslušná návěstidla odstraněna (z důvodu, že konec platnosti dočasné pomalé jízdy bude v době snížené viditelnosti), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího.

Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti po celou dobu, než budou příslušná návěstidla odstraněna.

OSPD odpovídá za odstranění příslušných návěstidel co nejdříve po obnovení viditelnosti a skutečnost, že byla návěstidla odstraněna, musí prokazatelně oznámit výpravčímu; na základě tohoto oznámení může výpravčí zpravování vlaků ukončit.

(10) Zjistí-li strojvedoucí, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a nebyl o této skutečnosti zpraven, podle možností upraví rychlost vlaku tak, aby dodržel rychlost pomalé jízdy, a ohlásí tuto skutečnost výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.

(11) Je-li výpravčímu oznámeno, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a strojvedoucí nejsou o jejich umístění zpravováni, postupuje následovně:

a) Pokud je mu známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích.

b) Pokud mu není známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích o platnosti návěstidel do doby prověření jejich platnosti u zaměstnance OSPD. Zaměstnanec OSPD musí výpravčímu prokazatelně oznámit, zda návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu platí nebo neplatí. V případě jejich neplatnosti musí zajistit jejich odstranění nebo zakrytí.

(12) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek dočasné pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě bez konvenčních návěstidel;

b) 400 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

c) 700 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

d) 1 000 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti nejvýše o 50 km/h;

e) 1 550 m – pro tratě s konvenčními návěstidly s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.

(13) Pokud za sebou následují dvě dočasné pomalé jízdy a rychlost druhé dočasné pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, stejná nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou dočasnou pomalou jízdu:

a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěsti **Zkrácená vzdálenost**), nebo

b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li dočasné pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé dočasné pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.

(14) Pro dvě dočasné pomalé jízdy platí ustanovení odst. (13) tohoto článku jen tehdy, mají-li obě dočasné pomalé jízdy shodné časové vymezení platnosti.

(15) Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v odst. (13) tohoto článku, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.

(16) Při současném umístění návěstidel pro pomalou jízdu a návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu není dovoleno umístit návěstidla tak, aby návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu zvyšovala rychlost pomalé jízdy.

(17) Zásady pro umísťování návěstidel pro pomalé jízdy platí i pro dočasné pomalé jízdy.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 182
Bezpečnostní pomalá jízda

(1) **Bezpečnostní pomalá jízda** je pomalá jízda, kterou zavádí/ukončuje výpravčí, a to pouze z důvodů stanovených tímto článkem.

(2) Zavedení bezpečnostní pomalé jízdy je možné v těchto případech:

a) k zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích při šetření a odstraňování následků MU a/nebo pracovního úrazu;

b) k zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích při odstraňování následků mimořádnosti (viz čl. 475 odst. (1));

c) k zajištění bezpečnosti zaměstnanců při provádění mimořádné prohlídky vlaku (PMD) na nevyloučené (vyloučené) traťové koleji, kdy na sousední traťové koleji je dovolena jízda vozidel rychlostí vyšší než 40 km/h;

d) k zjištění příčiny nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky zaměstnancem dopravce (viz čl. 60 odst. (7));

e) zásah Policie ČR.

(3) Bezpečnostní pomalá jízda je výpravčím zavedena a ukončena na základě:

a) požadavku velitele zásahu HZS SŽ, nebo

b) požadavku zaměstnance OSPD v případě, že u mimořádnosti nezasahuje HZS SŽ;

c) požadavku zaměstnance provádějícího šetření MU a/nebo pracovního úrazu, nebo

d) požadavku zaměstnance provádějícího mimořádnou prohlídku vlaku (PMD), nebo

e) dohody se zaměstnancem dopravce při zjištění příčiny nemožnosti přestavení výhybky, nebo

f) požadavku Policie ČR (přímo, nebo prostřednictvím provozního dispečera CDP).

(4) Požadavek na zavedení bezpečnostní pomalé jízdy podle odst. (2) písm. a) až e) musí obsahovat:

a) km polohu začátku a konce bezpečnostní pomalé jízdy (popř. mezistaniční úsek, obvod celé dopravny);

b) povolenou rychlost. U bezpečnostní pomalé jízdy, zavedené z důvodu prohlídky vlaku (PMD) doprovodem vlaku (PMD) na sousední traťové koleji, je povolena rychlost maximálně 40 km/h;

c) jméno, příjmení a funkci zaměstnance, který požadavek dává.

(5) Bezpečnostní pomalá jízda je vždy evidována v telefonním zápisníku, a to i když je telefonický hovor zaznamenán záznamovým zařízením. V případě, že zaměstnanec, který dává požadavek na zavedení nebo ukončení bezpečnostní pomalé jízdy osobně, zapíše požadavek do telefonního zápisníku sám a výpravčí zápis spolupodepíše.

(6) Bezpečnostní pomalá jízda se neoznačuje návěstidly pro pomalou jízdu (pro dočasnou pomalou jízdu) ani přenosnými varovnými návěstidly.

(7) O bezpečnostní pomalé jízdě musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.

(8) Písemný rozkaz musí obsahovat:

a) že se jedná o bezpečnostní pomalou jízdu,

b) km polohu začátku a konce bezpečnostní pomalé jízdy (popř. mezistaniční úsek, obvod celé dopravny),

c) nejvyšší povolenou rychlost;

d) neumístění návěstidel pro pomalou jízdu.

kapitola XVII
Varovná návěstidla

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 183
Základní pojmy

(1) **Varovné návěstidlo** je společný název pro návěstidlo, které svými návěstmi informuje strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu) o možnosti pohybu osob v blízkosti koleje, anebo upozorňuje zaměstnance při práci na zařízení na jízdu vozidel.

(2) **Světelný výstražný terč** je přenosné varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem, které informuje strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu) o možnosti pohybu osob v blízkosti koleje.

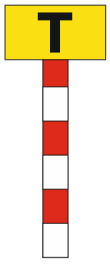
(3) **Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem** je přenosné varovné návěstidlo traťového varovného systému (dále jen „TWS"). TWS je zařízení pro zajištěni bezpečnosti osob na pracovním místě. Zábleskovými světly a houkačkou (houkačkami) informuje osoby na pracovním místě o jízdě drážních vozidel.

(4) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno na širé trati nebo záhlaví stanice (výhybny) tam, kde není zajištěn volný schůdný a manipulační prostor, a má platnost při zpravení písemným rozkazem.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 184
Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

(1) **Začátek pracovního místa**



kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy

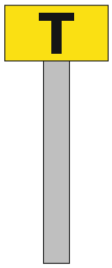
nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky,

a

na vrcholu žlutá deska s černým písmenem „T" uprostřed žlutá deska může být z odrazového materiálu

- návěst s dočasnou platností pro pracovní místa
- přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**, je-li zpraven písemným rozkazem o pracovním místě

(2) **Konec pracovního místa**



kolík nebo obdélníková deska šedé barvy, postavená na kratší straně, na vrcholu žlutá deska s černým písmenem „T" uprostřed

žlutá deska může být z odrazového materiálu

- návěst s dočasnou platností pro pracovní místa
- informuje o konci pracovního místa

(3) V případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem/pracovní skupinou podle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (dále také „předpis Bp1“) v místech, kde je umístěn výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa, je osamělý zaměstnanec/vedoucí prací vždy povinen při sjednávání podmínek práce na zařízení požádat příslušného výpravčího o zpravování strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutých vozidel) o platnosti (aktivaci) uvedeného návěstidla. Odhlášením práce na zařízení je ukončena povinnost tohoto zpravování.

(4) Návěst **Konec pracovního místa** je na jednokolejných tratích nebo jednokolejných záhlavích dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s návěstí **Začátek pracovního místa**.

(5) Dávání návěsti **Pozor** při zpravení strojvedoucího o platnosti výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo:



obrázek 174

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 185
Světelné výstražné terče

(1) Světelné výstražné terče mají označení jen označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky, které musí být z reflexního materiálu. V kolejišti se mohou umístit pouze světelné výstražné terče v souladu s odst. (2) tohoto článku a schválené provozovatelem dráhy Správa železnic.

(2) Umísťuje se před pracovním místem, které je na širé trati nebo na záhlaví dopravny.

(3) **Práce na trati**

žluté zábleskové světlo nad označovacím pásem

- označení pracovního místa
- bezpečnost na pracovním místě zajišťuje vedoucí prací[45]



světelný výstražný terč

(4) Světelný výstražný terč se umísťuje:

a) na jednokolejných tratích vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;

b) na vícekolejné širé trati nebo při souběhu dvou a více koleji různých tratí nebo v záhlaví dopraven se umísťuje pro krajní koleje na jejich vnější straně přímo u koleje, pro kterou platí; pro ostatní koleje se umísťuji vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;

Výstražný terč může být umístěn pouze za podmínek stanovených tímto předpisem a předpisem Bp1.

[45] SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací.

(5) Světelný výstražný terč je dovoleno použít bez omezení počtu případů.

(6) Strojvedoucí se o umístění světelného výstražného terče nezpravuje. Zpozoruje-li návěst **Práce na trati** nebo v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojede, nebo v bezprostřední blízkosti koleje, po které jede nebo pojede, se nachází jedna nebo více osob dává návěst **Pozor** (viz čl. 148 odst. (3) písm. b) a g)).

•9 •10 •11 •12 •13 •14 •17

článek 186
Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech

(1) **Vlak se blíží**

žluté zábleskové světlo varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem

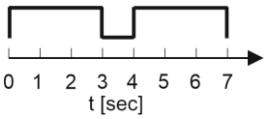


zábleskové světlo TWS

- viditelné návěstidlo
- informuje zaměstnance pohybující se na pracovním místě o blížícím se vozidle
- přikazuje zaměstnancům pohybujícím se na pracovním místě jednat podle pokynu zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě

(2) **Vykliďte pracovní místo**

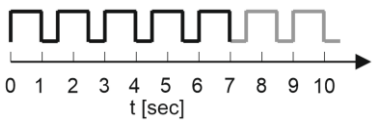
dva kolísavé zvuky houkačky TWS



- slyšitelná návěst
- přikazuje zaměstnancům podle pokynů zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě odstranit nářadí nebo jiné předměty
- přikazuje zaměstnancům zaujmout bezpečné místo určené zaměstnancem odpovědným za bezpečnost na pracovním místě

(3) **Urychleně vykliďte pracovní místo**

opakované dávání kolísavého zvuku houkačkou TWS



- slyšitelná návěst
- přikazuje zaměstnancům podle pokynů zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě urychleně odstranit nářadí nebo jiné předměty
- přikazuje zaměstnancům zaujmout bezpečné místo určené zaměstnancem odpovědným za bezpečnost na pracovním místě

ČÁST ČTVRTÁ
VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ

kapitola I
Základní ustanovení

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 187
Návěsti pro národní vlakový zabezpečovač

(1) **Přepněte VZ na kmitočet 50 Hz**



černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem; na desce bílá písmena „VZ" a číslice „5", udávající kmitočet 50 Hz; není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu, jsou písmena a číslice doplněny bílými odrazkami

- přikazuje přepnout přepínač kmitočtu vlakového zabezpečovače do polohy 50 Hz

(2) **Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz**



černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, na desce bílá písmena „VZ" a číslice „7", udávající kmitočet 75 Hz; není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu, jsou písmena a číslice doplněny bílými odrazkami

- přikazuje přepnout přepínač kmitočtu VZ do polohy 75 Hz

(3) Na trati s AH se návěst **Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz** umísťuje také v místě, kde začíná přenos kódu VZ (tzn. v zadní stanici není zřízen přenos kódu VZ) a za touto návěstí se přenáší pouze kód zeleného světla.

(4) Na trati s AB se návěst **Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz** umísťuje také v místě, kde začíná přenos kódu VZ v případě jízdy z úseku tratě s AB bez přenosu kódu VZ do úseku tratě s AB s přenosem kódu VZ.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro tratě s výhradním provozem ETCS.

(5) **Začátek úseku s přenosem kódu VZ podle návěsti samostatné předvěsti**

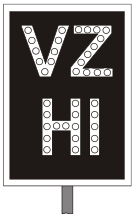


černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, na desce bílá písmena „VZ" a „Př"; není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu, jsou písmena doplněna bílými odrazkami

- oznamuje začátek úseku, ve kterém se přenáší kód VZ podle návěsti samostatné předvěsti

(6) Návěst **Začátek úseku s přenosem kódu VZ podle návěsti samostatné předvěsti** se umísťuje pouze na trati s AH a jen tehdy, pokud se kód VZ podle návěsti samostatné předvěsti nepřenáší již od předchozího hlavního návěstidla, popř. při odjezdu na návěst tvořenou dvěma světly nebo na **PN** od místa zahájení přenosu kódu VZ na konci obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nebo v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy.

(7) **Začátek úseku s přenosem kódu VZ podle návěsti hlavního návěstidla**



černá, na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem, na desce bílá písmena „VZ" a „Hl"; není-li návěstidlo vyrobeno z reflexního materiálu, jsou písmena doplněna bílými odrazkami

- oznamuje začátek úseku, ve kterém se přenáší kód VZ podle návěsti hlavního návěstidla bez samostatné předvěsti

(8) Návěst **Začátek úseku s přenosem kódu VZ** podle návěsti hlavního návěstidla se umísťuje pouze na trati s AH a jen v místě, kde začíná přenos kódu VZ (tzn. na předchozí dopravní koleji nebo v předchozím mezistaničním úseku není zřízen přenos kódu VZ).

(9) **Bez přenosu kódu VZ**

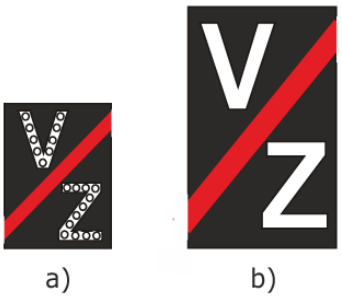


černá na kratší straně postavená deska, na desce písmena „V" a „Z" v jiné výškové úrovni, doplněná červeným pruhem začínajícím nad levým dolním rohem a končícím pod pravým horním rohem

- oznamuje místo, odkud se nepřenáší kód VZ

(10) Příklady návěstidla s návěstí **Bez přenosu kódu VZ**.

- Návěstidlo podle obrázku 175 a) může být umístěno pouze pod návěstní štít návěstidla (malá deska s odrazkami v písmenech „V" a „Z"). Toto návěstidlo nelze umísťovat samostatně na sloupek.
- Návěstidlo podle obrázku 175 b) je vyrobeno z reflexního materiálu nebo mohou být písmena „V" a „Z" pouze zvýrazněna body z odrazek (reflexního materiálu). Toto návěstidlo lze umísťovat samostatně na sloupek.



obrázek 175

(11) Na trati s AH je návěst **Bez přenosu kódu VZ** umístěna, jestliže za hlavním návěstidlem je při povolení jízdy návěstí vyjádřenou jedním světlem, návěstí **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40** (**60**, **80**, **100**, **120**) km/h nebo návěstí **Opakování návěsti Výstraha** přenos kódu VZ:

a) přerušen v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nebo

b) přerušen od odjezdového (cestového) návěstidla až do úrovně vjezdového (cestového, odjezdového) návěstidla pro opačný směr jízdy nebo

c) přerušen od hlavního návěstidla až k návěsti **Začátek úseku s přenosem kódu VZ** podle návěsti samostatné předvěsti nebo **Začátek úseku s přenosem kódu VZ** podle návěsti hlavního návěstidla, nebo

d) končí.

(12) Na trati s AB je návěst **Bez přenosu kódu VZ** umístěna:

a) jestliže na příslušné trati přenos kódu VZ končí nebo

b) na začátku úseku tratě, kde je zřízen AB bez přenosu kódu VZ.

Není-li návěst **Bez přenosu kódu VZ** umístěna pod návěstním štítem návěstidla, umísťuje se za poslední pojížděnou výhybku nebo do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro tratě s výhradním provozem ETCS.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 188
Návěsti pro evropský vlakový zabezpečovač

(1) **Předvěst změny úrovně ETCS**



žlutá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT", ve spodní polovině „ETCS"

- informuje strojvedoucího o tom, že nejméně na zábrzdnou vzdálenost bude následovat návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS**

(2) Návěstidlo s návěstí **Předvěst změny úrovně ETCS** se umisťuje nejméně na zábrzdnou vzdálenost (nejvíce na dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti) před návěstidlem s návěstí **Změna úrovně ETCS** na začátku oblasti ETCS úrovně 2. Umisťuje se zpravidla na návěstidlo (nebo v jeho bezprostřední blízkosti), které je předvěstí hlavního návěstidla, u něhož začíná oblast úrovně 2.

(3) Návěstidlo s návěstí **Předvěst změny úrovně ETCS** je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se nově zřizovat pouze z důvodu poškození původního návěstidla.

(4) **Změna úrovně ETCS**



bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT", ve spodní polovině „ETCS"

- označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS a informuje o tom, že přepnutí zapnuté mobilní části ETCS do jiné úrovně ETCS je řízeno traťovou částí systému ETCS v místě tohoto návěstidla

(5) Návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS** se umísťuje v místě, kde začíná oblast ETCS, nebo kde se mění úroveň ETCS a v tomto místě je zajištěno samočinné přepnutí ETCS do nové úrovně. Umísťuje se zpravidla na hlavní návěstidlo nebo v jeho bezprostřední blízkosti.

(6) **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2**



bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „ETCS", ve spodní polovině „L2"

- označuje místo na trati, kde začíná oblast traťové části ETCS úrovně 2, a kde přitom není traťovou částí systému ETCS zajištěno přepnutí mobilní části do úrovně 2 v tomto místě
- informuje strojvedoucího o tom, že přepnutí mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS bude provedeno uvnitř oblasti ETCS úrovně 2

(7) Návěstidlo s návěstí **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2** se umísťuje na vjezdové záhlaví nebo vjezdové návěstidlo stanice pro jízdu z tratě, ze které není z technických důvodů zajištěno přepnutí do ETCS úrovně 2 v místě tohoto návěstidla.

(8) **Výstupní hranice oblasti ETCS**



bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř černý nápis „ETCS" a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu

- označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS
- informuje o samočinném přepnutí mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS:

  1. do úrovně národního vlakového zabezpečovače, pokud jím vozidlo je vybaveno, nebo

  2. do ETCS úrovně 0, pokud vozidlo národním vlakovým zabezpečovačem není vybaveno

(9) **Začátek oblasti konvenčních návěstidel**



bílá na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černý obdélníkový symbol návěstního štítu a v jeho středu černý kruh

- informuje, že drážní vozidlo vstupuje do oblasti konvenčních návěstidel

(10) **Konec oblasti konvenčních návěstidel**



bílá na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černý obdélníkový symbol návěstního štítu a v jeho středu černý kruh, doplněná červeným pruhem z levého dolního do pravého horního rohu

- informuje, že drážní vozidlo opouští oblast konvenčních návěstidel

(11) Návěst **Konec oblasti konvenčních návěstidel** se umísťuje před první stop značkou v oblasti bez konvenčních návěstidel:

a) na širé trati se zábrzdnou vzdáleností 400 m v místě tabulky s křížem, nebo

b) na širé trati se zábrzdnou vzdáleností 700 m a 1000 m ve vzdálenosti 400 m před stop značkou, nebo

c) v dopravně s kolejovým rozvětvením:

   1. za poslední pojížděnou výhybku, pokud první stop značka je umístěna ve vzdálenosti nejvýše 400 m za poslední pojížděnou výhybkou;

   2. 50 m za posledním konvenčním návěstidlem, pokud za tímto návěstidlem není obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu a první stop značka je umístěna ve vzdálenosti nejvýše 450 m za posledním konvenčním návěstidlem;

   3. ve vzdálenosti 400 m před stop značkou, pokud první stop značka je umístěna ve vzdálenosti větší než 400 m za poslední pojížděnou výhybkou (respektive ve vzdálenosti větší než 450 m za posledním konvenčním návěstidlem, a za tímto návěstidlem není obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu).

(12) Návěst **Začátek oblasti konvenčních návěstidel** se umísťuje před prvním hlavním návěstidlem v oblasti s konvenčními návěstidly:

a) na širé trati v místě tabulky s křížem, nebo

b) v dopravně s kolejovým rozvětvením:

1. za poslední pojížděnou výhybku, pokud první hlavní návěstidlo je umístěno ve vzdálenosti nejvýše 400 m za poslední pojížděnou výhybkou;

2. 50 m za poslední stop značku, pokud za touto stop značkou není obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu a první hlavní návěstidlo je umístěno ve vzdálenosti nejvýše 450 m za poslední stop značkou;

3. ve vzdálenosti 400 m před hlavním návěstidlem, pokud první hlavní návěstidlo je umístěno ve vzdálenosti větší než 400 m za poslední pojížděnou výhybkou (respektive ve vzdálenosti větší než 450 m za poslední stop značkou, pokud za touto stop značkou není obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu).

●8 ●12 ●17 ●29

článek 189
Jízda vlaku v ETCS oddílech

(1) Pokud pro vlak jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** končí oprávnění k jízdě **(MA)** u lokalizační značky, strojvedoucí vlaku u ní musí zastavit. Pokud do 5 minut po zastavení strojvedoucí vlaku neobdrží oprávnění k jízdě **(MA)** za lokalizační značku, ani nebyl vyzván k přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)**, vyžádá si pokyn k další jízdě od výpravčího přední stanice (popř. zadní stanice).

(2) Výpravčí, kterému bylo podle odst. (1) tohoto článku ohlášeno, že strojvedoucí nemá uděleno oprávnění k jízdě **(MA)** za lokalizační značku, postupuje následovně:

a) do příslušného obsazeného mezistaničního úseku nesmí dovolit jízdu dalšího vlaku;

b) zjistí-li, že úsek tratě od lokalizační značky až po nejbližší hlavní návěstidlo (stop značku) je volný od drážních vozidel a výpravčí má indikovánu i volnost všech úseků vymezených počítači náprav, a přesto nedošlo k vydání oprávnění k jízdě **(MA)**, nařídí strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu;

c) zjistí-li, že úsek tratě od lokalizační značky až po nejbližší hlavní návěstidlo (stop značku) je volný od drážních vozidel a výpravčí má indikováno obsazení některého z úseků vymezených počítači náprav (nebo všech), provede obsluhu zabezpečovacího zařízení (reset počítačů náprav). Pokud resetem počítačů náprav:

1. dojde k prodloužení oprávnění k jízdě **(MA)**, výpravčí informuje strojvedoucího, že může pokračovat v jízdě za lokalizační značku a řídit se DMI;

2. nedojde k prodloužení oprávnění k jízdě **(MA)**, výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu,

d) dále se řídí při organizování a řízení drážní dopravy podle stavu traťového zabezpečovacího zařízení, telekomunikačního zařízení a radioblokové centrály (dále také „RBC“).

V případě, že se situace opakuje u dvou a více vlaků (tzn. různá hnací vozidla) v jednom mezistaničním úseku, nebo nelze uvést traťové zabezpečovací zařízení do základního stavu, musí být zahájena jízda vlaků v mezistaničním oddílu a vypnuto ETCS (viz čl. 191 tohoto předpisu).

(3) Strojvedoucí vlaku, který byl zpraven písemným rozkazem podle odst. (2) písm. c), bodu 2. tohoto článku, použije funkci „Potlačení (Override)" a pokračuje v další jízdě v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu (stop značce) a dále se řídí návěstmi tohoto návěstidla.

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

(4) Je-li jízda vlaku dovolována:

- **PN** na odjezdovém návěstidle, nebo
- návěstí **Stop značka ETCS a PN** odjezdové stop značky, nebo
- písemným rozkazem

do úseku s ETCS oddíly, musí výpravčí zajistit, že bude jízda tohoto vlaku povolena pouze v případě, pokud je volný celý úsek až po nejbližší stop značku (hlavní návěstidlo). Strojvedoucí se o jízdě v mezistaničním oddílu v tomto případě nezpravuje.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 190
Přechod do módu Nedovolené projetí (TR) – ETCS úroveň 2

(1) Strojvedoucí po přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a následném potvrzení, že přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** vzal na vědomí, musí ohlásit výpravčímu, že došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**; uvést drážní vozidlo do pohybu může pouze po zpravení příslušným písemným rozkazem.

Přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** nemusí strojvedoucí ohlašovat, pokud má informaci, že byl zadán výpravčím povel pro nouzové zastavení prostřednictvím GSM-R (dále také „G-STOP"). Pokud se strojvedoucímu do 5 minut po zastavení drážního vozidla povelem G-STOP výpravčí neozve, zavolá výpravčímu sám.

(2) Výpravčí, kterému byl ohlášen přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** nebo který zadal povel pro nouzové zastavení prostřednictvím ETCS, zkontroluje, zda jsou splněny všechny podmínky pro další jízdu vlaku (PMD, posunového dílu) a nařídí strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu.

Pokud dojde k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** na širé trati, dovolí strojvedoucímu další jízdu výpravčí přední stanice.

V případě, že byl vlak zastaven z důvodu ujetí vozidel proti vlaku, oznámí to výpravčí strojvedoucímu telekomunikačním zařízením (přednostně rádiovým spojením) a písemný rozkaz se nesepisuje.

Strojvedoucí po sepsání písemného rozkazu může uvést vlak do pohybu.

(3) Pokud je strojvedoucí po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** zpraven písemným rozkazem a nemůže zvolit „Start", oznámí tuto skutečnost výpravčímu.

Výpravčí zkontroluje, zda není zadán povel k nouzovému zastavení (adresný nebo generální stop); je-li zadán povel k nouzovému zastavení, musí výpravčí ověřit důvod zadání povelu a zda má povel platit i pro dotčený vlak. Povel k nouzovému zastavení může výpravčí zrušit až po splnění podmínek předpisu Z8 (ustanovení o obnovení jízdy vlaků).

Po kontrole, že není zadán povel k nouzovému zastavení, může výpravčí strojvedoucímu udělit telekomunikačním zařízením (přednostně rádiovým spojením) souhlas k použití volby funkce „Potlačení (Override)".

(4) Pokud po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** není požadována další jízda drážního vozidla, výpravčí písemný rozkaz nesepisuje a strojvedoucího informuje, že může:

a) opustit mód **Nedovolené projetí (TR)** nebo **Po nedovoleném projetí (PT)**,

b) zahájit úkony pro ukončení jízdy drážního vozidla stanovené vnitřním předpisem dopravce.

(5) V případě, že došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** a strojvedoucí nemůže navázat spojení s výpravčím (ani nouzovým spojením[46]), nesmí uvést drážní vozidlo do pohybu.

(6) Pokud k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde na trati nevybavené ETCS nebo na vyloučené koleji, ustanovení tohoto článku se neuplatňují a písemný rozkaz se pro další jízdu drážního vozidla nesepisuje.

[46] Ve smyslu Prohlášení o dráze.

kapitola II
Vypnutí traťové části ETCS úrovně 2

●8 ●12 ●17

článek 191
Všeobecná ustanovení

(1) **Vypnutí traťové části ETCS (dále také „Vypnutí ETCS“)** je dopravní opatření, jehož použitím je možné vyřadit traťovou část ETCS z činnosti. Vypnutí ETCS se provádí funkcí zabezpečovacího zařízení podle předpisu SŽ Z3 Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště (dále také „předpis Z3“) pomocí povelů pro zavedení a zrušení výluky ETCS[47]. Zavádí se v případě poruch, údržby, předpokládaných výluk ETCS, nepředpokládaných výluk (pouze těch, které jsou avizované elektronickou depeší[48]) a předpokládaných výluk na zařízení dopravní cesty mající dopad na funkci ETCS.

(2) Zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o výluce ETCS není pro strojvedoucího pokynem k přechodu mobilní části ETCS do módu **Izolace (IS)**.

(3) Vypnutí ETCS může požadovat:

a) zaměstnanec udržující zabezpečovací zařízení:

1. pro omezení vlivu poruchy zabezpečovacího zařízení[49] na traťovou část ETCS, kdy dochází k narušení plynulosti dopravy;

2. jestliže je to nezbytné pro údržbu nebo odstraňování poruch zabezpečovacího zařízení[49] nebo pro jeho přezkoušení;

b) udržující zaměstnanec nebo zaměstnanec servisní organizace, jestliže je to nezbytné pro údržbu nebo odstraňování poruch sdělovacího zařízení (traťové části GSM-R, souvisejících přenosových systémů) nebo pro jeho přezkoušení;

c) určený zaměstnanec na základě výlukového rozkazu nebo Edps k nepředpokládané výluce (viz ustanovení ČÁSTI TŘINÁCTÉ kapitola VI).

Tito zaměstnanci požadují vypnutí ETCS u zaměstnance udržujícího RBC (viz odst. (4) tohoto článku).

[47] Zavedení předběžné výluky ETCS (povel PEVYL), zavedení definitivní výluky ETCS (povel DEVYL), zrušení výluky (povel EVL<).

[48] viz čl. 422 odst. (8) písm. c) tohoto předpisu

[49] Jedná se o SZZ, TZZ, PZZ, zařízení pro zjištění volnosti kolejového úseku, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení nebo traťovou část ETCS.

(4) Pro účely vypnutí ETCS jsou použity pojmy **Zaměstnanec řídící dotčený úsek**, **Zaměstnanec obsluhující RBC** a **Zaměstnanec udržující RBC**. Zaměstnanci, kteří jednotlivé funkce zastávají, jsou uvedeny v tabulce 4 tohoto článku.

tabulka 4 – Pojmy pro účely vypnutí ETCS

dotčený úsek je řízen	zaměstnanec řídící dotčený úsek	zaměstnanec obsluhující RBC	zaměstnanec udržující RBC
z RDP	výpravčí RDP		OUZZ
z CDP	traťový dispečer	dispečer ETCS	DŽDC
z PPV	výpravčí PPV	dispečer ETCS	DŽDC
místně	výpravčí	podle ZDD	OUZZ

(5) Vypnutí ETCS lze zavést pouze na základě zápisu v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen „Záznamník poruch“) podle předpisu T100.

(6) Vypnutí ETCS lze realizovat:

a) v rozsahu jedné celé stanice (v úseku mezi vjezdovými návěstidly stanice, nebo vjezdovými stop značkami):

1. vstup do oblasti vypnutí ETCS probíhá vždy v úrovni vjezdového návěstidla (vjezdové stop značky);

2. výstup z oblasti vypnutí ETCS probíhá po minutí označovacího pásu žluté barvy vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy nebo označovacího štítku žluté barvy stop značky.

b) v mezistaničním úseku (v úseku mezi vjezdovými návěstidly, nebo mezi vjezdovými stop značkami sousedních stanic) pro jednu traťovou kolej:

1. vstup do oblasti vypnutí ETCS probíhá u odjezdového návěstidla (odjezdové stop značky) stanice před vjezdem na traťovou kolej s vypnutým ETCS;

2. výstup z oblasti vypnutí ETCS probíhá vždy u prvního hlavního návěstidla (první stop značky) ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky) za oblastí vypnutí ETCS nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem;

c) v obvodu RBC (včetně všech přilehlých mezistaničních úseků, ve kterých se nachází hranice mezi RBC):

1. vstup do oblasti vypnutí ETCS probíhá u odjezdového návěstidla (odjezdové stop značky) stanice před hranicí vypnuté RBC;

2. výstup z oblasti vypnutí ETCS probíhá vždy u prvního hlavního návěstidla (první stop značky) ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky) za hranicí vypnuté RBC nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem;

d) v mezistaničním úseku s hranicí oblasti ETCS pro jednu traťovou kolej:

1. vstup do oblasti vypnutí ETCS probíhá v jednom směru vždy u odjezdového návěstidla (odjezdové stop značky) stanice, ve druhém směru u návěsti **Změna úrovně ETCS**;

2. výstup z oblasti vypnutí ETCS probíhá v jednom směru u návěsti **Změna úrovně ETCS** (do jiné úrovně než ETCS úrovně 2) nebo **Výstupní hranice oblasti ETCS**, ve druhém směru vždy u prvního hlavního návěstidla (první stop značky) ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla nebo vjezdové stop značky) za oblastí vypnutí ETCS nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem.

(7) Vypnutí ETCS podle odst. (6) tohoto článku mohou na sebe navazovat (např. na vypnutí ETCS v obvodu RBC může navazovat vypnutí ETCS ve stanici); vstup do oblasti vypnutí ETCS nastává na začátku prvního vypnutého úseku ve směru jízdy drážního vozidla, výstup z oblasti vypnutí ETCS nastává na konci posledního vypnutého úseku ve směru jízdy drážního vozidla.

(8) Při vypnutí ETCS v mezistaničním úseku s ETCS oddíly se jízda vlaků musí zabezpečovat v mezistaničním oddílu nebo v prostorových oddílech vymezených stop značkami a strojvedoucí se o této skutečnosti nezpravuje.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 192
Zahájení vypnutí ETCS

(1) Pokud zaměstnanec udržující RBC na základě čl. 191 rozhodne o vypnutí ETCS, musí být dodržena součinnost zaměstnanců následujícím způsobem:

a) Zaměstnanec udržující RBC informuje zaměstnance obsluhujícího RBC o potřebě vypnutí ETCS a jeho rozsahu.

b) Zaměstnanec obsluhující RBC ohlásí zaměstnanci řídícímu dotčený úsek (pokud jím není sám) potřebu vypnutí ETCS a jeho rozsah.

c) Zaměstnanec řídící dotčený úsek zajistí zpravovaní vlaků o vypnutí traťové části ETCS a informuje zaměstnance obsluhujícího RBC (pokud jím není sám) o zajištění zpravování vlaků o vypnutí traťové části ETCS.

d) Zaměstnanec udržující RBC na pokyn zaměstnance obsluhujícího RBC zadá předběžnou výluku ETCS do RBC.

e) Zaměstnanec obsluhující RBC ověří, že žádný vlak v oblasti vypnutí ETCS není v módu **Plný dohled (FS)** ani v módu **Podle rozhledu (OS)**, ani žádnému vlaku není vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** do oblasti vypnutí ETCS, případně ve spolupráci se zaměstnancem řídící dotčený úsek zajistí zastavení těchto vlaků a nařídí strojvedoucím přepnutí vlaku do úrovně 0 nebo NTC.

Po splnění těchto podmínek udělí zaměstnanci udržujícímu RBC pokyn k zadání definitivní výluky ETCS do RBC.

f) Zaměstnanec udržující RBC zadá definitivní výluku ETCS do RBC a udělí souhlas se zahájením prací zaměstnanci, který vypnutí ETCS požadoval (pokud jím není sám).

(2) Při vjezdu vlaku do úseku s vypnutým ETCS je mobilní část ETCS přepnuta do úrovně 0 nebo NTC.

a) Pokud se strojvedoucímu na DMI zobrazí textová zpráva s významem:

„Vozidlo před oblastí výluky ETCS / Approaching ETCS excluded area"

musí začít sledovat všechna návěstidla platná pro jízdu vlaku a očekávat, že mobilní část jej vyzve k potvrzení přechodu do úrovně 0 nebo NTC.

b) Pokud se na DMI zobrazí textová zpráva s významem:

„Oblast výluky ETCS / ETCS excluded area"

a strojvedoucí:

1. je zpraven o výluce ETCS na trati s výhradním provozem ETCS, ručně zvolí úroveň 0;

2. je zpraven o výluce ETCS na trati se smíšeným provozem ETCS, ručně zvolí úroveň 0 nebo NTC;

3. není zpraven o výluce ETCS, oznámí tuto skutečnost výpravčímu a vyžádá si jeho pokyny.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 193
Ukončení vypnutí ETCS

Při ukončení vypnutí ETCS musí být dodržena součinnost zaměstnanců následujícím způsobem:

a) zaměstnanec provádějící práce na zařízení oznámí ukončení prací zaměstnanci udržujícímu RBC;

b) zaměstnanec udržující RBC informuje zaměstnance obsluhujícího RBC o odstranění důvodu zavedení vypnutí ETCS a dohodnou se na čase ukončení vypnutí ETCS;

c) zaměstnanec obsluhující RBC informuje o předpokládaném času ukončení vypnutí ETCS příslušného zaměstnance řídícího dotčený úsek (pokud jím není sám);

d) zaměstnanec řídící dotčený úsek informuje telekomunikačním zařízením strojvedoucí dotčených vlaků o času ukončení vypnutí traťové části ETCS;

e) zaměstnanec řídící dotčený úsek udělí zaměstnanci obsluhujícímu RBC (pokud jím není sám) souhlas se zrušením výluky ETCS v RBC;

f) zaměstnanec udržující RBC na pokyn zaměstnance obsluhujícího RBC zadá povel zrušení výluky ETCS do RBC;

g) zaměstnanec udržující RBC provede do Záznamníku poruch zápis o ukončení vypnutí ETCS a o provozuschopnosti zařízení;

h) zaměstnanec obsluhující RBC informuje zaměstnance řídícího dotčený úsek (pokud jím není sám) o ukončení vypnutí ETCS a provozuschopnosti zařízení;

i) zaměstnanec řídící dotčený úsek ukončí zpravování vlaků o vypnutí traťové části ETCS.

kapitola III
Poruchy ETCS a GSM-R

●8 ●12 ●17 ●29

článek 194
Všeobecná ustanovení

(1) Poruchou ETCS se rozumí porucha:

a) traťové části ETCS;

b) BG;

c) RBC;

d) mobilní části ETCS.

(2) Poruchy ETCS (vyjma poruch mobilní části ETCS), hlásí výpravčí zaměstnanci udržujícímu RBC. Při hlášení a zápisu do Záznamníku poruch postupuje podle předpisu T100.

Má-li vozidlo při poruše mobilní části ETCS pokračovat v jízdě bez aktivního ETCS, musí strojvedoucí ohlásit poruchu mobilní části ETCS výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi), který tuto skutečnost ohlásí provoznímu dispečerovi CDP.

(3) Za poruchu mobilní části ETCS se považuje taková porucha, kdy se postupuje podle ustanovení předpisu Z8 o selhání bezpečnostního testu, příp. podle předpisu dopravce.

(4) Poruchou GSM-R se rozumí porucha:

a) datové komunikace traťové části GSM-R;

b) datové komunikace mobilní části GSM-R.

(5) Poruchy GSM-R hlásí výpravčí zaměstnanci určenému v Provozním řádu traťové rádiové sítě GSM-R CZ.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 195
Poruchy balízových skupin

(1) Za poruchu BG se považuje opakovaný výskyt chyby čtení BG, která byla ohlášena různými hnacími drážními vozidly.

(2) U poruchy BG u odjezdového (cestového) návěstidla, kterou:

a) Bude možné odstranit do 24 hodin, dopravní opatření nezavádí.

b) Nebude možné odstranit do 24 hodin (nebo tato doba již uplynula a porucha nebyla odstraněna), udržující zaměstnanec nařídí výpravčímu zavedení dopravních opatření. Výpravčí zavede na dotčenou staniční kolej štítek kolejové výluky a zavede dopravní opatření podle odst. (4) tohoto článku.

(3) Do odstranění poruchy BG u odjezdového (cestového) návěstidla, kterou nebude možné odstranit do 24 hodin, může výpravčí pro vlak jedoucí s aktivním ETCS postavit vlakovou cestu končící u dotčeného odjezdového (cestového) návěstidla nebo stop značky, jen pokud v pokračování vlakové cesty od tohoto návěstidla zajistí bezpečnost provozování dráhy pro případ projetí tohoto návěstidla:

a) Na staničním zabezpečovacím zařízení ovládaném z JOP zavede na kolejový úsek (kolejové úseky) od hlavního návěstidla (stop značky), které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun štítek kolejové výluky. Štítek kolejové výluky výpravčí může zavést pouze tehdy jestliže přes daný kolejový usek není postavena jiná jízdní cesta (ani nesmí být postavena po jeho zavedení).

Pokud se mezi hlavním návěstidlem (stop značkou), které ukončuje vlakovou cestu, a následujícím návěstidlem platným pro posun nenachází přejezd vybavený PZS, výpravčí může místo zavedení štítků kolejové výluky postavit nouzovou posunovou cestu od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun, nebo

b) Na staničním zabezpečovacím zařízení neovládaném z JOP výpravčí:

- přeloží výměnové řadiče všech výhybek (výkolejek) v úseku koleje od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, až k nejbližšímu návěstidlu platnému pro posun do polohy odpovídající posunové cestě k tomuto návěstidlu podle Závěrové tabulky;
- zkontroluje jejich správnou indikaci a přeložené řadiče opatří upamatovávací pomůckou.

Výpravčí může zrušit opatření stanovená podle tohoto odstavce až po zjištění, že vlak zastavil před hlavním návěstidlem (stop značkou), u kterého se nachází BG v poruše.

V případě předání dopravny s poruchou BG na řízení z jiného pracoviště informuje výpravčí nebo traťový dispečer o poruše BG a zavedených dopravních opatřeních při předávce dopravny na řízení z jiného pracoviště.

(4) Jestliže se u stejné balízové skupiny situace opakuje také u jiných vlaků s mobilní částí ETCS, výpravčí:

a) neprodleně informuje udržujícího zaměstnance (na trati s ETCS úrovně 2 zaměstnance udržujícího RBC a na trati, kde se traťová část ETCS buduje nebo rekonstruuje, místně příslušného OUZZ):

- o poruše čtení balízy, přitom podle informací od strojvedoucích co nejblíže specifikuje porouchanou balízovou skupinu (její umístění);
- v jakém módu byl vlak (byly vlaky) před minutím balízové skupiny;

b) zpravuje telekomunikačním zařízením strojvedoucí vedoucích vozidel s aktivním ETCS (pokud pojedou přes balízovou skupinu s poruchou) o poruše balízové skupiny s uvedením čísla koleje a km polohy (kterou mu případně upřesní zaměstnanec udržující RBC);

c) do zásahu zaměstnance udržujícího balízy výpravčí organizuje jízdy vlaků tak, aby vlaky s aktivním ETCS, pokud to situace umožňuje, nejely přes tuto balízovou skupinu;

d) po zásahu zaměstnance udržujícího balízy postupuje výpravčí podle jeho pokynů.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 196
Poruchy datové komunikace traťové části GSM-R

(1) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu datové komunikace traťové části GSM-R, musí postupovat podle Provozního řádu traťové rádiové sítě GSM-R CZ, tedy shodně jako při poruše této sítě.

(2) Nastane-li (nebo je-li ohlášena) porucha datové komunikace traťové části GSM-R, která zapříčiní opakované zastavení vlaků v oblasti poruchy a poruchu datové komunikace nelze odstranit, postupují zaměstnanci podle ustanovení této ČÁSTI, viz kapitola II.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 197
Poruchy RBC

(1) Pokud je výpravčímu indikována nebo nahlášena porucha RBC, nahlásí poruchu zaměstnanci udržujícímu RBC. Zaměstnanec udržující RBC rozhodne o dalším postupu.

(2) Pokud porucha RBC zapříčiní přechod všech vlaků jedoucích s aktivním ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a udržující zaměstnanec:

a) poruchu odstraní (tzn. nerozhodne o vypnutí ETCS), výpravčí po odstranění poruchy dovolí další jízdu drážních vozidel, která přešla do módu **Nedovolené projetí (TR)** v důsledku poruchy RBC, písemným rozkazem, nebo

b) rozhodne o vypnutí ETCS, postupuje se podle této ČÁSTI, viz kapitola II. Po zahájení vypnutí ETCS výpravčí zpraví strojvedoucí dotčených vlaků o vypnutí ETCS a dovolí další jízdu drážních vozidel, která přešla do módu **Nedovolené projetí (TR)** v důsledku poruchy RBC, písemným rozkazem.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 198
Poruchy mobilní části ETCS ve výhradním provozu ETCS

(1) Poruchu mobilní části ETCS musí strojvedoucí neprodleně ohlásit výpravčímu a v další jízdě může pokračovat pouze se souhlasem výpravčího (viz odst. (3) tohoto článku). Výpravčí tuto skutečnost ohlásí provoznímu dispečerovi CDP. Provozní dispečer CDP dohodne další postup s dispečerským aparátem příslušného dopravce a tento postup oznámí výpravčímu.

(2) Nastane-li porucha mobilní části ETCS:

a) ve výchozí stanici (tzn. nedošlo k zastavení vlaku na odjezdovém zhlaví anebo záhlaví), nesmí vlak na trať s výhradním provozem ETCS odjet;

b) po zastavení vlaku na odjezdovém zhlaví anebo záhlaví nebo po odjezdu vlaku na trať s výhradním provozem ETCS smí vozidlo dojet nejdále do nejbližší vhodné stanice (viz odst. (3) tohoto článku); další jízda na trať s výhradním provozem ETCS není dovolena.

(3) Nastane-li porucha mobilní části podle odst. (2), písm. b) tohoto článku:

a) a návrat vlaku do zadní stanice je možný, postupuje výpravčí podle ustanovení tohoto předpisu o návratu vlaku;

b) a návrat vlaku do zadní stanice není možný, dovolí výpravčí, na základě pokynu provozního dispečera CDP, další jízdu vlaku písemným rozkazem.

Výpravčí přední stanice může strojvedoucímu vlaku s poruchou mobilní části ETCS, která nastala na širé trati, dovolit jízdu písemným rozkazem až poté, co všechna drážní vozidla, která se nachází mezi čelem vlaku a vjezdovým návěstidlem (vjezdovou stop značkou) přední stanice, tento úsek tratě uvolnila.

(4) Strojvedoucí drážního vozidla s poruchou mobilní části ETCS se od okamžiku zpravení písemným rozkazem podle odst. (3) tohoto článku řídí všemi návěstmi jako strojvedoucí vedoucího vozidla nevybaveného ETCS.

(5) V případě, že strojvedoucí mimořádně zastaví na širé trati z důvodu nutnosti restartovat mobilní část ETCS:

a) oznámí výpravčímu, že musí restartovat mobilní část ETCS, a

b) vyžádá si od výpravčího pokyn pro pokračování v další jízdě s aktivním ETCS. Výpravčí udělí telekomunikačním zařízením souhlas k zahájení jízdy vlaku v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu (stop značce) a dále se strojvedoucí řídí návěstmi tohoto hlavního návěstidla (DNS stop značky).

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 199
Poruchy mobilní části ETCS ve smíšeném provozu ETCS

(1) Má-li vozidlo při poruše mobilní části ETCS pokračovat v jízdě bez aktivního ETCS na tratích se smíšeným provozem ETCS, strojvedoucí:

a) musí neprodleně ohlásit poruchu mobilní části ETCS výpravčímu, který tuto skutečnost oznámí provoznímu dispečerovi CDP,

b) po ohlášení této poruchy výpravčímu a na základě jeho souhlasu může pokračovat v jízdě k nejbližšímu hlavnímu návěstidlu, na kterém musí předpokládat návěst **Stůj**; na trati s automatickým blokem s oddílovými návěstidly musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů k tomuto návěstidlu a

c) dále se řídí všemi návěstmi jako při jízdě vedoucího vozidla nevybaveného ETCS.

(2) V případě, že podle odst. (1) tohoto článku není možné navázat spojení s výpravčím (ani nouzovým spojením[50]), nesmí strojvedoucí uvést drážní vozidlo do pohybu.

[50] Ve smyslu Prohlášení o dráze.

(3) V případě, že strojvedoucí mimořádně zastaví na širé trati z důvodu nutnosti restartovat mobilní část ETCS:

a) oznámí výpravčímu, že musí restartovat mobilní část ETCS, a

b) vyžádá si od výpravčího pokyn pro pokračování v další jízdě s aktivním ETCS. Výpravčí udělí telekomunikačním zařízením souhlas k zahájení jízdy vlaku v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu a dále se řídí návěstmi tohoto hlavního návěstidla.

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

kapitola IV
ETCS STOP

●8 ●12 ●17 ●29

článek 200
Základní pojmy

(1) **ETCS STOP** je bodový vlakový zabezpečovač, který využívá technických prostředků ETCS k zastavení vlaku v případě nedovoleného projetí návěsti **Stůj** prostřednictvím přepínatelných balíz.

(2) **Traťová elektronická jednotka** (dále také „LEU“) je zařízení, které předává jedné nebo více přepínatelným balízám soubor informací ze zabezpečovacího zařízení (např. staničního, traťového, přejezdového).

(3) **Přepínatelná balíza** je balíza, která vysílá proměnnou informaci poskytovanou traťovou elektronickou jednotkou (LEU).

●8 ●12 ●17 ●29

článek 201
Všeobecná ustanovení

(1) Úsek tratě vybavené traťovou částí ETCS STOP musí být uveden v TTP.

(2) V úseku tratě vybaveném traťovou částí ETCS STOP vlak s aktivním ETCS jede v módu **Nevybavená trať (UN)**.

(3) Před zahájením mise v úseku tratě vybavené traťovou částí ETCS STOP musí strojvedoucí zvolit na DMI úroveň 0.

(4) Na trati vybavené traťovou částí ETCS STOP není mobilní části ETCS vydáváno oprávnění k jízdě **(MA)** a na trati:

a) kde se organizuje a řídí drážní doprava podle tohoto předpisu, se strojvedoucí řídí tímto předpisem;

b) kde se organizuje a řídí drážní doprava podle předpisu D3, se strojvedoucí řídí předpisem D3.

(5) Při jízdě vlaku kolem:

a) neobsluhovaného návěstidla,

b) **PN**,

c) neobsluhovaného návěstidla na základě písemného rozkazu,

musí strojvedoucí zvolit funkci „Potlačení (Override)“ nejpozději 20 m (odhadem):

- před hlavním návěstidlem umístěným přímo u koleje, pro kterou platí;
- před návěstí **Konec vlakové cesty** u skupinového hlavního návěstidla;
- před nejbližším předním námezníkem koleje, na které vlak stojí v dopravně D3.

(6) Strojvedoucí přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní (viz předpis Z8, Příloha D).

●8 ●12 ●17 ●29

článek 202
Přechod do módu Nedovolené projetí (TR) – ETCS STOP

(1) Po přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a následném potvrzení, že přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** vzal na vědomí, musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi):

a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)**;

b) zda se na DMI zobrazila textová zpráva s významem „Porucha traťové části" (viz odst. (2) tohoto článku).

Uvést drážní vozidlo do pohybu může pouze po zpravení písemným rozkazem.

(2) Výpravčí (dirigující dispečer), kterému je ohlášeno podle odst. (1) tohoto článku:

a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a na DMI byla zobrazena textová zpráva s významem „Porucha traťové části" a

b) zjistí, že se nejedná o mimořádnou událost (tzn. nedošlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** ve vlastní i sousední dopravně);

musí zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího písemným rozkazem o dovolení další jízdy [viz odst. (5) tohoto článku]. Dále postupuje podle čl. 203.

(3) Výpravčí (dirigující dispečer), kterému je ohlášeno podle odst. (1) tohoto článku:

a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a na DMI nebyla zobrazena textová zpráva s významem „Porucha traťové části" a

b) zjistí, že se nejedná o mimořádnou událost (tzn. nedošlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** ve vlastní i sousední dopravně);

musí zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího písemným rozkazem o dovolení další jízdy (viz odst. (5) tohoto článku).

(4) Výpravčí (dirigující dispečer), který zjistí, že došlo k mimořádné události (tzn. došlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** ať ve vlastní, či v sousední dopravně) postupuje plně v souladu s ustanoveními pro mimořádnou událost podle tohoto předpisu.

V případě, že po ukončení šetření mimořádné události bude dovolována jízda vlaku (PMD), musí výpravčí (dirigující dispečer) zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího o dovolení další jízdy [viz odst. (5) tohoto článku].

(5) Pro dovolení jízdy vlaku podle odst. (2), (3) a (4) tohoto článku bude strojvedoucí zpraven písemným rozkazem. Strojvedoucí po sepsání písemného rozkazu může uvést vlak do pohybu.

Pro dovolení jízdy PMD podle odst. (2), (3) a (4) tohoto článku bude strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.

(6) Strojvedoucí na základě pokynu, který mu dovoluje uvedení drážního vozidla do pohybu po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, podle odst. (5) tohoto článku:

a) zvolí úroveň 0 a potvrdí přechod do módu **Nevybavená trať (UN)**, pokud není mobilní část v módu **Nevybavená trať (UN)**, nebo

b) pokud je mobilní část v módu **Nevybavená trať (UN)**

uvede vlak do pohybu (u vlaku osobní dopravy musí strojvedoucí před uvedením vlaku do pohybu dodržet podmínky stanovené dopravcem).

(7) Pokud k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde na vyloučené koleji, ustanovení tohoto článku se neuplatňují a písemný rozkaz se pro další jízdu drážního vozidla nesepisuje.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 203
Poruchy traťových elektronických jednotek a balízových skupin na trati s ETCS STOP

(1) Je-li výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi):

a) ohlášena porucha LEU nebo BG, nebo

b) ohlášeno, že na mobilní části ETCS se zobrazila textová zpráva s významem „Porucha traťové části", nebo

c) z indikací zabezpečovacího zařízení indikována porucha LEU nebo BG;

ohlásí poruchu LEU anebo BG příslušné složce OSPD a poruchu zapíše do Záznamníku poruch.

(2) V případě, že se jedná o poruchu LEU ovládající BG umístěné u hlavního návěstidla, dříve než výpravčí (dirigující dispečer) dovolí jízdu vlaku kolem tohoto návěstidla, musí zajistit zpravení strojvedoucího příslušným písemným rozkazem.

ČÁST PÁTÁ
ZMĚNA STAVEBNĚ TECHNICKÝCH PARAMETRŮ DRÁHY

kapitola I
Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 204
Návěsti pro zkrácenou vzdálenost mezi návěstidly

(1) **Zkrácená vzdálenost**

dva svítící svislé bílé pruhy



indikátor

- upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu, ke kterému se předvěstění zkrácené vzdálenosti vztahuje

(2) **Zkrácená vzdálenost**

černá, na delší straně postavená obdélníková deska se dvěma svislými bílými pruhy z reflexního materiálu



deska

- upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu, ke kterému se předvěstění zkrácené vzdálenosti vztahuje

(3) Neproměnná návěstidla (nepřenosná i přenosná), která předvěstí návěst následujícího návěstidla, lze umísťovat na zkrácenou vzdálenost pouze v odůvodněných případech a minimálně na poloviční vzdálenost stanovenou tímto předpisem pro předvěstění příslušného předvěstěného návěstidla (např. tímto předpisem stanovená vzdálenost 400 m, zkrácená vzdálenost 200 až 399 m).

(4) Příklady použití návěsti **Zkrácená vzdálenost** jsou graficky znázorněny v Příloze A.

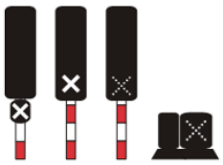
●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 205
Návěsti pro označení neplatnosti návěstidel

(1) **Neplatné návěstidlo**

na návěstidle svítící bílý znak X

- upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna

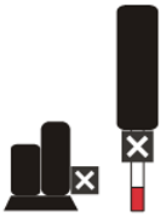


indikátor

(2) **Neplatné návěstidlo**

na návěstidle černá deska s bílým znakem X

- upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna

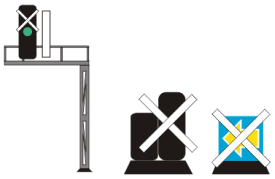


deska

(3) Při nedostatku místa může být deska umístěna vedle návěstidla.

(4) **Neplatné návěstidlo**

na návěstidle dvě zkřížené bílé latě, umístěné jako znak X



- upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna

(5) Pokud je označeno návěstidlo jako neplatné, jsou neplatné všechny návěsti návěstěné tímto návěstidlem.

Pokud je strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu) zpraven o neplatnosti (platnosti) hlavního návěstidla (stop značky), neplatí (platí) tím i jeho samostatná předvěst, tabulka s křížem, opakovací předvěst, předvěstní upozorňovadla samostatných předvěstí i vzdálenostní upozorňovadla. V písemných rozkazech se neplatnost (platnost) samostatných předvěstí, tabulky s křížem, opakovacích předvěstí, předvěstních a vzdálenostních upozorňovadel neuvádí.

(6) Jako neplatné návěstidlo musí být označeno:

a) hlavní návěstidlo při výluce dopravní služby, neplní-li funkci oddílového nebo krycího návěstidla;

b) oddílové návěstidlo AB při výluce automatického bloku, je-li ve VR zpracován vzor zpravování o jízdě v mezistaničním oddílu;

c) nově zřízené návěstidlo, které nebylo ještě aktivováno (tzn. strojvedoucí nebyl o aktivaci tohoto návěstidla zpraven písemným rozkazem), ale které má označovací štítek a označovací pás;

d) zrušené návěstidlo, které ještě nebylo odstraněno, bez ohledu na skutečnost, zda je nebo není na návěstidle umístěn označovací štítek anebo označovací pás.

(7) Pověřený zaměstnanec je povinen návěstidla před uvedením do činnosti nebo návěstidla vypnutá z činnosti buď označit návěstí **Neplatné návěstidlo**, nebo je zakrýt (např. vhodným neprůhledným materiálem).

Zneplatnit návěstidla je možno též jejich otočením nebo odstraněním. Otočení návěstidla musí být provedeno buď tak, aby plocha tvořící návěstní znak byla rovnoběžně s kolejí (plocha k ose koleje nebo vně koleje), u které je návěstidlo umístěno, nebo tak, aby návěstní znak návěstidla byl otočen k zemi.

Otočit návěstidlo lze pouze tehdy, jestliže strojvedoucí jedoucí k tomuto návěstidlu v žádném případě nevidí návěstní znak otočené návěsti. Není-li toto zaručeno, musí být návěstidlo odstraněno, zakryto nebo označeno návěstí **Neplatné návěstidlo**.

(8) Je-li zneplatněno návěstidlo, na jehož stožáru je umístěn štít Op, je tím automaticky zneplatněn i štít Op.

(9) Pokud je strojvedoucí zpraven písemným rozkazem nebo „Rozkazem o výluce dopravní služby“ o neplatnosti návěstidla, jedná jako by příslušné návěstidlo nebylo umístěno.

(10) V případě, že je návěstidlo označeno návěstí **Neplatné návěstidlo** a strojvedoucí nebyl žádným způsobem zpraven o jeho neplatnosti (písemným rozkazem nebo „Rozkazem o výluce dopravní služby"), nemůže toto návěstidlo považovat za neplatné a postupuje následovně:

a) u zneplatněného hlavního návěstidla nebo lichoběžníkové tabulky strojvedoucí podle možnosti zastaví a pokračovat dále může pouze na pokyn výpravčího daný písemným rozkazem;

b) u předvěstí, přejezdníků nebo tabulek s křížem strojvedoucí vždy jedná podle nejzávažnější návěsti těchto návěstidel. Nemůže-li to ohlásit telekomunikačním zařízením, musí v nejbližší stanici zastavit.

(11) Hlavní návěstidla, seřaďovací návěstidla a návěstidla samostatných předvěstí, která byla zrušena, musí mít odstraněn nebo zakryt označovací štítek a označovací pás.

Návěstní štít musí být otočen nebo zakryt, tak aby strojvedoucímu nebyly tímto návěstidlem návěstěny žádné světelné návěsti.

Takto upravená návěstidla musí být označena návěstí **Neplatné návěstidlo** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o zrušení tohoto návěstidla a jeho neplatnosti do doby odstranění návěstidla z kolejiště.

(12) U nově zřizovaných hlavních návěstidel, seřaďovacích návěstidel a návěstidel samostatných předvěstí, která nebyla ještě aktivována, nesmí být umístěn označovací štítek a označovací pás, nebo musí být zakryty.

Návěstní štít musí být otočen nebo zakryt, tak aby strojvedoucímu nebyly tímto návěstidlem návěstěny žádné světelné návěsti.

Takto upravená návěstidla nemusí být označena návěstí **Neplatné návěstidlo** a strojvedoucí nemusí být zpraven písemným rozkazem o neplatnosti návěstidla.

kapitola II
Změny stavebně technických parametrů dráhy

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 206
Úvodní ustanovení

SŽ musí dopravcům oznámit předpokládané změny stavebně technických parametrů dráhy, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, **nejméně 21 dní před dnem jejich účinnosti** (účinnost změny uvedené v TTP a ZDD).

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 207
Stavebně technické parametry dráhy

(1) Změny stavebně technických parametrů dráhy, které mají podle čl. 206 přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, jsou SŽ oznamovány:

a) v TTP (zpravidla změny na trati) nebo

b) v ZDD (zpravidla změny v dopravnách s kolejovým rozvětvením) nebo

c) „Seznamem plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy" nebo

d) písemnými rozkazy.

Za správnost a včasné dodání podkladů pro tvorbu písemných rozkazů a „Seznamů plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy" odpovídá zaměstnanec SŽ určený ředitelem OS.

(2) Změny stavebně technických parametrů dráhy, které mají podle čl. 206 přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy jsou:

a) změny v ustanoveních místního významu;

b) změny ohlašovacích pracovišť mimořádných událostí;

c) změny prostorové průchodnosti a přechodnosti drážních vozidel;

d) změna povolení postrkové služby;

e) změna zábrzdné vzdálenosti;

f) změny týkající se návěstění:

1. umístění/zrušení, změna fyzické polohy (o více než 10 metrů) nebo změna textu na označovacím štítku nepřenosných proměnných návěstidel platných pro vlaky anebo pro vlaky a posun, včetně světelných návěstidel výhybek opatřených samovratným přestavníkem;

2. umístění/zrušení nebo změna fyzické polohy (o více než 10 metrů) nepřenosných neproměnných návěstidel. Týká se pouze těchto návěstidel/návěstí:

   - rychlostníky (včetně předvěstníků),
   - přejezdníky, které návěstí jen návěst **Otevřený přejezd**,
   - tabulky s křížem,
   - lichoběžníkové tabulky,
   - tabule před zastávkou,
   - staničníky s oranžovými pruhy,
   - štíty Op,
   - drhlíky,
   - radiovníky,
   - návěsti pro postrk,
   - návěsti pro ETCS,
   - návěst **Konec vlakové cesty**,
   - návěst **Konec nástupiště**,
   - návěst **Místo zastavení**,
   - návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**,
   - návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** a
   - návěst **Hranice izolovaného úseku** (obdélníková deska).

g) změny týkající se staničního zabezpečovacího zařízení:

   1. zda dopravna je dálkově řízená z DOZ;
   2. zda dopravna je/není v daném směru vybavena skupinovými návěstidly;
   3. změny závislosti návěstidel (nezávislé, závislé, závislé s rychlostní návěstní soustavou).

h) změny týkající se traťového zabezpečovacího zařízení:

   1. změna zabezpečení jízdy vlaků v traťových oddílech (AH, AB);
   2. změna zabezpečení jízd vlaků v mezistaničním úseku.

i) změny týkající se přejezdů, přechodů nebo přechodů kolejí vybavených výstražným zařízením pro přechod kolejí (dále jen „VZPK“):

   1. zřízení/zrušení přejezdu, přechodu nebo přechodu kolejí vybaveného VZPK;
   2. změna skutečné polohy přejezdu, přechodu nebo přechodu kolejí vybaveného VZPK;
   3. změna zabezpečení přejezdu, přechodu nebo přechodu vybaveného VZPK.

j) změny týkající se zařízení vlakového zabezpečovacího zařízení (zřízení/zrušení/změna rozsahu);

k) změny týkající se zařízení elektrické trakce a napájení průběžného vedení centrálního zdroje elektrické energie (umístění nepřenosných návěstidel pro elektrický provoz);

l) změny základního a náhradního traťového rádiového spojení.

(3) Pokyny pro zavádění, rušení a evidenci dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy jsou uvedeny v Příloze E.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 208
Změny v tabulkách traťových poměrů

(1) **Zveřejněním změn TTP** se rozumí okamžik, kdy jsou změny zveřejněny dopravcům prostřednictvím webové služby „Portál provozování dráhy".

(2) **Účinností změn TTP** se rozumí den, od kterého je změna aktivována v TTP (tj. zpravidla 21 dní po zveřejnění).

(3) Každá poslední zveřejněná změna stavebně technických parametrů dráhy, která má přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy zapracovaná v TTP, musí být zvýrazněna červenou barvou.

Při následující změně údajů v příslušné tabulce TTP se červený text změní na černý a červeně je zvýrazněn pouze nově změněný text.

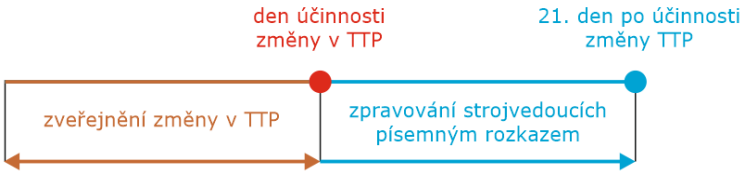
(4) Zaměstnanec pověřený zpracováním jednotlivých tabulek TTP musí vždy zajistit zpravování strojvedoucích o změnách uvedených v čl. 207 odst. (2) v rozsahu podle čl. 209 písm. a) a b).

●8 ●12 ●17 ●29

článek 209
Zpravování strojvedoucích

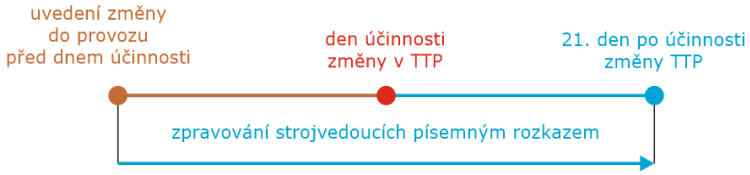
SŽ o změnách stavebně technických parametrů dráhy, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, zpravuje následovně:

a) O změnách, které byly dopravcům zveřejněny v TTP před dnem účinnosti změny, musí být strojvedoucí zpravován 21 dní ode dne účinnosti změn v TTP, není-li depeší stanoveno jinak.



obrázek 176

b) Pokud změny nebyly v TTP uveřejněny před dnem jejich skutečného uvedení do provozu, musí být strojvedoucí zpravován od okamžiku skutečného uvedení změny do provozu a následně ještě 21 dní ode dne účinnosti změny v TTP, není-li depeší stanoveno jinak.



obrázek 177

c) O trvalé změně těch stavebně technických parametrů dráhy, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a které nejsou uváděny v TTP (např. aktivace odjezdového návěstidla), musí být strojvedoucí zpravován po dobu nejméně 21 dnů ode dne uvedení změny do provozu. Zpravování může být ukončeno pouze v případě, že změna je zapracována do ZDD (ne však dříve než po 21 dnech).

ČÁST ŠESTÁ
ZAJIŠTĚNÍ VOZIDEL PROTI UJETÍ

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 210
Základní pojmy

(1) **Zajišťovací síla** je brzdící schopnost (mohutnost) brzdy. Vyjadřuje se v kN (kilonewton). Tabulka zajišťovací síly je uvedena v Příloze D.

(2) **Boční ochrana** je souhrnný pojem pro přímou a nepřímou boční ochranu jízdních cest. Boční ochrana musí být zajištěna z kolejí, ze kterých je to vnitřními předpisy SŽ, popř. jinými technickými normami (např. ČSN, EN) nařízeno.

(3) **Přímá boční ochrana jízdních cest** je ochrana jízdy drážních vozidel před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí, zajišťovaná odvratnou polohou výhybek nebo výkolejek.

(4) **Nepřímá boční ochrana jízdních cest** je ochrana jízdy drážních vozidel před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí, zajišťovaná zakazující návěstí na návěstidlech.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 211
Všeobecná ustanovení

(1) Ustanovení této ČÁSTI platí pro zajišťování vozidel proti ujetí na kolejích SŽ, vyjma kolejí na spádovišti. Podmínky pro spádoviště musí být stanoveny v ZDD.

(2) Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí. Za zajištění vozidel proti ujetí odpovídá dopravce.

(3) Způsob zajištění vozidel proti ujetí stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.

(4) Odstavovat vozidla na nevyloučenou průběžnou traťovou kolej je zakázáno, kromě vozidel ponechaných na průběžné traťové koleji během posunu nebo při jízdě vlaku (PMD) po částech.

(5) Odstavovat vozidla lze pouze na koleje stanovené v PND7, koleje zařazené do zařízení služeb nebo na koleje se zvláštním režimem.

(6) ZDD musí vždy obsahovat údaje o nejnepříznivějším rozhodném spádu na jednotlivých kolejích (skupinách kolejí) dopravny, nákladiště nebo vlečky, provozované SŽ (včetně jeho směru).

(7) TTP musí vždy obsahovat údaje o nejnepříznivějším rozhodném spádu na širé trati (včetně jeho směru).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 212
Zajišťovací prostředky

(1) Použití zajišťovacích prostředků (včetně případného uzamykání uzamykatelných prostředků ke koleji) a způsob určení jejich účinku se řídí vnitřním předpisem dopravce.

(2) K zajištění vozidel proti ujetí se smí používat tyto zajišťovací prostředky:

a) provozuschopná průběžná brzda,

b) přímočinná brzda HV,

c) zajišťovací brzda, např. ruční brzda, pružinová střadačová, magnetická zajišťovací brzda s permanentním magnetem apod. (dále jen „ruční brzda“),

d) dřevěný klín (jen k zajištění hnacích vozidel),

e) zarážka (popř. uzamykatelná zarážka),

f) kovová podložka uzamykatelná.

(3) Na dráhách provozovaných SŽ se mohou pro zajišťování vozidel proti ujetí používat pouze zarážky opatřené žlutým nátěrem (popř. jiné výrazné barvy, vyjma bílé), které jsou nepoškozené.

(4) Zarážky používané k zastavování vozidel musí být v souladu s technickými požadavky SŽ[51] a zarážky, které tyto technické požadavky nesplňují, se nesmí na dráhách provozovaných SŽ používat.

(5) K zajištění vozidel proti ujetí může dopravce použít i zarážky dodané jako příslušenství hnacího vozidla.

(6) Na dráhách, provozovaných SŽ, se mohou používat zarážky:

a) se dvěma přírubami pro zajišťování vozidel proti ujetí nebo zastavování vozidel;

b) s jednou přírubou a pérem pouze pro zastavování vozidel. Zarážky s jednou přírubou jsou buď pravostranné, nebo levostranné.

(7) Zarážky (uzamykatelné zarážky) používané pro zajištění vozidel proti ujetí musí být položeny tak, aby přiléhaly na kolejnici celou třecí plochou, příruba zarážky přiléhala na vnitřní stranu kolejnice a jazyk zarážky byl v kontaktu s podloženým kolem nápravy. Kontaktem se rozumí, že se jazyk dotýká kola nebo plocha kola spočívá na jazyku zarážky.

Pokládat zarážky napříč na kolejnice pro zamezení dalšího pohybu vozidel je zakázáno.

[51] V době schválení tohoto předpisu je to SŽ PPD-5/2022 Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy ve věci technických požadavků na železniční vozové zarážky a kovové podložky uzamykatelné.

(8) Ve výhybkách a kolejových křižovatkách je používání zarážek zakázáno, pokud to není třeba k odvrácení hrozícího nebezpečí. Zarážky se pod zastavovanými vozidly nesmějí dostat až na výhybku, točnu, přesuvnu, kolejovou váhu, na kolejovou křižovatku nebo kolejnicový styk.

Není-li to nezbytně nutné, nesmí se při posunu klást zarážky na kolejnicový styk nebo v těsné blízkosti před kolejnicovým stykem ve směru pohybu vozidel, jakož i v oblouku. Musí-li být zarážka v nezbytném případě položena v oblouku, musí se položit na vnitřní kolejnici oblouku.

Položit zarážku na kolejnicový styk či v těsné blízkosti před něj se připouští pouze při odvrácení mimořádnosti nebo mimořádné události.

(9) Na kolejích u boční rampy, popř. u nástupiště s nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice se zarážky kladou zásadně na kolejnici vzdálenější od rampy, popř. od nástupiště s nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. V tomto případě se zarážky kladou na jednu kolejnici pod kola náprav. Podmínky stanoví dopravce.

ČÁST SEDMÁ
POSUN

kapitola I
Značení návěstidel

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 213
Základní pojmy

(1) **Nepřenosná návěstidla platná pro posun** je společný název pro:

a) hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaku i posun;

b) stop značky;

c) seřaďovací návěstidla;

d) spádovištní návěstidla;

e) návěstidla na kolejové váze (viz čl. 509).

(2) **Seřaďovací návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo platné jen pro posun.

(3) **Kmenové seřaďovací návěstidlo** je nepřenosné seřaďovací návěstidlo, jehož návěst Posun dovolen opakuje opakovací seřaďovací návěstidlo.

(4) **Opakovací seřaďovací návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo, které je v případě nevyhovující dohlednosti kmenového seřaďovacího návěstidla zřizováno pro potřebu opakování návěsti **Posun dovolen** kmenového světelného seřaďovacího návěstidla.

(5) **Spádovištní návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo platné pro posun na spádovišti. Návěstmi spádovištních návěstidel se řídí v seřaďovacím obvodu posun vozidel přes svážný pahrbek.

(6) **Kmenové spádovištní návěstidlo** je nepřenosné spádovištní návěstidlo, umístěné přímo na svážném pahrbku.

(7) **Samostatné opakovací spádovištní návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo před kmenovým spádovištním návěstidlem, které opakuje nebo předvěstí návěsti kmenového spádovištního návěstidla.

(8) **Vyčkávací návěstidlo** je proměnné nebo neproměnné seřaďovací návěstidlo.

Vyčkávací návěstidla se nově mohou zřizovat pouze se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu[52].

(9) **Označník** je neproměnné nepřenosné návěstidlo, které stanovuje hranici, za kterou je při posunu směrem ze stanice zakázáno posunovat; posun za označník je dovolen jen po splnění stanovených podmínek.

(10) **Návěstidlo na kolejové váze** je nepřenosné návěstidlo pro dovolení či zakázání jízdy vozidel na kolejové váze.

[52] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 214
Značení nepřenosných návěstidel platných pouze pro posun

(1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení seřaďovacích, spádovištních a vyčkávacích návěstidel. Příklady označovacích štítků těchto návěstidel jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných návěstidel.

(2) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:

a) označovacím štítkem, (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);

b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);

c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;

d) jen označovacím pásem.

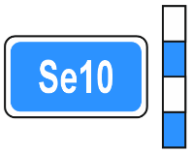
(3) Stožárová světelná návěstidla musí mít označovací pás.

(4) Označovací pás může být nahrazen nátěrem stožáru.

(5) Označovacím štítkem se seřaďovací návěstidla (vyjma vyčkávacích návěstidel) označují i ze zadní strany stožáru (u trpasličího návěstidla ze zadní strany trpasličího návěstidla). Nelze-li u trpasličích seřaďovacích návěstidel z prostorových důvodů umístit označovací štítek návěstidla na zadní stranu návěstidla, musí být na horní návěstní svítilně bílými nebo černými arabskými číslicemi napsáno číslo uvedené za zkratkou „Se“ (např. „Se1“ uvede se „1“).

(6) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.

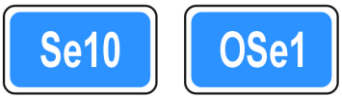
(7) **Světelná seřaďovací návěstidla** mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky. Označovací pás se na seřaďovací návěstidla umísťuje pouze z přední strany návěstidla.



obrázek 178

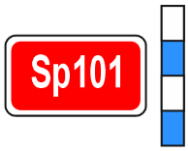
(8) **Mechanická seřaďovací návěstidla** mají značení modrými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů s modrými a bílými pruhy stejné délky.

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



obrázek 179

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



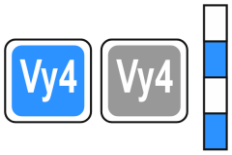
obrázek 180

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



obrázek 181

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



obrázek 182

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 215
Značení seřaďovacích návěstidel

(1) Seřaďovací návěstidla (vyjma vyčkávacích návěstidel) se označují zkratkou „Se“ a arabskými číslicemi postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem 1 a to zvlášť v každé stanici, dopravně D3, dopravně RB, nákladišti a na odbočce (např. „Se10“).



obrázek 183

(2) V samostatných obvodech stanice se seřaďovací návěstidla mohou číslovat stejnou stovkovou sérií, jako jsou číslovány koleje, pokud bude dodržena podmínka, že v obvodu jedné stanice nebude více seřaďovacích návěstidel stejného čísla.

(3) Jsou-li seřaďovací návěstidla ve stejné úrovni, číslují se zleva doprava ve směru od začátku ke konci trati.

(4) Zvětší-li se dodatečně počet seřaďovacích návěstidel, označí se dodatečně vložené seřaďovací návěstidlo číslem sousedního seřaďovacího návěstidla a postupně velkým písmenem abecedy (např. „Se10A“).

(5) U seřaďovacích návěstidel, která jsou obsluhována zaměstnancem Správy železnic a umístěna na vlečkách, se před zkratku „Se“ přidá ještě velké písmeno, zpravidla začáteční písmeno názvu vlečky, např. „TSe1“.

(6) Značení seřaďovacích návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 216
Značení opakovacích seřaďovacích návěstidel

Opakovací seřaďovací návěstidla se označují zkratkou „OSe“ a číslem kmenového seřaďovacího návěstidla. Je-li k jednomu kmenovému návěstidlu zřízeno více opakovacích seřaďovacích návěstidel, je před zkratkou „OSe“ římská číslice počínaje „I“ u návěstidla, které je nejblíže ke kmenovému návěstidlu (např. „IOSe 4“).



obrázek 184

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 217
Značení spádovištních návěstidel

(1) Spádovištní návěstidla se označují zkratkou „Sp“ a arabskou číslicí přísunové koleje, pro kterou platí (např. „Sp101“).



obrázek 185

(2) Není-li před spádovištním návěstidlem výtažná kolej, ale skupina kolejí, určí se číslo koleje pro označení návěstidla zpravidla podle průběžné koleje.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 218
Značení opakovacích spádovištních návěstidel

Samostatná opakovací spádovištní návěstidla se označují zkratkou „OSp“ a číslem koleje, pro níž platí. Je-li ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu zřízeno několik opakovacích spádovištních návěstidel, platí pro jejich označení stejný postup jako u opakovacích seřaďovacích návěstidel (např. „IOSp101“).



obrázek 186

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 219
Značení vyčkávacích návěstidel

(1) Vyčkávací návěstidla se označují zkratkou „Vy“ a arabskými číslicemi pořadí návěstidla od začátku ke konci trati počínaje číslem 1 a to zvlášť v každé stanici (např. „Vy4“).



obrázek 187

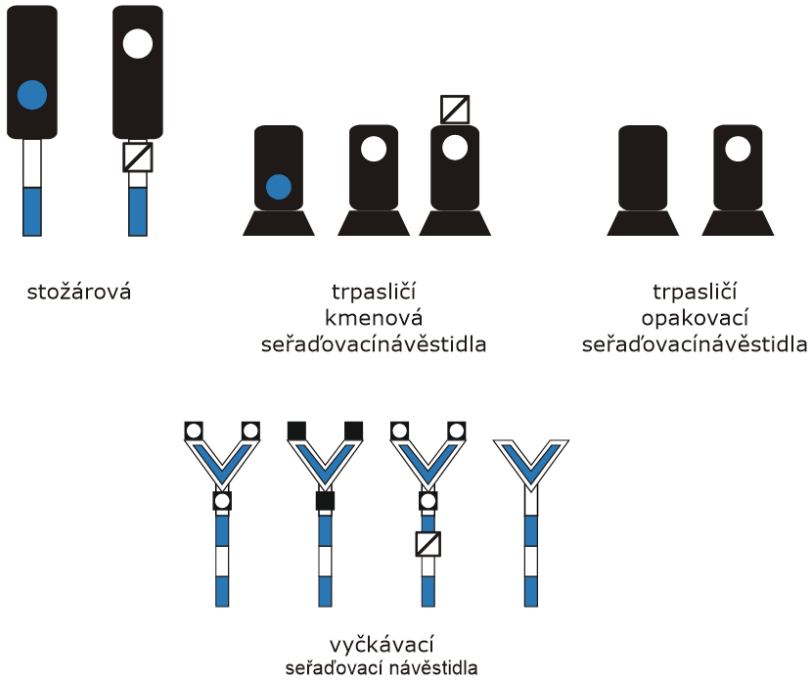
(2) Jsou-li vyčkávací návěstidla ve stejné úrovni, číslují se zleva doprava ve směru od začátku ke konci trati.

kapitola II
Návěsti seřaďovacích, spádovištních návěstidel a vyčkávacích návěstidel

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 220
Návěsti seřaďovacích návěstidel

(1) Příklady seřaďovacích návěstidel.

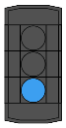


obrázek 188

(2) Nejzávažnější návěstí seřaďovacích návěstidel je návěst **Posun zakázán**.

(3) Zaměstnanec, který obsluhuje návěstidlo platné pro posun, může toto návěstidlo obsloužit (rozsvítit návěst **Posun dovolen**) až po sjednání posunu (viz čl. 229 a čl. 234) a splnění podmínek pro zahájení posunu (postavení posunové cesty apod). U návěstidel platných pro posun v obvodu pomocného stavědla platí, že obsluha pomocného stavědla je dovolena na základě souhlasu k obsluze pomocného stavědla, uděleného v souladu s předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

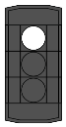
(4) **Posun zakázán**



modré světlo

- zakazuje posun
- čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před námezníkem (hrotem jazyka výhybky, výkolejkou) na konci příslušné koleje.

(5) **Posun dovolen**



bílé světlo

- dovoluje posun
- je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej:
  1. informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem
  2. je souhlasem k posunu.

(6) Pokud návěst **Posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě, musí zaměstnanec, který toto návěstidlo obsluhuje vyrozumět zaměstnance řídícího posun ještě před rozsvícením návěsti **Posun dovolen**:

a) o skutečnosti, že tato návěst není souhlasem k posunu, a zároveň

b) jakým způsobem bude dovolena jízda kolem tohoto návěstidla.

Podrobnosti musí být stanoveny v ZDD.

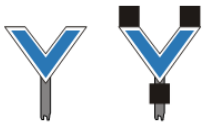
(7) Zaměstnanec přebírající obsluhu pomocného stavědla, u kterého po převzetí obsluhy dojde k rozsvícení návěsti **Posun dovolen** na návěstidlech platných pro posun v obvodu pomocného stavědla, a návěst není souhlasem k posunu, musí vždy před převzetím obsluhy pomocného stavědla vyrozumět zaměstnance zúčastněné na posunu:

a) o skutečnosti, že tato návěst není souhlasem k posunu, a zároveň

b) jakým způsobem bude dovolena jízda kolem tohoto návěstidla.

Podrobnosti musí být stanoveny v ZDD.

(8) **Posun zakázán**



modré písmeno „V" s bílým okrajem, u návěstidla doplněného třemi světly jsou světla zhaslá

- zakazuje posun
- čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem

  Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před námezníkem (hrotem jazyka výhybky, výkolejkou) na konci příslušné koleje.

(9) **Posun dovolen**



modré písmeno „V" s bílým okrajem, na jeho koncích jsou tři bílá světla

- dovoluje posun
- je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej:
  1. informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem
- je souhlasem k posunu.

(10) Neproměnné vyčkávací návěstidlo označuje místo, za které je zaměstnanci řídícímu posun dovoleno posunovat, jen pokud obdržel souhlas k posunu.

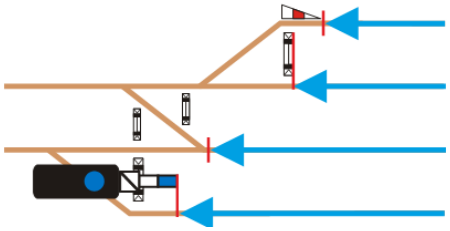
(11) Pokud je seřaďovací návěstidlo označeno návěstí **Skupinové návěstidlo** a návěstí návěst **Posun zakázán**, smí posunový díl dojet nejdále:

a) k výkolejce,

b) k námezníku příslušné koleje,

c) k hrotu jazyka výhybky,

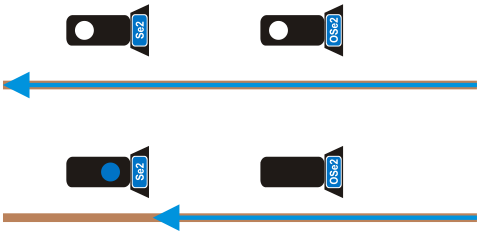
d) do úrovně skupinového návěstidla.



obrázek 189

(12) Je-li před seřaďovacím návěstidlem platným jen pro jednu kolej několik posunových dílů, platí návěst **Posun dovolen** jen pro první posunový díl nebo PMD. Další posunový díl nebo PMD musí vyčkat, až se po návěsti **Posun zakázán** tato znovu změní na návěst **Posun dovolen**.

(13) Pokud na opakovacím světelném seřaďovacím návěstidle nesvítí bílé světlo, je zaměstnanci řídícímu posun dovoleno posunovat nejdále ke kmenovému světelnému seřaďovacímu návěstidlu.



obrázek 190

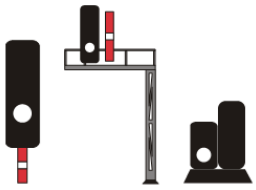
(14) Plní-li světelné seřaďovací návěstidlo funkci označníku, platí pro posun za toto návěstidlo veškerá ustanovení jako pro posun za označník.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 221
Návěst Posun dovolen na hlavních návěstidlech platných pro jízdu vlaku a posun

(1) Zaměstnanec, který obsluhuje hlavní návěstidlo platné pro posun, může toto návěstidlo obsloužit (rozsvítit návěst **Posun dovolen**) až po sjednání posunu (viz čl. 229 a čl. 234) a splnění podmínek pro zahájení posunu (postavení posunové cesty apod.). U návěstidel platných pro posun v obvodu pomocného stavědla platí, že obsluha pomocného stavědla je dovolena na základě souhlasu k obsluze pomocného stavědla, uděleného v souladu s předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

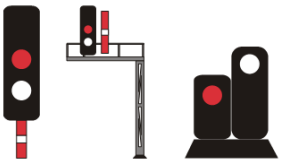
(2) **Posun dovolen**



bílé světlo

- nedovoluje jízdu vlaku
- dovoluje posun
- je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej:
  1. informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem
  2. je souhlasem k posunu

(3) **Posun dovolen**



bílé světlo a nad ním, popř. pod ním, červené světlo

- nedovoluje jízdu vlaku
- dovoluje posun
- je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej:
  1. informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem
  2. je souhlasem k posunu

(4) Pro návěst **Posun dovolen** světelného hlavního návěstidla platného pro jízdu vlaku i posun platí všechna ustanovení jako pro návěst **Posun dovolen** seřaďovacího návěstidla.

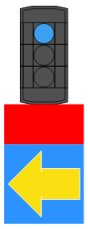
(5) Plní-li světelné hlavní návěstidlo funkci označníku, platí pro posun za toto návěstidlo veškerá ustanovení jako pro posun za označník.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 222
Návěsti pro posun na doplňkových návěstních svítilnách stop značek

(1) Pro návěsti **Stop značka ETCS a posun zakázán** a **Stop značka ETCS a posun dovolen** platí veškerá ustanovení platná pro návěst **Posun zakázán** a **Posun dovolen** na seřaďovacích návěstidlech.

(2) **Stop značka ETCS a posun zakázán**



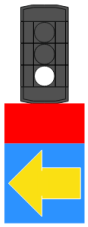
modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí

a

modré světlo

- zakazuje posun
- čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem

(3) **Stop značka ETCS a posun dovolen**



modrá čtvercová tabule, na ní žlutá šipka s bílým okrajem, směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí

a

bílé světlo

- dovoluje posun
- informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem
- je souhlasem k posunu

(4) Zaměstnanec, který obsluhuje návěstidlo platné pro posun, může toto návěstidlo obsloužit (rozsvítit návěst **Stop značka ETCS a posun dovolen**) až po sjednání posunu (viz čl. 229 a čl. 234) a splnění podmínek pro zahájení posunu (postavení posunové cesty apod.).

(5) Pokud návěst **Stop značka ETCS a posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě, musí zaměstnanec, který toto návěstidlo obsluhuje vyrozumět zaměstnance řídícího posun ještě před rozsvícením návěsti **Stop značka ETCS a posun dovolen**:

a) o skutečnosti, že tato návěst není souhlasem k posunu, a zároveň

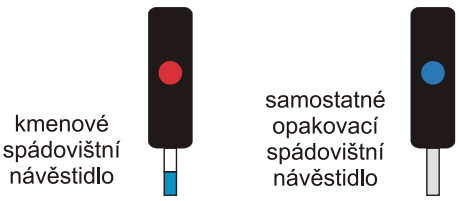
b) jakým způsobem bude dovolena jízda kolem tohoto návěstidla.

Podrobnosti musí být stanoveny v ZDD.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 223
Návěsti spádovištních návěstidel

(1) Příklady spádovištních návěstidel.



obrázek 191

(2) Nejzávažnější návěstí spádovištních návěstidel je návěst **Sunout zakázáno**.

(3) **Sunout zakázáno**



červené světlo

- návěst kmenového spádovištního návěstidla
- zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku

(4) **Sunout zakázáno**



modré světlo

- návěst samostatného opakovacího spádovištního návěstidla
- zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku

(5) **Posun dovolen**



červené světlo a bílé světlo

- návěst kmenového spádovištního návěstidla
- povoluje jízdu posunového dílu ke svážnému pahrbku pouze v případě, že byl posun sjednán (viz čl. 229 a čl. 234) a posun přes svážný pahrbek dovolen

(6) Podmínky jízdy posunového dílu přes svážný pahrbek na návěst **Posun dovolen** kmenového spádovištního návěstidla musí být stanoveny v ZDD.

(7) O skutečnosti, že bude jízda posunového dílu přes svážný pahrbek povolena na návěst **Posun dovolen**, musí být zpraven zaměstnanec řídící posun.

V případě, že zaměstnanec řídící posun nebyl zpraven o povolení jízdy posunového dílu na návěst **Posun dovolen**, nesmí povolit jízdu k svážnému pahrbku; postupuje, jako by na kmenovém spádovištním návěstidle byla návěst zakazující posun.

(8) **Sunout pomalu**



dvě bílá světla pod sebou

- přikazuje rychlost posunu vozidel nejvýše 5 km/h

(9) **Sunout rychleji**



jedno bílé světlo

- přikazuje rychlost posunu vozidel nejvýše 30 km/h

(10) **Zpět**



svítící bílé písmeno „Z"

- návěst indikátoru na spádovištním návěstidle
- zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku
- přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku

(11) **Zpět**



červené světlo a svítící bílé písmeno „Z"

- návěst kmenového spádovištního návěstidla a indikátoru
- zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku
- přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku

(12) **Zpět**



modré světlo a svítící bílé písmeno „Z"

- návěst samostatného opakovacího spádovištního návěstidla a indikátoru
- zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku
- přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku

(13) Při zhasnutí indikátoru s návěstí **Zpět** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

(14) **Přísun soupravy vozidel ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu**



dvě pomalu přerušovaná bílá světla pod sebou

- informuje o postavené posunové cestě ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu
- přikazuje strojvedoucímu zahájit přísun soupravy vozidel ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu

(15) Postup pro spouštění vozidel při poruše kmenového spádovištního návěstidla musí být uveden v ZDD.

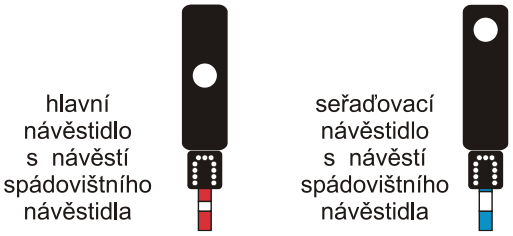
(16) Podle potřeby se mohou spádovištní návěstidla doplnit i zvukovým zařízením tak, že před každou změnou návěsti zazní krátký zvuk houkačky. Případné jiné využití houkačky může stanovit ZDD.

(17) Samostatná opakovací spádovištní návěstidla se rozsvěcují jen pro spádovištní posun nebo pro mimořádný posun v případě, že kmenové spádovištní návěstidlo umožňuje rozsvítit návěst **Posun dovolen** (při ostatním posunu nebo za vlakové dopravy jsou zhaslá).

(18) V případě poruchy návěstí samostatného opakovacího spádovištního návěstidla může dát zaměstnanec řídící posun pokyn strojvedoucímu pokračovat dále v sunutí posunového dílu na svážný pahrbek, pokud vidí návěsti dovolující tento pohyb na následujícím spádovištním návěstidle.

V opačném případě se řídí pokyny zaměstnance, obsluhujícího spádovištní návěstidlo.

(19) Návěsti **Sunout pomalu**, **Sunout rychleji** a **Přísun soupravy vozidel ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu** mohou též návěstit světelná hlavní návěstidla platná pro jízdu vlaků i posun nebo světelná seřaďovací návěstidla; tyto návěsti jsou v takovém případě doplněny návěstí **Na svážný pahrbek postaveno**. Tato návěstidla mohou návěstit i návěst **Zpět**, zpravidla bez návěsti **Na svážný pahrbek postaveno**.



obrázek 192

(20) **Na svážný pahrbek postaveno**



svítící bílý symbol svážného pahrbku

- upozorňuje na to, že návěst, dávaná návěstidlem, na jehož stožáru je indikátor umístěn, je návěstí samostatného opakovacího spádovištního návěstidla

(21) Při zhasnutí indikátoru s návěstí **Na svážný pahrbek postaveno** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 224
Poruchy seřaďovacích, spádovištních návěstidel a stop značek

(1) Pokud je seřaďovací, spádovištní návěstidlo, stop značka nebo DNS stop značky poškozeno, nekryje se žádnou návěstí, ale po zpravení všech zaměstnanců zúčastněných na posunu se postupuje jako při posunu kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun.

(2) Poškozené světelné seřaďovací, spádovištní návěstidlo nebo DNS stop značky s návěstí dovolující posun se musí zhasnout; není-li to možné, musí být o poruše zpraveni všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu a při posunu se postupuje jako při posunu kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun.

(3) V případě posunu:

a) kolem poškozené stop značky a nepoškozené DNS stop značky, se strojvedoucí řídí návěstmi DNS stop značky;

b) kolem poškozené DNS stop značky a nepoškozené stop značky, se postupuje jako při posunu kolem neobsluhovaného seřaďovacího návěstidla;

c) kolem poškozené stop značky a DNS stop značky se postupuje jako při posunu kolem neobsluhovaného seřaďovacího návěstidla.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 225
Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun

(1) Nelze-li pro poruchu nebo i z důvodu funkčnosti zabezpečovacího zařízení na hlavním, seřaďovacím, vyčkávacím, spádovištním návěstidle nebo DNS stop značky rozsvítit návěst dovolující posun, může udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k posunu kolem takového návěstidla jen ten zaměstnanec, který toto návěstidlo obsluhuje.

(2) Souhlas k posunu kolem neobsluhovaného návěstidla může být udělen buď:

a) pro každou jízdu zvlášť (rádiovým zařízením, telekomunikačním zařízením, ústně), ale pouze v případě, že seřaďovací, spádovištní návěstidlo nebo DNS stop značky nenávěstí v poškozeném stavu návěst **Posun dovolen**, popř. návěst **Stop značka ETCS a posun dovolen**, nebo

b) časovým vymezením, uvedeným v písemném rozkaze. V tomto případě musí být v písemném rozkaze uvedeno:

1. že příslušné návěstidlo platné pro posun se neobsluhuje;

2. odkud kam je posun povolen (např. mezi návěstidly);

3. časové vymezení platnosti písemného rozkazu.

(3) Po dobu časového vymezení souhlasu k jízdě posunového dílu kolem neobsluhovaného návěstidla musí být dodrženy tyto podmínky:

a) před neobsluhovaným návěstidlem je pouze jeden posunový díl, a

b) postavená posunová cesta nesmí být měněna a

c) strojvedoucí a zaměstnanec řídící posun (při posunu s posunovou četou) musí být zpraveni písemným rozkazem (viz odst. (2) písm. b) tohoto článku).

Ustanovení tohoto odstavce lze aplikovat pouze v jednom posunovacím obvodu (více posunovacích obvodech) přidělenému jednomu zaměstnanci řízení provozu (výpravčí, výhybkář).

Po dobu platnosti časového vymezení se posunuje jako na koleji bez nepřenosného návěstidla platného pro posun.

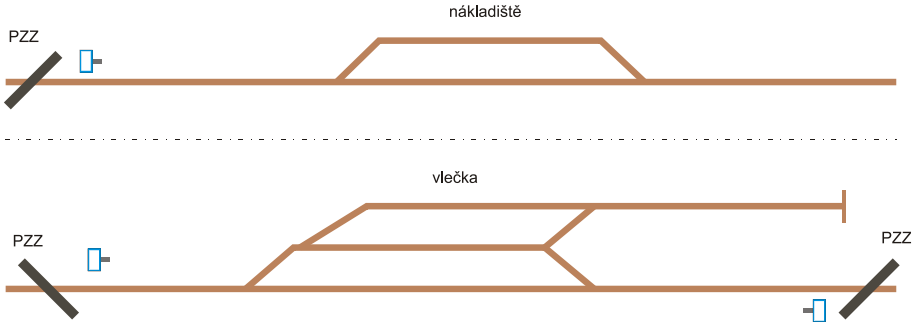
(4) Je-li před neobsluhovaným nepřenosným návěstidlem platným pro posun několik posunových dílů, musí každý z nich obdržet samostatný souhlas k posunu.

(5) Strojvedoucí (při posunu bez posunové čety) nebo zaměstnanec řídící posun (při posunu s posunovou četou) musí o skutečnostech uvedených v odst. (2) a odst. (3) písm. c) tohoto článku informovat všechny ostatní zúčastněné zaměstnance.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

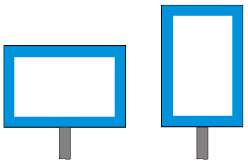
článek 226
Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky

(1) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** je návěst vymezující obvod nákladiště (vlečky) na širé trati, ve kterém lze při obsluze nákladiště (vlečky) provádět posun směrem k PZZ, jehož obsluha není součástí obsluhy zabezpečovacího zařízení (dále jen „ZZ“) nákladiště (vlečky). Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** se umísťuje jen, je-li to třeba podle odst. (4) tohoto článku.



obrázek 193

(2) **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**



bílá obdélníková deska s modrým okrajem, postavená na delší straně; návěstidlo je vyrobeno z reflexního materiálu

- stanovuje místo na trati, kam až nejdále lze posunovat

V případě nedostatku místa mohou být návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** postavena na kratší straně.

(3) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** je platná pro strojvedoucího vlaku, PMD nebo posunového dílu (zaměstnance v čele sunutých vozidel), který bude provádět obsluhu nákladiště (vlečky) a určuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutých vozidel) místo, kam smí nejdále posunovat na traťové koleji širé trati.

(4) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** musí být umístěna:

a) před ovládacím úsekem PZZ (jeho částí nevyloučenou z ovládacího úseku PZZ při obsluze nákladiště nebo vlečky) v případě, že je nežádoucí uvedení PZS do výstražného stavu;

b) před oddílovým nebo krycím návěstidlem, které kryje PZZ.

(5) Umístění návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** musí být uvedeno v TTP.

(6) Podmínky pro jízdy vozidel v nákladišti za návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** při obsluze nákladiště stanoví ZDD.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 227
Ruční a slyšitelné návěsti pro posun

(1) Ruční návěsti pro posun jsou návěsti, kterými se dává pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu nebo se jimi pohyb ovlivňuje. Podle potřeby se viditelné návěsti doplňují slyšitelnými návěstmi.

Ručními návěstmi pro posun se mohou udělovat pokyny i strojvedoucímu vlaku (např. uvolnění zadního námezníku).

(2) Ruční návěsti musí být dávány do doby:

a) než zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, splní pokyn nebo

b) než dávanou ruční návěst mine vozidlo, na kterém má stanoviště zaměstnanec, jemuž je návěst určena nebo

c) než je jejich převzetí potvrzeno stanoveným způsobem.

(3) Jen výjimečně, pokud dojde ke ztrátě nebo poškození červeného praporku zaměstnance dopravce a strojvedoucí je o tomto zpraven, je dovoleno dávat zaměstnanci dopravce denní ruční návěsti pro posun bez červeného praporku. Podmínky musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

(4) Je-li pohyb vozidel řízen ručními návěstmi pro posun, musí být tyto návěsti dávány po celou potřebnou dobu jízdy. Toto ustanovení neplatí pro návěsti **Stlačit**, **Odraz** nebo **Souhlas k jízdě**.

(5) **Vzdálit**

denní návěst

svislé dlouhé pohyby červeným praporkem



noční návěst

svislé dlouhé pohyby ruční svítilnou s bílým světlem



slyšitelné doplnění návěsti



píšťalka

podle potřeby doplněné o jeden dlouhý zvuk píšťalky

- přikazuje pohyb vozidel směrem od zaměstnance, který tuto návěst dává

(6) Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí **Vzdálit**.

(7) **Přiblížit**

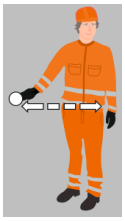
denní návěst

vodorovné dlouhé pohyby červeným praporkem



noční návěst

vodorovné dlouhé pohyby ruční svítilnou s bílým světlem



slyšitelné doplnění návěsti



píšťalka

podle potřeby doplněné o dva dlouhé zvuky píšťalky

- přikazuje pohyb vozidel směrem k zaměstnanci, který tuto návěst dává

(8) Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí **Přiblížit**.

(9) **Stlačit**

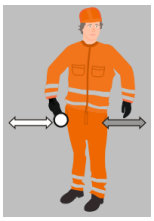
denní návěst

vodorovné krátké pohyby rukama k sobě a od sebe, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek



noční návěst

vodorovné krátké pohyby rukama k sobě a od sebe, v jedné ruce drží zaměstnanec ruční svítilnu s bílým světlem



slyšitelná návěst



píšťalka

dva krátké zvuky píšťalky rychle za sebou

- přikazuje strojvedoucímu stlačit vozidla, aby mohla být svěšena nebo rozvěšena
- při vjezdu vlaku na obsazenou kolej informuje strojvedoucího o možnosti najetí na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení

(10) **Popotáhnout**

denní návěst

svislé krátké pohyby rukama zdviženýma vzhůru, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek



noční návěst

svislé krátké pohyby rukama zdviženýma vzhůru, v jedné ruce drží zaměstnanec ruční svítilnu s bílým světlem



slyšitelné doplnění návěsti



o jeden dlouhý zvuk nebo o dva dlouhé zvuky píšťalky

- přikazuje strojvedoucímu kratší pohyb vozidel
- v případě stojících vozidel se viditelná návěst **Popotáhnout** musí vždy doplnit jedním nebo dvěma dlouhými zvuky (jako u návěsti **Vzdálit** nebo **Přiblížit**) podle požadovaného směru pohybu vozidel

(11) **Pomalu**

denní návěst

šikmo vzhůru ruka s červeným praporkem



noční návěst

šikmo vzhůru ruka s ruční svítilnou s bílým světlem





slyšitelná návěst

opakovaně dlouhý zvuk píšťalky

- přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše 5 km/h
- předvěstí ruční návěst pro posun **Stůj**

(12) Ruční návěst pro posun **Pomalu** musí být dávána v posledních 100 m (odhadem) před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započetím posunu nerozhodne jinak. Bude-li sunutí prováděno na vzdálenost kratší než 100 m, musí zaměstnanec řídící posun na tuto skutečnost strojvedoucího upozornit.

Nenásleduje-li bezprostředně po návěsti **Pomalu** snížení rychlosti vozidel, je zaměstnanec posunové čety povinen dát neprodleně návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

(13) **Stůj**

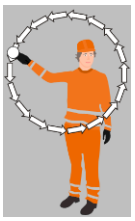
denní návěst

kruhové pohyby nataženou rukou s červeným praporkem



noční návěst

kruhové pohyby nataženou rukou s ruční svítilnou s bílým světlem



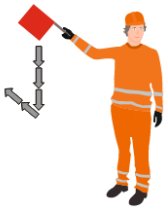


slyšitelná návěst

tři krátké zvuky píšťalky

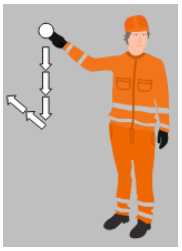
- přikazuje strojvedoucímu neprodleně zastavit pohyb vozidel

(14) **Odraz**



denní návěst

volný pohyb shora dolů a pak rychle šikmo vzhůru červeným praporkem



noční návěst

volný pohyb shora dolů a pak rychle šikmo vzhůru ruční svítilnou s bílým světlem

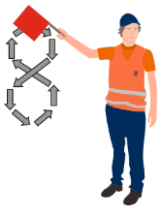


slyšitelné doplnění návěsti

podle potřeby doplněný o jeden dlouhý a jeden krátký zvuk píšťalky

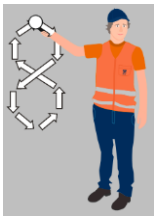
- přikazuje rychlý pohyb vozidel k zaměstnanci, dávajícímu tuto návěst
- slyšitelný pokyn může strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí

(15) **Souhlas k jízdě**



denní návěst

opisování svislé osmičky červeným praporkem



noční návěst

opisování svislé osmičky ruční svítilnou s bílým světlem

- dává výhybkář
- informuje zaměstnance řídícího posun o postavené posunové cestě
- je souhlasem k posunu

(16) Návěstí **Souhlas k jízdě** může dát člen doprovodu vlaku pokyn k jízdě vlaku, popř. PMD do (z) dopravny D3 nebo dopravny RB. Podmínky jsou stanoveny předpisem D3 nebo předpisem D4.

(17) **Výhybka je uvolněna**



slyšitelná návěst

dva krátké zvuky lokomotivní houkačkou

- dává na žádost výhybkáře strojvedoucí
- upozorňuje na to, že všechna vozidla uvolnila výhybkářem určenou výhybku

kapitola III
Posun

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 228
Základní pojmy

(1) **Souhlas k posunu** je informací pro zaměstnance řídícího posun, že jsou splněny podmínky pro jízdu posunového dílu.

(2) **Zaměstnancem řídícím posun** je odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem, který sjednaný posun řídí.

(3) Sjednáním posunu se rozumí sdělení požadavku na posun (viz čl. 229 odst. (4) a (5)) a projednání vlastní technologie provádění posunu.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 229
Všeobecná ustanovení

(1) Pokud je posun vykonáván hnacím vozidlem s aktivním ETCS (i v oblasti nevybavené traťovou částí ETCS), provádí se zásadně v módu **Posun (SH)**, vyjma případu, kdy se jízda posunového dílu mění v jízdu vlaku bez zastavení (viz čl. 239). Podrobnosti stanoví předpis Z8.

(2) Jízdy posunových dílů v dopravnách s kolejovým rozvětvením s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly nevybavenými ETCS.

(3) Konkrétní podmínky pro posun včetně sjednání posunu na:

a) styku drah,

b) vlečkách provozovaných SŽ,

c) nákladištích a odstavování vozidel na traťové koleji v nákladišti

musí být uvedeny v ZDD.

(4) Posun může být prováděn na základě požadavku:

a) oprávněného zaměstnance dopravce;

b) zaměstnance SŽ v případech, kdy okolnosti na straně provozování dráhy vyžadují provedení posunu.

(5) Oprávněný zaměstnanec dopravce musí odborně způsobilému zaměstnanci SŽ oznámit tyto informace o požadovaném posunu:

a) Název dopravce, funkci a příjmení v případě, že je oznámení prováděno telekomunikačním zařízením nebo osobně, pokud se nejedná o zaměstnance řídícího posun.

b) Požadavek na provedení posunu. Oznámení může být provedeno:

1. v rámci tvorby pomůcek JŘ, včetně změn vyplývajících z opatření dopravce při výlukách;

2. prostřednictvím IS;

3. telekomunikačním zařízením;

4. osobně.

c) zda bude prováděn posun s posunovou četou;

d) zda bude prováděn posun s vozidly nezaručujícími součinnost s kolejovými úseky;

e) způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím (výhybkářem), případně rádiovou síť, prostřednictvím které bude posun prováděn;

f) na tratích s trakčním vedením, zda bude posun prováděn s vozidly závislé trakce;

g) zda požaduje po ukončení posunu obsazení koleje určené pro jízdu vlaku odstavenými vozidly;

h) další potřebné údaje mající vliv na provádění posunu (např. omezená rychlost posunového dílu).

(6) Posun může být prováděn:

a) s posunovou četou,

b) bez posunové čety,

v obvodu dopraven s kolejovým rozvětvením nebo na širé trati (obsluha nákladišť, obsluha vleček, pohyb v místě manipulace PMD).

(7) Podle toho, jakým způsobem jsou při posunu uváděna vozidla do pohybu, rozeznáváme posun:

a) hnacími vozidly;

b) ruční;

c) silničními vozidly;

d) mechanizačními zařízeními a prostředky (např. vrátkem, navijákem, strkačem apod.).

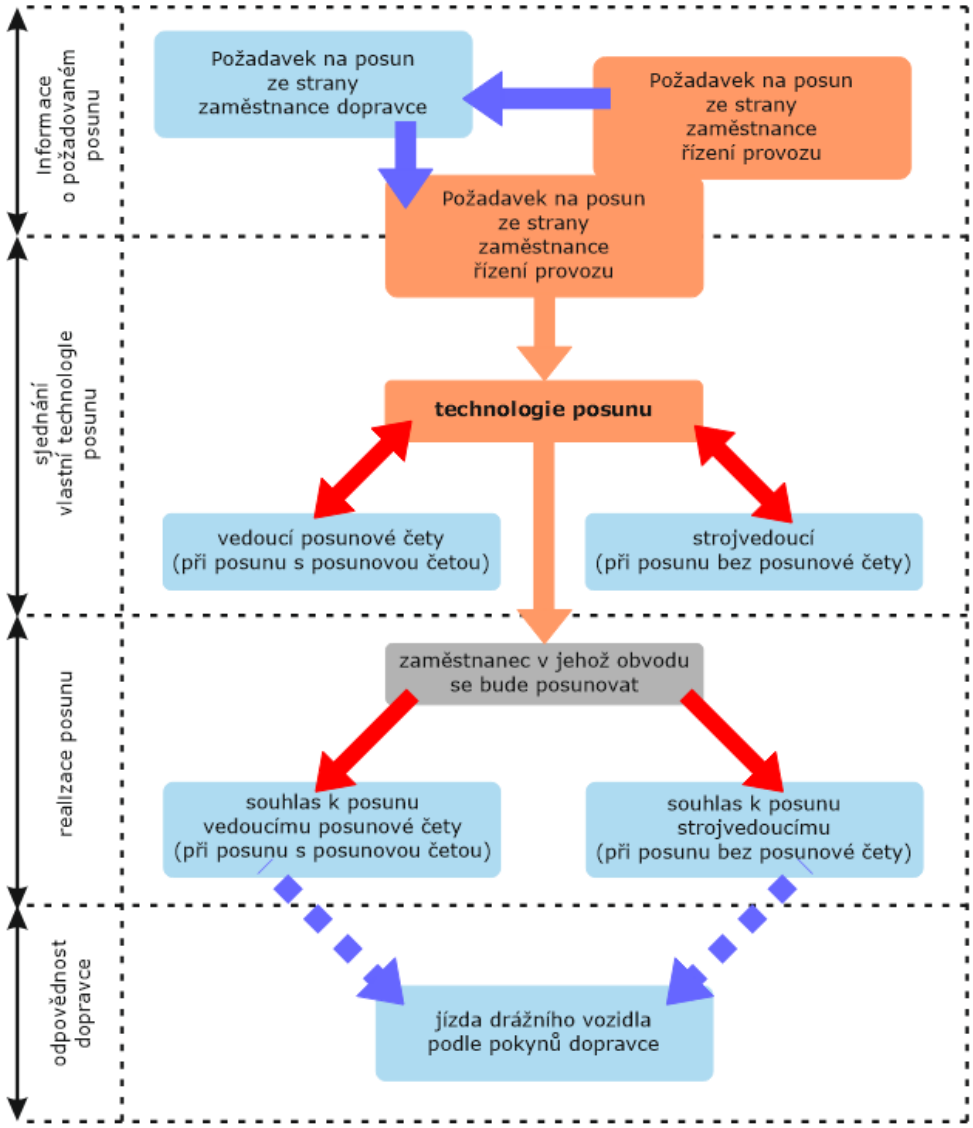
(8) Na styku vzájemně zaústěných drah musí ZDD stanovit podmínky:

a) pro sjednání posunu,

b) pro stavění posunových cest na styku vzájemně zaústěných drah,

c) způsobu ohlášení uvolnění koleje a ukončení posunu.

(9) Schéma postupu provádění posunu.



obrázek 194

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 230
Posunovací obvod

(1) **Posunovací obvod** je vymezená část kolejiště dopravny s kolejovým rozvětvením, kde zaměstnanec stanovený ZDD plní povinnosti výhybkáře.

(2) V ZDD musí být stanoveny posunovací obvody tak, aby odpovídaly obvodům pro přestavování výhybek (včetně výkolejek) jednotlivých stavědel, výhybkářských stanovišť nebo pomocných stavědel.

(3) Hranice posunovacích obvodů na sebe musí bezprostředně navazovat, ale nesmí se v žádném případě překrývat.

(4) V případě, že posunovací obvod je přidělen odborně způsobilému zaměstnanci dopravce, je v tomto posunovacím obvodu zakázán posun více posunových dílů, není-li povolen ZDD; v takovém případě musí být v ZDD stanoveny podmínky pro tento posun.

Při posunu více posunových dílů jednoho dopravce v jednom posunovacím obvodu, musí plnit po celou dobu posunu v jednom a témže posunovacím obvodu povinnosti výhybkáře jen jeden zaměstnanec dopravce.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 231
Zaměstnanci vykonávající posun

(1) Na jednom posunovém dílu může posun řídit pouze jeden odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

(2) Zaměstnancem řídícím posun je:

a) při posunu s posunovou četou odborně způsobilý zaměstnanec dopravce (dále jen „vedoucí posunové čety“);

b) při posunu bez posunové čety strojvedoucí;

c) zaměstnanec, který při jednoduchém posunu rozhoduje o pohybu vozidel a tento pohyb řídí.

(3) Zaměstnanec řídící posun při posunu s posunovou četou plní tyto povinnosti:

a) sjednává posun;

b) organizuje a řídí pohyb posunového dílu;

c) v průběhu posunu komunikuje se zaměstnanci dopravce, kteří se podílí na jízdě posunového dílu (se strojvedoucím, s posunovači);

d) v průběhu posunu komunikuje se zaměstnanci řízení provozu, kteří se podílí na jízdě posunového dílu (výpravčí, výhybkáři).

Zaměstnanec řídící posun musí povinnosti uvedené v písm. a) tohoto odstavce plnit vždy sám; povinnosti uvedené v písm. b) až d) tohoto odstavce může předat jinému zaměstnanci odborně způsobilému k řízení posunu.

Ve všech případech, kdy zaměstnanec řídící posun předá plnění povinností uvedených v písm. b) a d) tohoto odstavce jinému odborně způsobilému zaměstnanci, musí o této skutečnosti informovat výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu.

Dojde-li ke změně zaměstnance, který plní povinnosti zaměstnance řídícího posun, zpraví o této skutečnosti odstupující zaměstnanec výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu přímo nebo prostřednictvím výpravčího.

(4) Zaměstnanec řídící posun při posunu bez posunové čety plní tyto povinnosti:

a) sjednává posun;

b) provádí vlastní posun;

c) v průběhu posunu komunikuje s výhybkáři, kteří se podílí na jízdě posunového dílu.

Zaměstnanec řídící posun musí povinnosti uvedené v tomto odstavci plnit sám.

(5) Zaměstnanec řídící posun podle odst. (2) písm. c) má stanoveny povinnosti v čl. 233.

(6) Ve všech případech, kdy dojde ke změně zaměstnance řídícího posun při posunu s posunovou četou, zpraví o této skutečnosti odstupující zaměstnanec výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu přímo nebo prostřednictvím výpravčího.

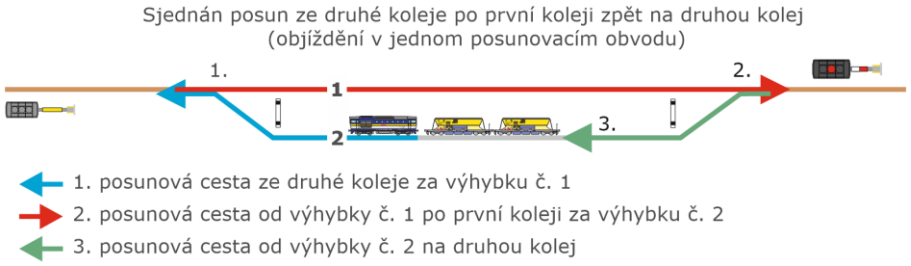
(7) Budou-li v posunovém dílu zařazena činná nebo k službě pohotová hnací vozidla více dopravců, musí se dopravci dohodnout, který z nich bude jízdu posunového dílu sjednávat a zajišťovat. Pokud nedojde k dohodě mezi dopravci, nesmí být jízda posunového dílu s více dopravci sjednána.

(8) Pro určení vedoucího vozidla posunového dílu platí ustanovení čl. 22 odst. (5).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 232
Posunová cesta

(1) **Posunovou cestou** v dopravně s kolejovým rozvětvením se rozumí úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun na základě sjednané posunové cesty; při posunu do sousedního posunovacího obvodu však nejdále k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun, nebo k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**, nebo k návěstidlu s návěstí **Hranice izolovaného úseku** nebo k námezníku, k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce v sousedním posunovacím obvodu.



obrázek 195

(2) **Posunovou cestou** na traťové koleji širé tratě, v obvodu nákladiště (vlečky), se rozumí úsek traťové koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun.

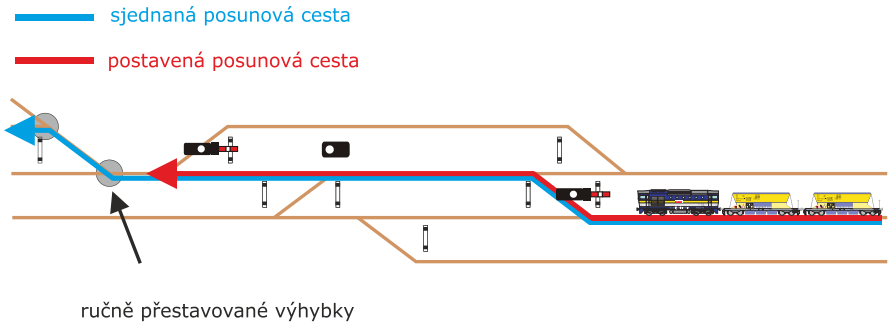
Je-li na širé trati umístěno návěstidlo s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**, pak nejdále k tomuto návěstidlu.

Není-li na širé trati umístěno návěstidlo s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**, pak až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun.

(3) **Postavená posunová cesta** je posunová cesta nebo část posunové cesty, ve které musí být dotčené výhybky, výkolejky, kolejové křižovatky s PHS, točny a přesuvny správně přestaveny pro sjednanou jízdu posunového dílu a přejezdy s PZZ (centrální přechod s VZPK), přes které se bude posunovat, musí být uzavřeny (odchylky pro uzavření přejezdu jsou stanoveny v čl. 252).

(4) Je-li mezi čelem posunového dílu a místem, kde končí posunová cesta, více návěstidel platných pro posun, řídí se strojvedoucí u taženého posunového dílu (zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu) návěstmi těchto návěstidel. Nevidí-li na návěst následujícího návěstidla, musí předpokládat, že na tomto návěstidle je návěst zakazující jízdu posunového dílu.

(5) Nemůže-li výhybkář postavit najednou celou sjednanou posunovou cestu (např. posun do posunovacího obvodu s ručně přestavovanými výhybkami) a postavená část posunové cesty **nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun**, musí vždy před udělením souhlasu k posunu zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty a případně s ním dohodnout další postup.



obrázek 196

Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i v případě, že celá posunová cesta nebude postavena z dopravních důvodů a výhybkář předpokládá prodloužení pobytu posunového dílu u některého proměnného návěstidla platného pro posun o více jak 5 minut.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 233
Jednoduchý posun

(1) **Jednoduchým posunem** se rozumí ruční posun nebo posun silničními vozidly a mechanizačním zařízením (prostředky). Jednoduchý posun se sjednává, ale souhlas k posunu se nedává.

(2) Při jednoduchém posunu zaměstnanec řídící posun musí:

a) sjednat posun;

b) seznámit zaměstnance zúčastněné na posunu s technologií jednoduchého posunu;

c) dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu;

d) zajistit, že během posunu a po ukončení posunu nebudou vozidly obsazeny výhybky, nemá-li k obsazení výhybek souhlas od výpravčího nebo zaměstnance určeného ZDD.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 234
Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků

(1) Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se souhlasem výpravčího.

(2) Výpravčí vždy oznámí zaměstnanci řídícímu posun technologii posunu:

a) Začátek a konec posunových cest (viz čl. 232, obrázek 195), včetně kolejí, po kterých bude posun prováděn.

b) Časové vymezení povoleného posunu, je-li to vzhledem k dopravní situaci ve stanici (v odbočce) nutné (např. „Posun dovolen od 10:00 do 10:20“).

c) Čas, kdy musí být některé z kolejí určených pro jízdu vlaků uvolněny dříve, než bude ukončen povolený posun (např. „V 10:45 musí být kolej číslo 2a volná“), je-li to vzhledem k dopravní situaci ve stanici (v odbočce) nutné.

d) Které koleje a výhybky bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené.

e) Mimořádnosti, které zaměstnanci řídícímu posun nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu (např. přechodné omezení rychlosti na kolejích, na kterých se bude posunovat, porucha PZZ apod.).

O mimořádnostech uvedených v tomto písmenu, musí být strojvedoucí zpraven vždy písemným rozkazem.

f) Vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnost trakčního vedení (včetně způsobu projíždění elektrických dělení, je-li výpravčímu znám), o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz, je-li posun prováděn vozidly závislé trakce.

O mimořádnostech uvedených v tomto písmenu, musí být strojvedoucí zpraven vždy prokazatelně (viz čl. 40). O neumístění návěstidel pro elektrický provoz musí být strojvedoucí zpraven vždy písemným rozkazem.

g) Zda požaduje, aby mu zaměstnanec řídící posun ohlásil, že byl posun ukončen. Při posunu s vozidly nezaručujícími součinnost s kolejovými úseky, za snížené viditelnosti nebo byl-li posun povolen v nepřehledném úseku, musí výpravčí hlášení zaměstnance řídícího posun o ukončení posunu vyžadovat vždy.

(3) Jedná-li se o posun posunovacích záloh v obvodu stanice, může výpravčí o mimořádnostech strojvedoucího zpravit písemným rozkazem při prvním sjednávání posunu a tento písemný rozkaz platí do doby uplynutí platnosti písemného rozkazu nebo než dojde ke zrušení původního písemného rozkazu vydáním nového písemného rozkazu.

(4) V případě, že byl na příkaz výpravčího přerušen posun, může zaměstnanec řídící posun pokračovat v posunu na základě nového souhlasu k posunu.

Přerušený posun se znovu nesjednává.

(5) Nařídil-li výpravčí zaměstnanci řídícímu posun, že mu má ohlásit ukončení posunu, musí zaměstnanec řídící posun ohlásit výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře:

a) které koleje zůstaly po ukončení posunu obsazené;

b) které koleje byly po ukončení posunu uvolněny;

c) ukončení posunu.

(6) Po ukončení posunu (popř. během posunu) si výpravčí ověří (např. pohledem, dotazem, ohlášením ukončení posunu), zda byl (je) posun proveden (prováděn) podle sjednané technologie posunu.

(7) Souhlas k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků, souhlas k obsazení těchto kolejí vozidly, ohlášení ukončení posunu a uvolnění těchto kolejí od vozidel zaměstnancem řídícím posun nemusí výpravčí (výhybkář) zapisovat, nenařizuje-li mu to ZDD.

ZDD může nařídit dokumentaci hlášení podle odst. (5) tohoto článku s uvedením jejího způsobu a případné použití upamatovávacích pomůcek s ohledem na druh staničního zabezpečovacího zařízení.

Za snížené viditelnosti nebo byl-li posun povolen v nepřehledném úseku, musí být hlášení zaměstnance řídícího posun o ukončení posunu a uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků od vozidel dokumentováno v telefonním zápisníku vždy, není-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 235
Posun na ostatních kolejích

Pro posun na ostatních kolejích platí ustanovení této kapitoly a ZDD[53].

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 236
Souhlas k posunu

(1) Souhlas k posunu se uděluje zaměstnanci řídícímu posun následovně:

a) Návěstí **Posun dovolen.** Rozsvícením návěsti **Posun dovolen** informuje zaměstnanec obsluhující toto návěstidlo, že jsou splněny podmínky pro jízdu posunového dílu nejen za toto návěstidlo, ale i mezi čelem posunového dílu a tímto návěstidlem.

V případě, že je mezi čelem posunového dílu a návěstidlem platným pro posun výhybka, výkolejka, centrální přechod s VZPK nebo přejezd, může zaměstnanec na tomto návěstidle rozsvítit návěst **Posun dovolen** pouze v případě, že jsou splněny podmínky jízdy posunového dílu přes tyto prvky. Podmínky musí být stanoveny v ZDD,

b) Návěstí **Stop značka ETCS a posun dovolen**. Rozsvícením návěsti **Stop značka ETCS a posun dovolen** informuje zaměstnanec obsluhující toto návěstidlo, že jsou splněny podmínky pro jízdu posunového dílu nejen za toto návěstidlo, ale i mezi čelem posunového dílu a tímto návěstidlem.

V případě, že je mezi čelem posunového dílu a návěstidlem platným pro posun výhybka, výkolejka, centrální přechod s VZPK nebo přejezd, může zaměstnanec na tomto návěstidle rozsvítit návěst **Stop značka ETCS a posun dovolen** pouze v případě, že jsou splněny podmínky jízdy posunového dílu přes tyto prvky. Podmínky musí být stanoveny v ZDD,

c) Návěstí **Souhlas k jízdě**.

[53] Podrobnosti stanoví předpis D5 a SŽ D5-1 Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček.

d) Ústně nebo telekomunikačním zařízením.

Při posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného návěstidla platného pro posun takto:

„První záloha (označení posunového dílu) ve stanici Bor, návěstidlo L5 se neobsluhuje, z páté koleje směrem ke stanici Les posun dovolen."

e) Návěstí dovolující jízdu vlaku hlavního návěstidla platného jen pro příslušnou kolej pro jízdy mezi jednotlivými obvody stanice nebo pro jízdy na vlečku a z vlečky, pokud je to povoleno v ZDD. V případě, že je souhlas k posunu dáván návěstí dovolující jízdu vlaku hlavního návěstidla, pak seřaďovací návěstidla umístěná v obvodu výhybek přilehlých k tomuto hlavnímu návěstidlu pro jízdu posunového dílu neplatí.

(2) Po udělení souhlasu k posunu může zaměstnanec řídící posun udělit strojvedoucímu (není-li zaměstnancem řídícím posun sám strojvedoucí), v souladu s vnitřním předpisem dopravce, pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu.

(3) Výhybkář může udělit souhlas k posunu ve svém posunovacím obvodu, když:

a) zkontroloval, zda úsek koleje pro uskutečnění jízdy posunového dílu je volný, vyjma koleje, na kterou se bude posunovat;

b) mu bylo ohlášeno zaměstnancem, který v jeho posunovacím obvodu obsluhuje výhybky, výkolejky nebo PZZ (VZPK), že výhybky, výkolejky jsou správně přestaveny a PZZ (VZPK) je uzavřeno;

c) postavil a zkontroloval sjednanou posunovou cestu.

(4) Přestavení výhybek, výkolejek nebo uzavření PZZ, centrálního přechodu s VZPK pro zamýšlený posun se nesmí považovat za souhlas k posunu.

(5) Dostal-li zaměstnanec řídící posun souhlas k posunu od výhybkáře, nemusí správné postavení posunové cesty kontrolovat. Musí ale podle možnosti (a to i v průběhu jízdy) sledovat, zda je posunová cesta postavena podle jeho požadavku nebo podle informace výhybkáře.

Zjistí-li zaměstnanec řídící posun nebo strojvedoucí anebo člen posunové čety, že sjednaná posunová cesta není pro jízdu posunového dílu správně postavena, nesmí být posunový díl uveden do pohybu, nebo musí být učiněna všechna opatření k neprodlenému zastavení posunového dílu a závada musí být co nejdříve ohlášena příslušnému výhybkáři.

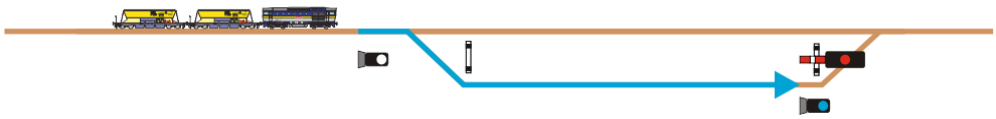
(6) Stojí-li na téže koleji před návěstidlem platným pro posun připraveno k posunu více posunových dílů (včetně PMD), platí souhlas k posunu podle odst. (1) písm. a) a d) tohoto článku, jen pro první posunový díl stojící před tímto návěstidlem.

(7) Návěst **Posun dovolen** nebo **Stop značka ETCS a posun dovolen** na návěstidle platném pro posun přímo u koleje, pro kterou platí, dává zaměstnanci řídícímu posun informaci, že je sjednaná posunová cesta postavena od tohoto návěstidla, až k dalšímu:

a) návěstidlu platnému pro posun přímo u koleje, pro kterou platí ve směru jízdy posunového dílu;

b) skupinovému návěstidlu platnému pro posun ve směru jízdy posunového dílu;

není-li odborně způsobilým zaměstnancem příslušného posunovacího obvodu stanoveno jinak.



obrázek 197

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 237
Organizace posunu

(1) Návěsti pro posun musí být dávány tak, aby bylo zřejmé, že se vztahují jen na vlastní posun, a tak, aby jimi nemohla být rušena jízda vlaků anebo jiných posunových dílů.

(2) Při dávání pokynů pro posun rádiovým zařízením se postupuje podle ustanovení předpisu Z11.

(3) **Při posunu musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů**.

(4) Rychlost při posunu se řídí podle toho, jak je posunový díl brzděn, podle délky posunového dílu, podle hmotnosti posunového dílu, podle dovolené rychlosti vozidel a dalších okolností (najíždění na kolejovou váhu, na vozidla obsazená osobami, počasí, sklonové poměry apod.).

(5) Při posunu se nesmí překročit rychlost:

a) 40 km/h, jsou-li vozidla tažena a vedoucí vozidlo je řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu nebo jedná-li se o samostatné hnací vozidlo (spojená hnací vozidla nebo SHV);

b) 30 km/h, jsou-li vozidla sunuta, a dále ve všech případech, kdy vedoucí vozidlo posunového dílu není řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu;

c) 5 km/h, tj. rychlost chůze, při najíždění na drážní vozidla, popř. zarážedlo čelní rampy.

Omezení traťové rychlosti, platná pro vlaky, se vztahují i na posun.

(6) Při posunu je s posunovanými vozidly zakázáno:

a) najíždět na jiná drážní vozidla rychlostí vyšší než 5 km/h;

b) najíždět na zarážedlo (s výjimkou zarážedla čelní rampy, je-li to nutné pro technologii nakládky nebo vykládky).

(7) Při posunu sunutím musí jet na čelním vozidle (není-li k tomu toto vozidlo uzpůsobeno, pak nejdále na druhém vozidle) nebo před vozidly jít určený odborně způsobilý zaměstnanec tak, aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost a aby mohl přehlédnout kolej před vozidly a dávat potřebné návěsti. Toto ustanovení se nevztahuje na posun při odrážení a spouštění vozidel.

(8) Může-li být ohrožena bezpečnost cestujících posunem v místech, určených pro veřejnost (nástupiště s úrovňovým přístupem), je strojvedoucí povinen sledovat kolej před sebou, dávat návěst **Pozor** a podle potřeby snížit rychlost na nejvýše 10 km/h v prostoru pro nástup a výstup cestujících.

Má-li strojvedoucí omezen rozhled nebo jsou-li vozidla sunuta, musí před posunovým dílem jít člen posunové čety. Zaměstnanec v čele posunového dílu musí cestujícím dávat potřebné pokyny pro jejich bezpečnost.

V případech, kdy není přímo ohrožena bezpečnost cestujících (při posunu kolem nástupišť s mimoúrovňovým přístupem nebo centrálním přechodem s VZPK), může člen posunové čety jet na prvním vozidle posunového dílu. Strojvedoucí návěst **Pozor** dává podle pokynů zaměstnance v čele sunutého posunového dílu.

(9) Zaměstnanec řídící posun může dát pokyn ke změně směru jízdy posunového dílu za těchto podmínek:

a) Celý posunový díl uvolnil výhybku, která je rozhodná pro postavení sjednané úvraťové posunové cesty (není kryta nepřenosným návěstidlem pro posun) a má udělen souhlas k posunu nebo

b) celý posunový díl minul nepřenosné návěstidlo platné pro posun, kterým bude posun opačným směrem dovolován a má udělen souhlas k posunu.

Pokud nemůže toto návěstidlo minout, může dát pokyn ke změně směru jízdy, až po udělení souhlasu k posunu nebo

c) celý posunový díl minul návěstidlo s návěstí **Hranice izolovaného úseku** (je-li umístěno) a má udělen souhlas k posunu.

(10) Ruční návěsti pro posun mohou být přenášeny prostřednictvím určeného člena posunové čety. Způsob přenášení návěstí mezi členy posunového dílu musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

(11) Ústní pokyny nebo pokyny telekomunikačním zařízením nemusí být v průběhu posunu samotného hnacího vozidla nebo taženého posunového dílu zaměstnancem řídícím posun dávány opakovaně, pokud bylo strojvedoucímu předem oznámeno místo, kde musí čelo posunového dílu zastavit.

(12) Po ukončeném posunu smí zaměstnanec řídící posun nechat stát vozidla na výhybkách, a na kolejových spojkách jen se souhlasem výpravčího.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 238
Změna jízdy vlaku v jízdu posunového dílu bez zastavení

(1) Změna jízdy vlaku v jízdu posunového dílu bez zastavení musí být sjednána jako posun bez posunové čety. Vlak se změní v posunový díl v okamžiku, kdy čelo vlaku mine úroveň návěstidla, u kterého končí vlaková cesta.

(2) Vlak v módu **Plný dohled (FS)** vjíždějící na kolej ve stanici, na jejímž konci je návěstidlo se světelnou návěstí dovolující jízdu posunového dílu, může být samočinně přepnut do módu **Posun (SH)**.

Pokud se mezi místem přepnutí mobilní části ETCS do módu **Posun (SH)** a místem, kde vlaku končí vlaková cesta, nachází návěstidlo platné pro posun, jeho návěsti pro jízdu vlaku neplatí, přestože je již v módu **Posun (SH)**.

(3) Dojde-li k samočinnému přepnutí do módu **Posun (SH)** podle odst. (2) tohoto článku a posun byl sjednán v souladu s čl. 229 a čl. 234, mění se vlak v posunový díl, v okamžiku, kdy čelo vlaku mine návěstidlo se světelnou návěstí dovolující jízdu posunového dílu, u kterého mu končila vlaková cesta.

Nebyl-li posun sjednán, musí strojvedoucí vlaku zastavit před místem, kde končí vlaková cesta. Pokračovat v další jízdě může až po sjednání posunu v souladu s tímto předpisem.

(4) Ve stanici, kde není:

a) možné automatické přepnutí do módu **Posun (SH)** nebo

b) automatická výzva k přechodu do módu **Posun (SH)**

na základě postavené posunové cesty v pokračování vlakové cesty, je zakázáno postavit posunovou cestu v pokračování vlakové cesty před zastavením vlaku. Tato skutečnost musí být na základě podkladů dodaných organizační složkou provozovatele dráhy SŽ odpovídající za provozuschopnost dráhy (dále jen „OSPD“) uvedena v ZDD.

(5) Ve stanici, ve které je vypnuto ETCS nebo která hraničí s tratí, kde je vypnuto ETCS, nemusí být možné automatické přepnutí do módu **Posun (SH)** na základě postavené posunové cesty v pokračování vlakové cesty.

V tomto případě musí strojvedoucí zastavit před místem, kde končí vlaková cesta, a poté může ručně zvolit mód **Posun (SH)**.

Výpravčí nesmí postavit posunovou cestu v pokračování vlakové cesty před zastavením vlaku.

(6) Strojvedoucí vlaku, který jede v jiném módu než **Plný dohled (FS)** a mění se na posunový díl, musí zastavit před místem, kde končí vlaková cesta, a poté může ručně zvolit mód **Posun (SH)**.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 239
Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení

(1) Posun se může změnit v jízdu vlaku, aniž by posunový díl zastavil, při splnění všech následujících podmínek:

a) technologické úkony, potřebné pro jízdu vlaku (vyhotovení dopravcem stanovené dokumentace o vlaku, udělení pokynu vyjadřujícího souhlas k odjezdu u vlaku s přepravou cestujících apod.), budou provedeny již před uvedením posunového dílu do pohybu;

b) strojvedoucí bude výpravčím zpraven, na které koleji (příp. i ve kterém obvodu stanice) a u kterého návěstidla začíná vlaková cesta (viz odst. (4) tohoto článku);

c) do doby, než čelo posunového dílu mine návěstidlo, u kterého začíná vlaková cesta, jedná strojvedoucí jako při posunu, rychlost 40 km/h (není-li nařízena rychlost nižší) však nesmí překročit do doby, než toto návěstidlo mine poslední vozidlo.

V případě, že se jízda posunového dílu mění v jízdu vlaku podle tohoto odstavce, ukončení posunu se neohlašuje.

(2) Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení musí být sjednána jako posun bez posunové čety.

(3) **Souhlas k posunu není nikdy rozkazem k odjezdu vlaku**.

(4) Vlaková cesta odjíždějícího vlaku podle odst. (1) tohoto článku začíná u hlavního návěstidla s návěstí dovolující jízdu vlaku na konci odjezdové koleje. Tam, kde takové návěstidlo není nebo není přímo u koleje, začíná u návěsti **Konec vlakové cesty**.

(5) Jestliže se na základě sjednání posunu jízda posunového dílu má změnit v jízdu vlaku, aniž by posunový díl zastavil, strojvedoucí posunového dílu jedoucího s aktivním ETCS provede zahájení mise před zahájením jízdy posunového dílu. Přechod do módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nebo do módu **Nevybavená trať (UN)** může strojvedoucí potvrdit až po udělení souhlasu k posunu.

Jízda posunového dílu se změní v jízdu vlaku bez zastavení u nejbližšího hlavního návěstidla (stop značky) ve směru jízdy bez ohledu na to, zda dojde k přepnutí do jiného módu ETCS nebo nikoliv.

●8

článek 240
Povinnosti výpravčího

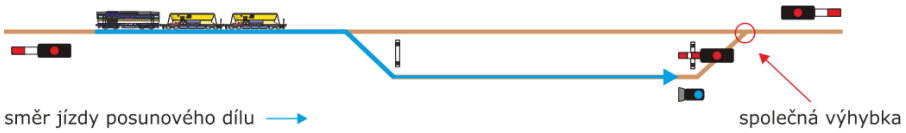
(1) Pokud ve stanici společně vykonává dopravní službu více výpravčích, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.

(2) Souhlas k posunu může výpravčí udělit jen tehdy, sjedná-li jízdu posunového dílu s výhybkáři, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat.

(3) Výpravčí může dát souhlas k posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování není zajištěna přímá boční ochrana jízdních cest, jen tehdy, nejedná-li se o kolej sbíhající se s kolejí, na kterou je postavená nebo sjednaná jiná jízdní cesta.

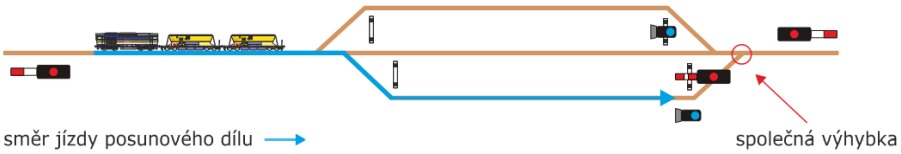
Po dobu tohoto posunu musí výpravčí upamatovávací pomůckou zajistit, aby nebyla postavena jiná jízdní cesta, která by mohla být tímto posunem ohrožena. Ustanovení tohoto odstavce se týká:

a) výhybek společných pro jízdu na sousední kolej (viz obrázek 198);



obrázek 198

b) výhybek v jednom zhlaví společných pro jízdu vozidla na sousední koleje (viz obrázek 199).



obrázek 199

(4) Výpravčí musí zpravit výhybkáře, v jejichž posunovacích obvodech bude prováděn posun, o způsobu komunikace se zaměstnancem řídícím posun.

(5) Pokud výpravčí nařizuje (sám nebo prostřednictvím výhybkáře) přerušení posunu:

a) vedoucímu posunové čety při posunu s posunovou četou nebo

b) strojvedoucímu při posunu bez posunové čety,

musí oznámit důvod přerušení posunu, a kdy bude možné ve sjednaném posunu pokračovat.

●8 ●9 ●12 ●13

článek 241
Povinnosti výhybkáře – zaměstnance řízení provozu

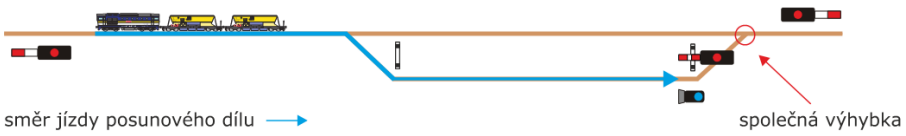
(1) Pokud na stavědle nebo výhybkářském stanovišti společně vykonává dopravní službu více výhybkářů, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.

(2) Výhybkář ve svém posunovacím obvodu může udělit souhlas k posunu na ostatních kolejích pouze se souhlasem výpravčího.

(3) Výhybkář může dát souhlas k posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování není zajištěna přímá boční ochrana jízdních cest, jen tehdy, nejedná-li se o kolej sbíhající se s kolejí, na kterou je postavená nebo sjednaná jiná jízdní cesta.

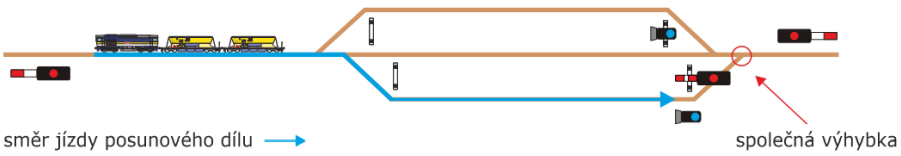
Po dobu tohoto posunu musí výhybkář upamatovávací pomůckou zajistit, aby nebyla postavena jiná jízdní cesta, která by mohla být tímto posunem ohrožena. Ustanovení tohoto odstavce se týká:

a) výhybek společných pro jízdu na sousední kolej (viz obrázek 200);



obrázek 200

b) výhybek v jednom zhlaví společných pro jízdu vozidla na sousední koleje (viz obrázek 201).



obrázek 201

V případě, že byl na příkaz výpravčího přerušen posun, může výhybkář udělit souhlas k posunu pouze na základě souhlasu výpravčího.

(4) Výhybkář smí postavit posunovou cestu, jen je-li posun sjednán, a pokud tato posunová cesta nebude ohrožovat jinou postavenou nebo sjednanou jízdní cestu.

(5) Nedává-li výhybkář souhlas k posunu návěstí **Posun dovolen** nebo **Stop značka ETCS a posun dovolen**, může jej dát zaměstnanci řídícímu posun jen takovým způsobem, aby neuvedl v omyl jiný posunový díl.

(6) Dříve než výhybkář dovolí posun do sousedního posunovacího obvodu, musí tento posun s příslušným výhybkářem sjednat. Pokud je sousední posunovací obvod v jiné stanici, v jiném obvodu stanice, na vlečce apod., musí ZDD stanovit způsob sjednávání posunu.

(7) Zrušit souhlas k posunu a zrušit postavenou posunovou cestu může výhybkář jen tehdy, pokud mu zaměstnanec řídící posun ohlásil zastavení posunu.

(8) Pokud návěst **Posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě, musí o tom výhybkář vyrozumět všechny zaměstnance řídící posun, kteří jsou v jeho posunovacím obvodu nebo do tohoto obvodu pojedou před udělením souhlasu k posunu. Seznam těchto návěstidel musí být uveden v ZDD.

(9) Před převzetím obsluhy pomocného stavědla musí výhybkář vyrozumět:

a) všechny výhybkáře sousedních posunovacích obvodů o převzetí obsluhy pomocného stavědla a musí se s nimi dohodnout o způsobu sjednávání jízdy vozidel do (z) obvodu pomocného stavědla;

b) všechny zaměstnance řídící posun, kteří posunují v obvodu pomocného stavědla, o způsobu provedení posunu.

(10) O ukončení (vrácení) obsluhy pomocného stavědla musí výhybkář vyrozumět všechny výhybkáře sousedních posunovacích obvodů a všechny zaměstnance řídící posun, kteří posunují v obvodu pomocného stavědla.

(11) Ustanovení odst. (9) a (10) tohoto článku platí i pro případy, kdy výhybkář přebírá obsluhu elektromagnetického zámku.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 242
Povinnosti výhybkáře – zaměstnance dopravce

(1) Zaměstnanec dopravce, který plní povinnosti výhybkáře, může udělit souhlas k posunu pouze tehdy, byl-li posun sjednán se zaměstnancem řízení provozu.

(2) V případě, že byl na příkaz zaměstnance řízení provozu posun přerušen, může výhybkář udělit souhlas k posunu na základě nového souhlasu zaměstnance řízení provozu, který přerušení posunu nařídil.

(3) Dříve než výhybkář dovolí posun do sousedního posunovacího obvodu, musí tento posun sjednat s příslušným výhybkářem. Pokud je sousední posunovací obvod v jiném obvodu stanice, na vlečce apod., musí ZDD stanovit způsob sjednávání posunu.

(4) Zrušit souhlas k posunu a zrušit postavenou posunovou cestu může výhybkář jen tehdy, pokud mu zaměstnanec řídící posun ohlásil zastavení posunu.

(5) Výhybkář může převzít nebo ukončit obsluhu pomocného stavědla (popř. elektromagnetického zámku) pouze tehdy, byl-li k obsluze pověřen zaměstnancem řídícím posun. Tohoto pověření není třeba, je-li tímto výhybkářem sám zaměstnanec řídící posun.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 243
Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety

(1) Zaměstnanec řídící posun musí včas před zahájením posunu sjednat posun podle čl. 229 a čl. 234.

(2) Zaměstnanec řídící posun musí před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance posunové čety a strojvedoucího (není-li strojvedoucí zároveň zaměstnancem řídícím posun):

a) o technologii posunu;

b) o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy a

c) o způsobu komunikace mezi zaměstnancem řídícím posun, strojvedoucím a členy posunové čety;

d) při posunu vozidlem závislé trakce se zdviženým sběračem o vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnosti trakčního vedení.

(3) Při posunu s posunovou četou musí zaměstnanec řídící posun výhybkáři udělit pokyn k postavení sjednané posunové cesty pro každou posunovou cestu zvlášť v případě, že se při sjednání posunu nedohodli předem jinak (tzn. při sjednání posunu byly jednotlivé posunové cesty již domluveny).

Dostal-li výhybkář pokyn k postavení posunové cesty v rozporu se sjednanou posunovou cestou nebo v rozporu se začátkem a/nebo koncem posunové cesty stanovených výpravčím, nesmí tuto posunovou cestu postavit a musí zaměstnance řídícího posun na tuto skutečnost upozornit.

(4) Pokud nedal výhybkář zaměstnanci řídícímu posun souhlas k posunu, nesmí zaměstnanec řídící posun v posunovacím obvodu výhybkáře zahájit posun.

(5) Při posunu s posunovou četou je zaměstnanec řídící posun povinen:

a) požadovat postavení posunové cesty jen v souladu se začátkem a koncem posunové cesty sjednané se zaměstnancem řízení provozu;

b) okamžitě ohlásit zaměstnanci řízení provozu, se kterým posun sjednal, že posun nebude možné ukončit ve stanoveném čase, a vyžádat si další pokyny;

c) zaujmout při posunu takové místo, aby z něho mohl sledovat a řídit posun;

d) dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu, nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře.

(6) Při posunu s posunovou četou musí vedoucí posunové čety před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu dodržet ustanovení vnitřního předpisu dopravce a tohoto předpisu.

(7) Při posunu s posunovou četou může vedoucí posunové čety pověřit plněním povinností, uvedených v odst. (5) písm. a) tohoto článku jiného zaměstnance posunové čety.

V tomto případě pak za plnění těchto povinností je plně odpovědný tento člen posunové čety. Podmínky pro předání těchto povinností na jiného zaměstnance posunové čety musí stanovit vnitřní předpis dopravce.

(8) Při posunu s posunovou četou může vedoucí posunové čety (odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem) strojvedoucímu udělit pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu pouze tehdy, byl-li posun sjednán a výhybkář mu udělil souhlas k posunu (není-li výhybkářem sám).

V případě, že jsou v posunové cestě nepřenosná návěstidla platná pro posun a pro jízdu posunového dílu jsou obsluhována, může vedoucí posunové čety (odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem) strojvedoucímu udělit pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu jen tehdy, pokud se přesvědčil, že první návěstidlo svou návěstí jízdu posunového dílu dovoluje. Dále se strojvedoucí nebo zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu řídí návěstmi ostatních návěstidel platných pro posun v posunové cestě.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 244
Povinnosti strojvedoucího

(1) Zjistí-li strojvedoucí takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu, nesmí uvést posunový díl do pohybu.

(2) Strojvedoucí může uvést posunový díl do pohybu za těchto podmínek:

a) při posunu s posunovou četou obdržel pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu od vedoucího posunové čety nebo jím určeného člena posunové čety;

b) při posunu bez posunové čety obdržel souhlas k posunu

a jen za podmínky, že zná technologii posunu. Je-li posunový díl průběžně brzděn, musí být ověřena činnost průběžné brzdy. Způsob ověření účinku průběžné brzdy stanoví předpis dopravce.

(3) Strojvedoucí je při posunu povinen:

a) splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun;

b) řídit se pokyny dávanými ručními návěstmi pro posun, telekomunikačním zařízením nebo ústně;

c) sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat) a rozmístění vozidel v posunové cestě;

d) sledovat, zda se v kolejišti nenacházejí osoby (může-li je ze svého stanoviště zpozorovat);

e) zastavit posunový díl nejdále v místě oznámeného konce posunové cesty;

f) zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu, nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle požadavku zaměstnance řídícího posun nebo podle informace výhybkáře.

(4) Ustanovení odst. (3) tohoto článku musí strojvedoucí plnit vždy:

a) u taženého posunového dílu;

b) při sunutí speciálních vozidel bez posunové čety (viz čl. 246).

(5) Při posunu s posunovou četou u sunutých posunových dílů musí plnění povinností stanovených v odst. (3) písm. a) až d) tohoto článku zajistit vždy zaměstnanec v čele posunového dílu. Dodržení ustanovení odst. (3) písm. e) a f) musí tento zaměstnanec zajistit u strojvedoucího vedoucího vozidla posunového dílu.

(6) Nemůže-li strojvedoucí při posunu s posunovou četou dále pozorovat ruční návěsti pro posun, popř. člen posunové čety návěsti přestal dávat, musí posunový díl neprodleně zastavit. Při odrazu není třeba návěst **Odraz** opakovat. Strojvedoucí musí zastavit posunový díl na návěst **Stůj**, nebo ztratí-li z dohledu zaměstnance, který dal návěst **Odraz**.

(7) Zjistí-li strojvedoucí, že při posunu s posunovou četou došlo k poruše nebo přerušení rádiového spojení, musí ihned zastavit a se zaměstnancem řídícím posun dohodnout další postup. To platí i v případě, kdy není strojvedoucímu předávána příslušná návěst v předepsaném intervalu.

(8) Vozidla závislé trakce zařazená v posunovém dílu (vyjma vedoucího vozidla) mohou mít zdvižen sběrač pouze se souhlasem zaměstnance řídícího posun. V případě, že zaměstnanec řídící posun udělil souhlas, musí dále stanovit, jakým způsobem bude strojvedoucí (zaměstnanec obsluhující sběrač) informován o nutnosti stažení sběrače.

(9) Je-li hnací vozidlo při posunu řízeno strojvedoucím rádiovým dálkovým ovládáním, má tento strojvedoucí ještě i veškeré povinnosti zaměstnance řídícího posun; tento posun není považován za posun bez posunové čety.

(10) Pokud je strojvedoucí vyrozuměn, že návěst **Posun dovolen** nebo **Stop značka ETCS a posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k posunu ani informací o postavené posunové cestě za toto návěstidlo, nesmí se na tuto návěst rozjet bez pokynu zaměstnance řídícího posun.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 245
Posun bez posunové čety – všeobecná ustanovení

(1) O tom, že bude posun prováděn bez posunové čety, rozhoduje strojvedoucí vyjma případů uvedených v odst. (2) tohoto článku.

(2) Posun bez posunové čety lze provádět při posunu:

a) tažených posunových dílů;

b) samostatných hnacích vozidel;

c) spojených více hnacích vozidel, jsou-li hnací vozidla řízena ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled;

d) speciálních vozidel podle čl. 246.

(3) Posun bez posunové čety musí být sjednán v souladu s čl. 229 a čl. 234.

(4) Při posunu bez posunové čety je zaměstnanec řídící posun povinen:

a) zajistit, že posun bude prováděn v souladu s vnitřním předpisem dopravce a tímto předpisem;

b) okamžitě ohlásit zaměstnanci řízení provozu, že posun nebude možné ukončit ve stanoveném čase a vyžádat si další pokyny.

(5) Při posunu bez posunové čety musí být všechna vozidla posunového dílu zapojena do průběžné brzdy. Způsob ověření účinku průběžné brzdy stanoví předpis dopravce. U speciálních vozidel, která nesplňují tyto požadavky, stanoví podmínky pro brzdění předpis dopravce.

(6) Nejsou-li splněny podmínky pro posun bez posunové čety podle tohoto článku, nesmí být posun bez posunové čety prováděn.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 246
Posun bez posunové čety speciálními vozidly

(1) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly je možné sunutí speciálních vozidel; délka takto sunutých speciálních vozidel může být maximálně 25 m, pokud strojvedoucímu při řízení speciálního vozidla nebrání ve výhledu konstrukce sunutých speciálních vozidel nebo případný náklad spočívající na těchto sunutých speciálních vozidlech.

(2) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly je sunutí speciálních vozidel v místech určených pro veřejnost (nástupiště s úrovňovým přístupem) zakázáno, vyjma posunu kolem nástupišť s mimoúrovňovým přístupem nebo centrálním přechodem s VZPK.

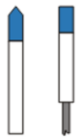
(3) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly sunutím musí být posunová cesta vždy volná až k oznámenému místu zastavení.

(4) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly sunutím musí být postavení a volnost posunové cesty (části posunové cesty) oznámeno zaměstnanci, který dává strojvedoucímu souhlas k posunu, popř. k pokračování v posunu (pokud tuto posunovou cestu nestaví sám).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 247
Posun k označníku

(1) **Posun zakázán**


označník

bílý sloupek s modrou hlavicí nebo bílá obdélníková deska, postavená na užší straně, s modrou horní částí; deska je z reflexního materiálu

- zakazuje při posunu směrem z dopravny s kolejovým rozvětvením posunovat za úroveň tohoto návěstidla

(2) Označník není vstřícné návěstidlo. Návěst **Posun zakázán** je platná pouze pro jízdu posunového dílu směrem ze stanice.

(3) Funkci označníku může plnit:

a) světelné seřaďovací návěstidlo;

b) světelné hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaků i posun;

c) odjezdová stop značka.

(4) Označník musí být umístěn ve všech dopravnách s kolejovým rozvětvením (vyjma odboček a dopraven D3) a umísťuje se na záhlaví:

a) stanice (výhybny) ve vzdálenosti minimálně 50 m od vjezdového návěstidla, resp. samostatného sloupku s označovacím pásem vjezdového návěstidla;

b) dopravny RB ve vzdálenosti minimálně 50 m od lichoběžníkové tabulky.

Označník musí být umístěn i v dopravnách RB bez kolejového rozvětvení.

V odbočce se umisťuje označník v případě, že je v ní na nevyloučených kolejích předpokládán posun (např. obsluha zaústěné vlečky). Označníky v odbočkách i u jiných kolejí umístěné před účinností předpisu SŽ D1 mohou zůstat zachovány.

(5) Odchylky v umístění označníku může stanovit gestorský útvar tohoto předpisu[54], včetně stanovení podmínek jízdy za odchylně umístěný označník, které musí být uvedeny v ZDD.

(6) Při posunu směrem z dopravny s kolejovým rozvětvením (vyjma dopravny D3) se může posunovat pouze do úrovně označníku.

(7) Za dodržení ustanovení odst. (6) tohoto článku odpovídá:

a) strojvedoucí vedoucího vozidla v čele posunového dílu, nebo

b) strojvedoucí speciálního vozidla, který sune speciální vozidla bez posunové čety (viz čl. 246), nebo

c) zaměstnanec v čele posunového dílu u sunutých posunových dílů.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 248
Posun za označník

(1) Jsou-li splněny podmínky pro jízdu posunového dílu za označník podle tohoto předpisu přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)** před tím, než čelo vozidla mine hranici oblasti posunu ETCS funkci „Potlačení (Override)", přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)" aktivní (viz předpis Z8, Příloha D)[55].

(2) Posun za označník nebo za návěstidlo, které plní funkci označníku, je dovolen jen se souhlasem výpravčího.

(3) Při posunu za označník nesmí konec posunového dílu opustit obvod dopravny s kolejovým rozvětvením.

(4) Posun za označník smí být prováděn nejdále do úrovně vjezdového návěstidla sousední dopravny s kolejovým rozvětvením.

(5) Posun za označník v přilehlé stanici směrem na trať D3 nebo v autonomní dopravně směrem na trať RB je dovolen:

a) do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy vlastní přilehlé stanice nebo autonomní dopravny. V tomto případě, nemusí mít strojvedoucí znalost předpisu D3 nebo D4;

b) za úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy za podmínek stanovených předpisem D3 nebo D4.

(6) Ustanovení o posunu za označník platí i pro posun za světelné seřaďovací (popř. hlavní) návěstidlo, které plní funkci označníku.

(7) Požadavek posunu za označník (včetně předpokládané doby trvání posunu a místa kam nejdále požaduje posunovat za označník) oznámí zaměstnanec řídící posun výpravčímu:

a) při sjednávání posunu (viz čl. 229 a čl. 234), je-li mu známo, že bude nutno posunovat za označník, nebo

b) zjistí-li to v průběhu posunu, vyžádá si souhlas k posunu za označník dodatečně od výpravčího přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

[54] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

[55] Volbou funkce „Potlačení (Override)" nedochází v tomto případě ke změně módu.

(8) Výpravčí stanice, ve které se má uskutečnit posun za označník, musí mít k tomuto posunu souhlas výpravčího sousední stanice (dirigujícího dispečera nebo dispečera RB) a oba musí umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD.

O posunu za označník výpravčí dále zpraví všechny zaměstnance řízení provozu, kterých se tento posun týká (např. výhybkáře, závoráře).

(9) Výpravčí může udělit souhlas k posunu za označník, pokud:

a) nedal výpravčímu sousední stanice souhlas s jízdou vlaku po příslušné traťové koleji;

b) se vrátil vlak jedoucí do km a zpět nebo odvěšená část vlaku, vracející se z trati, jedoucí po stejné traťové koleji;

c) nebyla na příslušné traťové koleji dovolena jízda PMD (bez ohledu na směr jízdy);

d) v mezistaničním úseku s traťovým zabezpečovacím zařízením, vybaveným traťovým souhlasem v činnosti, má na příslušné traťové koleji přijatý traťový souhlas. Neumožňuje-li typ traťového souhlasu, aby byl při posunu za označník přijatý traťový souhlas ve stanici, ve které je posun za označník uskutečňován, musí to být uvedeno v ZDD obou stanic.

(10) V době trvání posunu za označník nesmí žádný výpravčí (dirigující dispečer nebo dispečer RB), kterého se posun za označník týká, na příslušné traťové koleji:

a) dovolit jízdu vlaku ani PMD;

b) povolit posun za označník proti sobě;

c) změnit směr uděleného traťového souhlasu.

(11) Je-li mezi označníkem a vjezdovým návěstidlem přejezd s PZZ, musí být uvedeny v ZDD povinnosti zaměstnanců pro zajištění bezpečnosti na přejezdu při posunu za označník.

Výpravčí musí při posunu za označník zajistit i uzavření těch přejezdů s PZZ na širé trati, na které může posunový díl s ohledem na svou délku dojet. Místo, kam až pojede posunový díl při posunu za označník, musí výpravčímu oznámit zaměstnanec řídící posun.

(12) Strojvedoucí při posunu za označník musí být zpraven o:

a) tom, kdy musí být posun za označník ukončen;

b) směru jízdy, popř. i číslu traťové koleje;

c) jízdě za vlakem;

d) místě, kam až je jízda posunového dílu dovolena s ohledem na polohu ovládacích úseků PZZ;

e) neúčinkování PZZ;

f) případném přechodném omezení traťové rychlosti;

g) pracovním místě na trati;

h) dalších důležitých okolnostech, týkajících se konkrétní jízdy posunového dílu.

O skutečnostech uvedených písm. c) až h) tohoto odstavce musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.

Ve všech případech, kdy je sunut posunový díl za označník a strojvedoucí je zpraven o skutečnostech uvedených v písm. c) až h) tohoto článku písemným rozkazem, musí být písemným rozkazem zpraven i zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu. Zpravení zaměstnance v čele sunutého posunového dílu zajišťuje strojvedoucí.

(13) Ukončení posunu za označník a uvolnění příslušné koleje za označníkem od všech vozidel ohlásí zaměstnanec řídící posun výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.

(14) Výpravčí informuje o ukončení posunu za označník výpravčího sousední stanice (dirigujícího dispečera nebo dispečera RB) a všechny zaměstnance řízení provozu (např. výhybkáře, závoráře), kterým byl tento posun oznámen.

(15) V případě, že je nutné mimořádně povolit posun za označník (tzn. k nutnosti posunu za označník došlo po odjezdu vlaku ze sousední stanice, dopravny D3 nebo dopravny RB) a na příslušné traťové koleji je dovolena jízda vlaku směrem k dopravně s kolejovým rozvětvením, může výpravčí povolit posun za označník pouze tehdy, když vlak (PMD) stojí u vjezdového návěstidla a strojvedoucí vlaku (PMD) je zpraven písemným rozkazem, že je proti jeho vlaku (PMD) prováděn posun za označník.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 249
Posun vzhledem k jízdám vlaků

(1) Při žádném posunu nesmí obsluhující zaměstnanci dovolit, aby hlavní návěstidla dovolovala jízdu vlaku na koleje, po kterých se posunuje.

(2) Výpravčí musí vzhledem k jízdě vlaku zastavit rušící posun.

(3) **Rušící posun** je takový posun, kvůli kterému by byla narušena jízda vlaku (např. zastavení vlaku u hlavního návěstidla).

Jde-li o posun důležitější (např. uvolnění vjezdové koleje), než je jízda vlaku, může být vlak výjimečně zastaven u hlavního návěstidla.

(4) Zastavením rušícího posunu se rozumí:

a) uvolnění kolejí, které jsou společné pro posunovou cestu a připravovanou vlakovou cestu;

b) uvolnění všech vnějších prvků, které budou obsluhovány v rámci připravované vlakové cesty.

(5) V ZDD musí být podle místních poměrů uvedeno, kolik minut před příjezdem nebo odjezdem vlaku musí být nejpozději zastaven rušící posun.

(6) Je-li nutno nařídit přípravu vlakové cesty na kolej, na které bylo dovoleno posunovat, může výpravčí udělit příkaz k přípravě vlakové cesty jen tehdy, pokud je v jeho obvodu odpovědnosti rušící posun zastaven, vlaková cesta je volná a pokud zajistí, že do tohoto obvodu nebude žádný rušící posun uskutečněn.

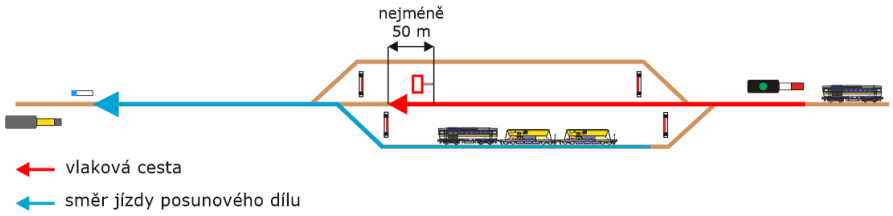
(7) Pokud je prováděn posun na kolejích, na které byla výpravčím nařízena příprava vlakové cesty, musí zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty dát zaměstnanci řídícímu posun příkaz k uvolnění vlakové cesty a zastavení rušícího posunu, včetně určení místa, kde má být rušící posun zastaven.

(8) Po příkazu k uvolnění vlakové cesty a zastavení rušícího posunu musí zaměstnanec řídící posun ihned zajistit uvolnění vlakové cesty a zastavení posunu na určeném místě a ohlásit zaměstnanci, který mu dal příkaz k uvolnění vlakové cesty a zastavení rušícího posunu, že byl rušící posun zastaven. Toto hlášení může provést tehdy, je-li rušící posun zastaven na určeném místě, vozidla jsou řádně zajištěna proti nežádoucímu pohybu, strojvedoucí (není-li zaměstnancem řídícím posun sám) a posunová četa jsou zpraveni o zastavení posunu.

(9) Je-li dovolen vjezd nebo odjezd vlaku, smí se na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou posunovat jen k nepřenosnému návěstidlu s návěstí zakazující posun, které stojí přímo u koleje, nebo k výkolejce v poloze na koleji.

(10) Na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou, při které je jízda vlaku dovolena návěstí umožňující jízdu rychlostí vyšší než 120 km/h, je posun dovolen pouze v případě, že je vjetí vozidel do vlakové cesty znemožněno odvratnou výhybkou nebo výkolejkou.

(11) Posun v pokračování vlakové cesty, není-li přímo u vjezdové koleje hlavní návěstidlo, je dovolen za podmínky, že v místě pravidelného nebo potřebného zastavení, nejméně však 50 m před návěstí **Konec vlakové cesty**, je umístěna nepřenosná návěst **Místo zastavení** nebo že se v tomto místě dá vlaku ruční nebo přenosná návěst **Stůj**, popř. přenosná návěst **Místo zastavení** (viz obrázek 202).



obrázek 202

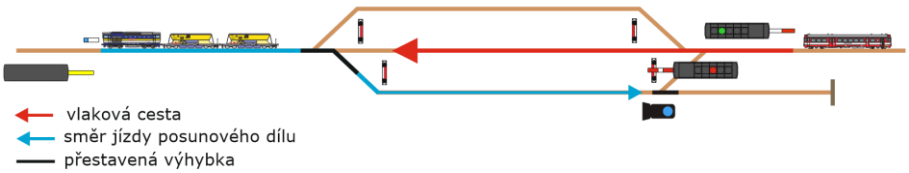
(12) Ve všech případech posunu v pokračování vlakové cesty proti směru vjíždějícího vlaku musí výhybkář před ohlášením volnosti vlakové cesty nebo před ohlášením zastavení rušícího posunu (výpravčí před postavením vlakové cesty) přestavit výhybku, směřující na vjezdovou kolej vlaku, do opačné polohy a:

a) u ručně přestavovaných výhybek ji uzamknout a klíč mít v úschově;

b) u ústředně přestavovaných výhybek:

1. umožňuje-li to zabezpečovací zařízení a technologie posunu, zajistit ji závěrem posunové cesty, popř. u zabezpečovacího zařízení s JOP nouzovou posunovou cestou;

2. v ostatních případech zajistit ruční západku výhybkové páky (výměnový řadič, výměnovou kličku) v odpovídající poloze pomůckou znemožňující přestavení nebo manipulaci.



obrázek 203

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 250
Posun na kolejích s trakčním vedením

(1) Vozidla závislé trakce nesmějí vjet se zdviženým sběračem pod elektrické dělení, které odděluje trakční vedení pod napětím od částí trakčního vedení bez napětí (ani jej přejíždět) nebo na kolej bez trakčního vedení.

(2) Pro potřeby tohoto předpisu se za elektrické dělení považuje vzdušná izolace trakčního vedení, neutrální pole, dělič nebo vložený izolační prvek apod. Umístění elektrických dělení je uvedeno v ZDD.

(3) V případě nutnosti jízdy vozidla závislé trakce směrem k vypnuté části trakčního vedení, musí být strojvedoucí vozidla závislé trakce (zaměstnanec obsluhy měřícího vozu) o odpojení přilehlého trakčního vedení informován:

a) nepřenosnými návěstidly pro elektrický provoz;

b) výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a písemným rozkazem;

c) písemným rozkazem, nejsou-li nepřenosná návěstidla pro elektrický provoz umístěna (viz čl. 433);

d) indikátorem s návěstí **Stáhněte sběrač** platným pouze pro posun a písemným rozkazem.

(4) Ve stanicích s trakčním vedením se musí dodržovat tyto zásady:

a) Napětí trakčního vedení, zapínané jen přechodně k umožnění posunu vozidlem závislé trakce se zdviženým sběračem, se nesmí zapnout, jestliže:

1. by mohli být zapnutím ohroženi zaměstnanci při posunu nebo

2. jestliže osoby provádějící ložné manipulace a ložený náklad nejsou v předepsané vzdálenosti od částí trakčního vedení, které budou po zapnutí pod napětím (náklad, vozové plachty a sníh na střechách vozidel nejméně 0,65 m, osoby a mechanismy nejméně 2 m).

Napětí trakčního vedení nad těmito kolejemi se musí po ukončení posunu opět vypnout. Výpravčí musí všem dotčeným osobám vždy oznámit, že napětí trakčního vedení bude zapnuto, a rovněž jim musí oznámit jeho vypnutí;

b) Přes úsekové děliče ohraničující odpojené úseky trakčního vedení nesmějí vozidla závislé trakce jet se zdviženým sběračem.

c) Při obsluze kolejí bez trakčního vedení nebo kolejí s odpojeným napětím trakčního vedení:

1. nesmí mít vozidlo závislé trakce zdvižený sběrač;

2. musí být hnací vozidlo závislé trakce se zdviženým sběračem pod trakčním vedením, které není vypnuto; mezi hnací vozidlo závislé trakce a posunovaná vozidla se proto podle potřeby přidá dostatečný počet vozidel, aby byl tento posun možný.

d) Vozidla určená pro nakládku nebo vykládku, se nesmějí nechat stát pod úsekovými děliči nebo pod trakčním vedením, které je pod napětím, aby nebyli ohroženi zaměstnanci při nakládce nebo vykládce vozidel.

(5) Trakční vedení, které je v základním stavu nad kolejí odpojeno od napětí a zkratováno s kolejnicovým vedením, se zapíná jen před jízdou vozidla závislé trakce na tyto koleje (podmínky stanovuje ZDD).

Oprávněný zaměstnanec může zapnout trakční vedení, až když všechny osoby pracující pod trakčním vedením sám nebo prostřednictvím jejich vedoucího vyzval, aby opustily kolej, a dostal od nich k zapnutí trakčního vedení souhlas.

O zapnutí trakčního vedení podle tohoto odstavce zpraví výpravčí zaměstnance řídícího posun, který teprve potom zpravení může začít v uvedeném obvodu s posunem s vozidly závislé trakce.

(6) Bez odpojení trakčního vedení od napětí a jeho zkratování je na elektrizovaných kolejích zakázáno za jakýmkoliv účelem vystupovat na střechy vozidel, na kotle kotlových vozů, na náklady na vozidlech a pracovat nebo se pohybovat s dlouhými předměty a mechanismy v blízkosti trakčního vedení.

(7) V ZDD musí být uvedeny podmínky pro bezpečné provádění nakládkových a vykládkových prací na kolejích s trakčním vedením a v jeho blízkosti.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 251
Posun na kolejích ve spádu

Ve stanicích, v dopravnách D3, v dopravnách RB, na vlečkách provozovaných SŽ a v nákladištích, které jsou:

a) Třeba jen z části ve spádu větším než 2,5 ‰, a ve vzdálenosti do 50 m (odhadem) před tímto spádem, není dovoleno posunovat s vozidly, která nejsou přivěšena k hnacímu vozidlu, není-li ujetí vozidel znemožněno jiným zajištěným vozidlem (ne hnacím nebo speciálním hnacím) nebo k tomu účelu konstruovaným zařízením (např. odvratná kusá kolej, výkolejka).

b) Na spádech větších než 15 ‰, musí být posunový díl s dopravní hmotností větší než dvojnásobek vlastní hmotnosti hnacího vozidla vždy průběžně brzděn. Za ověření činnosti brzd nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených) odpovídá zaměstnanec řídící posun.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 252
Posun přes přejezdy

(1) Ustanovení tohoto článku platí i pro centrální přechody s VZPK.

(2) V ZDD musí být uvedeno, u kterých PZZ (a případně i ve kterých případech – např. při předání pomocného stavědla) musí zaměstnanec řídící posun zajistit uzavření PZZ ruční obsluhou.

(3) Strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o poruše (vypnutí) PZZ.

O poruše (vypnutí) PZZ musí být zpraven i zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu. Způsob zpravení musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

(4) V písemném rozkaze musí být uvedeno:

a) km poloha PZZ;

b) že je přejezd v poruše (a to i v případě, že je vypnuto PZZ);

c) časové vymezení povoleného posunu přes dotčený přejezd;

d) nařízení jízdy se zvýšenou opatrností.

(5) Strojvedoucí musí při jízdě přes přejezd dodržet podmínky jízdy se zvýšenou opatrností:

a) je-li zpraven písemným rozkazem podle odst. (3) tohoto článku, nebo

b) podle pokynů zaměstnance v čele sunutého posunového dílu při jízdě přes přejezd, který je zabezpečen pouze výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd" nebo jehož PZZ je v poruše (vypnut).

(6) Má-li se posunovat přes přejezd, je třeba, aby alespoň po 10 minutách zaměstnanec řídící posun uvolnil přejezd pro silniční provoz, pokud u tohoto přejezdu stojí účastník silničního provozu.

(7) Posun přes přejezd musí být vždy přerušen a přejezd uvolněn co nejdříve, jakmile kterýkoli zaměstnanec zúčastněný na posunu:

a) zpozoruje, že se k přejezdu blíží nebo před přejezdem stojí silniční vozidlo s právem přednosti v jízdě, mající v činnosti zvláštní výstražné světlo modré nebo červené barvy, popř. doplněné zvukovým znamením, nebo

b) když o to požádá uživatel silničního provozu, který veze osobu vyžadující rychlou zdravotnickou pomoc, nebo

c) když o to požádá lékař jedoucí k poskytnutí pomoci.

(8) Zaměstnanec, který zpozoroval nutnost uvolnění přejezdu nebo byl o to požádán podle odst. (7) tohoto článku, zpraví ihned zaměstnance řídícího posun, který bez prodlení zajistí uvolnění přejezdu a přerušení posunu, popř. otevření přejezdu (zrušení výstrahy).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 253
Posun odrážením a spouštěním

(1) Ustanovení tohoto článku platí pro posun odrážením nebo spouštěním ve stanici. Je-li ve stanici povolen posun odrážením nebo spouštěním, musí být tato skutečnost uvedena v ZDD.

Ustanovení tohoto článku neplatí pro spádoviště. Posun odrážením a spouštěním na spádovišti musí být řešen v ustanoveních ZDD týkajících se spádoviště.

(2) **Odrážení** je takový posun, při němž se uvedou hnacím vozidlem do pohybu vozidla, která k němu nejsou přivěšena.

(3) **Spouštění** je způsob posunu hnacím vozidlem, při kterém se odvěšená vozidla dávají do pohybu na spádu působením vlastní hmotnosti.

(4) **Posun s doprovodem** je posun odrážením nebo spouštěním, při němž je rychlost odvěsů regulována ruční brzdou, obsluhovanou určeným zaměstnancem dopravce.

(5) Posun odrážením nebo spouštěním je zakázán:

a) na volnou kolej (vyjma kusé koleje nebo koleje, v jejímž pokračování je kusá kolej, na kterou je posunová cesta postavena);

b) přes úrovňové přístupy k nástupišti, vyjma centrálních přechodů s VZPK;

c) přes centrální přechod bez VZPK nebo je-li VZPK v poruše (vypnuto);

d) přes přejezd zabezpečený pouze výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd" nebo přejezd s PZZ, je-li PZZ v poruše (vypnuto);

e) na přesuvnu, točnu nebo kolejovou váhu.

(6) Při odrážení a spouštění musí být splněny tyto podmínky:

a) Posun musí být prováděn vždy s posunovou četou.

b) Musí být zajištěno, že odrážené (spouštěné) vozidlo bude zastaveno na místě určeném zaměstnancem řídícím posun.

c) U odrážených (spouštěných) hnacích vozidel musí být rychlost regulována tlakovou brzdou.

d) Vozidla v odrážené (spouštěné) části musí být svěšena.

e) Vozidla nesmějí vjet na přejezd s PZZ nebo na centrální přechod s VZPK, který není uzavřen.

f) Vozidla smějí za sebou následovat jen v takových vzdálenostech, aby se výhybky mohly včas přestavit.

g) Při odrážení vozidel do stoupání je dovoleno provést další odraz, až když předchozí odražená vozidla byla zastavena a zajištěna proti ujetí. Do té doby se nesmí rovněž měnit poloha výhybek, které odrážená vozidla pojížděla.

(7) Členové posunové čety sledují běh spouštěných nebo odrážených vozidel, aby mohli vozidla včas zastavit a aby zabránili jejich nekontrolovatelným pohybům.

(8) Pořádací ruční brzdu může použít zaměstnanec při posunu s doprovodem jen tam, kde při jeho pohybu vedle kolejí není ohrožena jeho bezpečnost.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 254
Zvláštní opatření při posunu

(1) Vozidlům naloženým zásilkami podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (dále jen „RID“) a mimořádnými zásilkami je třeba věnovat zvýšenou pozornost. Vozidla (popř. kontejnery) s takovými zásilkami jsou zpravidla označena nálepkami.

(2) Podrobnosti o přepravě zásilek nebezpečných věcí jsou uvedeny v RID.

ČÁST OSMÁ
POSUN MEZI DOPRAVNAMI

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 255
Všeobecná ustanovení

(1) Ustanovení této ČÁSTI předpisu platí pouze pro PMD na nevyloučené traťové koleji.

(2) Jízda PMD u vozidel s aktivním ETCS se uskutečňuje v módu **Posun (SH)** bez ohledu na skutečnost, zda jízda PMD bude dovolována návěstmi pro jízdu vlaku nebo posunového dílu.

(3) Jsou-li splněny podmínky pro jízdu PMD přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)**, před tím, než čelo vozidla mine hranici oblasti posunu ETCS funkci „Potlačení (Override)", přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)" aktivní (viz předpis Z8, Příloha D)[56].

(4) Jízdy PMD do traťového úseku s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly bez aktivní mobilní části ETCS i nevybavenými ETCS. V tomto případě pro PMD platí ustanovení tohoto předpisu platná pro jízdu PMD.

(5) Jízda PMD může být prováděna na základě požadavku:

a) oprávněného zaměstnance dopravce;

b) zaměstnance SŽ v případech, kdy okolnosti na straně provozování dráhy vyžadují provedení jízdy PMD.

(6) Oprávněný zaměstnanec dopravce oznamuje požadavek na jízdu PMD výpravčímu:

a) stanice, kde jízda PMD začíná;

b) zadní stanice ve směru požadované jízdy PMD, začíná-li na širé trati.

Tento požadavek musí obsahovat údaje potřebné pro zajištění bezpečné jízdy PMD.

(7) Výpravčí může povolit jízdu PMD, pokud zná:

a) dopravce na jehož licenci se jízda PMD uskuteční, a zda bude posunovat samostatné hnací vozidlo, souprava PMD nebo SHV (včetně jeho typu);

b) kde bude jízda PMD zahájena a ukončena, včetně oznámení případných požadavků na posun po ukončení jízdy PMD ve stanici;

c) kterým směrem a u vícekolejných tratí, na kterou traťovou kolej bude jízda PMD uskutečněna;

d) požadovanou dobu jízdy PMD, včetně km polohy při případné manipulaci na širé trati a požadovanou dobu manipulace;

e) zda bude prováděna jízda PMD s vozidly nezaručujícími součinnost s kolejovými úseky;

f) na tratích s trakčním vedením, zda budou v PMD řazena vozidla závislé trakce se zdviženými sběrači;

g) způsob komunikace se strojvedoucím vedoucího vozidla.

[56] Volbou funkce „Potlačení (Override)" nedochází v tomto případě ke změně módu.

(8) Jízdy PMD se mohou uskutečňovat:

a) pro potřeby SŽ pro zajištění provozuschopnosti nebo rozvoje infrastruktury (platí i pro ty jízdy dopravců, kterými na základě smluvního vztahu zajišťují tyto činnosti pro Správu železnic);

b) pro zjištění volnosti a průjezdnosti tratě;

c) pro zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) do sousední (vlastní) dopravny;

d) pro uvázlý vlak (PMD);

e) při jízdě vlaku po částech;

f) při nepředpokládaném návratu vlaku ze širé trati;

g) pro zásah HZS Správy železnic.

(9) Jízda PMD se může uskutečňovat i pro účely:

a) jízdy historických drážních vozidel[57] (včetně historických hnacích vozidel) nebo

b) jízdy za účelem natáčení filmů, propagačních nebo bezpečnostních materiálů;

c) cvičení IZS;

za podmínek stanovených provozovatelem dráhy Správa železnic.

PMD může přepravovat cestující. Bezpečnost přepravovaných cestujících a osob podle tohoto odstavce musí zajistit dopravce.

(10) Jízda PMD může být prováděna jen ve vhodných vlakových přestávkách, nejedná-li se o jízdu PMD za účelem odstranění překážky nebo poruchy, která ovlivňuje bezpečnost nebo plynulost provozování drážní dopravy, a podle odst. (8) písm. b) až g) tohoto článku.

(11) Jízdu na nevyloučenou traťovou kolej lze uskutečnit jako PMD:

a) ze stanice do sousední stanice;

b) ze stanice do km širé trati (příp. na vlečku, nákladiště) s návratem do výchozí stanice nebo s pokračováním do sousední stanice;

c) ze stanice do km širé trati (příp. na vlečku, nákladiště), kde jízdu ukončí a uvolní traťovou kolej na širé trati;

d) z km širé trati (příp. z vlečky, nákladiště) do stanice;

e) z km širé trati (příp. z vlečky, nákladiště) do km širé trati (příp. na vlečku, nákladiště), kde jízdu ukončí a uvolní traťovou kolej na širé trati;

f) z km širé trati do km širé trati a zpět do km širé trati, kde jízdu ukončí a uvolní traťovou kolej na širé trati.

[57] Za historická vozidla jsou považována všechna vozidla (včetně hnacích), která jsou určena pro muzejní nebo dokumentační účely nebo určené pro příležitostné provozování nikoliv však za účelem běžného užívání pro komerční účely. Technické provedení historického vozidla musí odpovídat dobovému stavu (ČSN 28 0001).

Historické drážní vozidlo smí být provozováno na dráze celostátní, regionální, místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce výlučně k uspokojování kulturních nebo volnočasových potřeb.

(12) PMD smí přepravovat cestující jen při:

a) odvozu uvázlého vlaku;

b) jízdě vlaku po částech;

c) nepředpokládaném návratu vlaku ze širé trati;

d) jízdě následného vlaku ze širé tratě pro uvázlý vlak;

e) evakuaci osob jiným drážním vozidlem;

f) nebo v případech uvedených v odst. (9) tohoto článku.

(13) Jízda dvou a více PMD v jednom mezistaničním úseku po stejné traťové koleji je dovolena pouze:

a) za účelem zjištění příčiny neukončení jízdy PMD;

b) za účelem odvozu částí vlaku z trati (jedno PMD jede do přední dopravny a druhé PMD do zadní stanice);

c) za účelem odvozu PMD nebo jeho části z trati (jedno PMD jede do přední dopravny a druhé PMD do zadní stanice);

d) za účelem odstranění následků mimořádné události, kterou je přerušen provoz, kdy v každé sjízdné části mezistaničního úseku může být pouze jedno PMD.

(14) Jízdy PMD se uskutečňují tažením nebo sunutím.

(15) Sunutím lze jízdy PMD uskutečňovat za podmínky spojení telekomunikačním zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem zajišťujícím bezpečnost v čele PMD. Způsob komunikace musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

(16) Dojde-li k dělení PMD na širé trati (pouze z důvodu manipulace na trati) a poté jsou jednotlivé části PMD spojeny v jeden celek, odpovídá strojvedoucí vedoucího vozidla (vedoucí vozidlo ve směru jízdy PMD jako celek) za to, že PMD pokračuje jako celek a na širé trati nezůstala žádná část PMD.

(17) PMD se nepovažuje za sunutý, když speciální vozidlo sune speciální vozidla; délka takto sunutých speciálních vozidel může být maximálně 25 m, pokud strojvedoucímu při řízení speciálního vozidla nebrání ve výhledu konstrukce sunutých speciálních vozidel nebo případný náklad spočívající na těchto sunutých speciálních vozidlech.

(18) Vlak smí být vypraven po předchozí jízdě PMD po téže traťové koleji, jen pokud za tímto PMD byla dána zpráva o jeho příjezdu a o uvolnění traťové koleje.

(19) Vozidla závislé trakce nesmějí vjet se zdviženým sběračem pod elektrické dělení, které odděluje trakční vedení pod napětím od částí trakčního vedení bez napětí (ani jej přejíždět) nebo na kolej bez trakčního vedení.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 256
Podmínky jízdy posunu mezi dopravnami

(1) Pro určení vedoucího vozidla PMD platí ustanovení čl. 22 odst. (5).

(2) Každý PMD musí být označen návěstmi jako vlak.

(3) Délka PMD nesmí překročit hodnotu největší povolené délky vlaku, která je v příslušném mezistaničním úseku stanovena TTP pro jízdu vlaku.

(4) Každý PMD musí mít přiděleno číslo PMD, pro každý mezistaniční úsek zvlášť, není-li tento mezistaniční úsek rozdělen na prostorové oddíly s odbočkami.

Je-li v mezistaničním úseku odbočka (více odboček) může se přidělit:

a) pro celý mezistaniční úsek jedno číslo PMD, pokud odbočka není fyzicky obsazena výpravčím, nebo

b) pro každý prostorový oddíl samostatné číslo PMD.

PMD sjednaný do km a zpět má přiděleno pouze jedno číslo, platné pro jízdu tam a zpět. Toto ustanovení platí i pro případy, kdy je PMD sjednaný do km a zpět a jsou povoleny opakované vjezdy do stanice a odjezdy na širou trať.

(5) Číslo PMD je šestimístné ve formátu 8xx xxx a musí být uváděno ve všech hlášeních týkajících se jízdy PMD.

(6) Na tratích s vlakovým rádiovým systémem musí být vedoucí vozidlo PMD přihlášeno do základního rádiového spojení přiděleným číslem PMD.

V případě, že není vedoucí vozidlo vybaveno terminálem umožňujícím základní rádiové spojení nebo z důvodu jeho poruchy nelze přihlásit vedoucí vozidlo do základního rádiového spojení, může být uskutečněna jízda PMD v náhradním rádiovém spojení (pokud je k dispozici dle TTP), příp. v nouzovém spojení.

(7) Při jízdě PMD musí strojvedoucí vždy dodržet podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů, a to i v případě, že je mu jízda povolována návěstmi platnými pro jízdu vlaku. Se zřetelem na případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti může být rychlost jízdy PMD nejvíce:

a) 40 km/h, je-li tažen nebo jedná-li se o samotné hnací vozidlo (spojená hnací vozidla);

b) 30 km/h, je-li sunut;

c) 20 km/h od úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy:

1. jede-li na traťovou kolej obsazenou vlakem (jiným PMD);

2. jede-li na trať z důvodu zjištění volnosti a průjezdnosti koleje nebo odstranění překážky;

d) 50 km/h při práci speciálního vozidla na širé trati, je-li to nařízeno předpisem dopravce nebo zařaditele vozidla.

(8) Pro jízdu PMD na kolej obsazenou jiným vlakem (PMD) nebo z důvodu zjišťování volnosti a průjezdnosti koleje nebo odstranění překážky, musí být pro všechny přejezdy s PZS, přes které PMD pojede, strojvedoucímu nařízena jízda se zvýšenou opatrností.

(9) Každý PMD musí být průběžně brzděn a poslední vozidlo (u sunutých PMD první vozidlo) musí mít zapnutou a účinkující tlakovou brzdu. U speciálních vozidel, která nesplňují tyto požadavky, stanoví podmínky pro brzdění dopravce svým vnitřním předpisem.

(10) Před jízdou PMD musí být ověřena činnost brzd, podmínky stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.

(11) Po uplynutí času stanoveného pro jízdu PMD se může PMD pohybovat jen sjednaným směrem. Při jízdě do km a zpět se sjednaným směrem po uplynutí času stanoveného pro jízdu PMD rozumí jízda zpět do místa stanoveného v písemném rozkaze.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 257
Platnost návěstidel pro jízdu posunu mezi dopravnami

(1) Pro jízdu PMD ze stanice na širou trať platí nepřenosná návěstidla platná pro posun. Pro odjezd PMD ze stanice neplatí označník v provedení neproměnného návěstidla (viz čl. 247 odst. (1)).

Pro jízdu PMD kolem neobsluhovaných návěstidel platných pro posun platí ustanovení čl. 225.

(2) V případě, že lze odjezdovou jízdní cestu od konce PMD zabezpečit jako vlakovou cestu s rozsvícením návěsti dovolující jízdu vlaku (včetně **PN** nebo **Stop značka ETCS a PN**), může PMD odjet na tuto návěst v případě, že je strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o skutečnosti, že pro jeho jízdu platí návěsti pro jízdu vlaku v obvodu stanice.

Je-li strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o skutečnosti, že pro jeho jízdu platí návěsti pro jízdu vlaku, neplatí pro jeho jízdu návěsti platné pro posun.

(3) Na širé trati pro jízdu PMD platí pouze vjezdová návěstidla a vjezdové stop značky. Nemá-li příslušná traťová kolej vjezdové návěstidlo, musí být v písemném rozkaze stanoven způsob vjezdu do stanice (odbočky).

V případě, že pro strojvedoucího PMD platí oddílové návěstidlo, krycí návěstidlo, návěstidlo dopravny Portál nebo oddílová stop značka, musí být o této skutečnosti zpraven písemným rozkazem.

V případě, že je za oddílovým návěstidlem nebo krycím návěstidlem:

a) výhybka, kterou toto návěstidlo kryje, může výpravčí dovolit jízdu PMD na trať, až když zjistí, že všechny výhybky, které toto návěstidlo kryje, jsou přestaveny a zajištěny pro jízdu PMD;

b) PZZ, které toto návěstidlo kryje a výpravčí nemá indikaci stavu přejezdu, musí strojvedoucímu nařídit písemným rozkazem jízdu se zvýšenou opatrností přes dotčený přejezd. Tato skutečnost musí být uvedena v ZDD.

(4) Na trati s AB musí strojvedoucí u návěstidla s návěstí **Stanoviště posledního oddílového návěstidla** jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

(5) V případě, že jede PMD za vlakem až do sousední stanice (odbočky), musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, že si má souhlas k vjezdu do sousední dopravny vyžádat telekomunikačním zařízením.

Pokud je strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, že si má souhlas k vjezdu do sousední dopravny vyžádat telekomunikačním zařízením, musí si tento souhlas vyžádat i v případě, že na vjezdovém návěstidle nebo na DNS vjezdové stop značky svítí návěst dovolující jízdu.

(6) Je-li vjezd PMD dovolován návěstí dovolující jízdu vlaku (včetně **PN**):

a) musí být dodrženy všechny podmínky jako pro vjezd vlaku do stanice,

b) seřaďovací návěstidla ve vjezdové jízdní cestě neplatí a

c) PMD musí zastavit nejdále před hlavním návěstidlem v poloze **Stůj** nebo před návěstí **Konec vlakové cesty**.

(7) Je-li vjezd PMD dovolován návěstí **Souhlas k jízdě**, telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, návěstidla platná pro posun pro jeho jízdu platí a PMD musí zastavit před návěstí zakazující posun na nepřenosném návěstidle. Není-li přímo u vjezdové koleje návěstidlo platné pro posun, musí PMD zastavit nejdále před námezníkem, výkolejkou nebo hrotem jazyka výhybky na konci vjezdové koleje.

(8) Je-li vjezd PMD dovolován návěstí **Souhlas k jízdě**, telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, je jízda PMD možná i na manipulační kolej nebo na staniční kolej obsazenou jinými vozidly, aniž by strojvedoucí byl o této skutečnosti zpraven.

●8 ●9

článek 258
Zabezpečení jízd posunu mezi dopravnami

(1) Není-li dovolena jízda PMD za vlakem, smí být jízda PMD sjednána a uskutečněna jen do volného mezistaničního úseku, nejedná-li se o jízdu PMD pro účely podle čl. 255 odst. (8) písm. c) až e) a g).

(2) Každou jízdu PMD sjedná výpravčí stanice (odbočky), ze které PMD na širou trať pojede, s výpravčím sousední stanice (odbočky), neřídí-li ji sám.

(3) Začíná-li PMD na širé trati, vždy žádá o souhlas s jízdou PMD výpravčí zadní stanice (odbočky) ve směru požadované jízdy PMD.

(4) Při sjednávání jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici:

a) číslo PMD;

b) odkud a kam PMD pojede, a u vícekolejných tratí i na kterou traťovou kolej bude posunovat;

c) požadovanou dobu a technologii posunu (km polohy míst manipulace na trati včetně nařízení obsluhy PZZ);

d) kde bude jízda PMD ukončena;

e) své příjmení.

(5) Po sjednání jízdy PMD dále výpravčímu sousední stanice oznámí:

a) dopravce; zda bude posunovat samostatné hnací vozidlo, souprava PMD nebo SHV (včetně jeho typu a trakce);

b) požadovanou technologii posunu v místě ukončení jízdy PMD. Technologii posunu uvádí v případě, že PMD končí jízdu v km širé trati nebo v sousední stanici;

c) druh vlakového rádiového spojení (přednostně základní rádiové spojení), ve kterém bude strojvedoucí PMD s výpravčím komunikovat;

d) popř. i to, že vozidla PMD neovlivňují spolehlivě kolejové obvody nebo počítače náprav.

(6) Údaje uvedené v odst. (4) a v odst. (5) písm. c) a d) tohoto článku oznámí výpravčí, který jízdu sjednává před odjezdem PMD ze stanice všem traťovým stanovištím.

(7) Nepotvrdí-li závoráři příjem tohoto hlášení, musí výpravčí zpravit PMD písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

Nepotvrdí-li příjem tohoto hlášení strážníci oddílu, nečiní výpravčí žádná zvláštní opatření.

(8) Při sjednání jízdy PMD výpravčí vždy uvedou i svá příjmení. Jízda PMD se sjednává např. takto:

- „Žádám o souhlas k jízdě PMD 800 122 ze stanice Moravičany do stanice Loštice po první traťové koleji s dobou povoleného posunu od 10:30 do 10:55. Komínek"
- „Souhlasím s jízdou PMD 800 122 ze stanice Moravičany do stanice Loštice po první traťové koleji s dobou povoleného posunu od 10:30 do 10:55. Kovář"

nebo takto

- „Žádám o souhlas k jízdě PMD 800 235 ze stanice Klenovice do km 25,800, kde bude manipulovat a vrátí se zpět do stanice Klenovice. Povolená doba posunu od 8:30 do 9:30. Konipas"
- „Souhlasím s jízdou PMD 800 235 ze stanice Klenovice do km 25,800 a zpět do stanice Klenovice s manipulací na trati s povolenou dobou posunu od 8:30 do 9:30. Klener"

nebo takto

- „Žádám o souhlas k jízdě PMD 800 408 z km 4,200 do km 6,500, a s návratem do km 3,700, kde jízdu ukončí a uvolní traťovou kolej s povolenou dobou posunu od 8:00 do 9:20. Burda"
- „Souhlasím s jízdou PMD 800 408 z km 4,200 do km 6,500, a s návratem do km 3,700, kde jízdu ukončí a uvolní traťovou kolej s povolenou dobou posunu od 8:00 do 9:20. Kolář".

(9) Nesouhlasí-li výpravčí s PMD, odmítne jej a uvede důvod.

(10) Před jízdou PMD oznámí výpravčí všem výhybkářům, jejichž obvodů se jízda PMD dotkne:

a) číslo PMD a sjednaný čas odjezdu z vlastní stanice;

b) ze které staniční koleje (na kterou staniční kolej), a na kterou traťovou kolej (ze které traťové koleje) bude jízda PMD uskutečněna;

c) směr, kterým bude jízda PMD uskutečněna;

d) způsob zabezpečení odjezdu (vjezdu) PMD.

Oznámení je zároveň příkazem k postavení příslušné jízdní cesty.

(11) Souhlas k PMD, jakož i veškeré další potřebné údaje týkající se PMD dokumentují výpravčí v příslušné schválené provozní aplikaci k vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace).

(12) Výpravčí, který podle ustanovení odst. (4) tohoto článku jízdu PMD nesjednává s výpravčím sousední stanice (odbočky), musí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) dokumentovat veškeré potřebné údaje o jízdě PMD na základě požadavku k jízdě PMD (viz čl. 255 odst. (5) a (6)).

(13) Výhybkáři zapisují údaje o jízdě PMD do „Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty", strážníci oddílu do „Zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů" a závoráři do „Zápisníku předvídaných odjezdů".

(14) Dává-li výpravčí nebo výhybkář pokyn k odjezdu nebo vjezdu PMD osobně, telekomunikačním zařízením nebo návěstí nepřenosného návěstidla, musí před dovolením jízdy mít zajištěno nebo ohlášeno (u zařízení, které neobsluhuje) správné postavení jízdní cesty.

(15) Výpravčí ani výhybkář nesmí udělit pokyn k odjezdu PMD před sjednaným časem odjezdu.

(16) Výhybkář vždy ohlásí výpravčímu vlastní stanice skutečný čas odjezdu nebo příjezdu PMD. Čas příjezdu PMD smí ohlásit, jen když zjistí, že PMD dojel do stanice celý. Skutečný čas odjezdu PMD ohlásí výpravčí sousední stanici.

(17) V mezistaničních úsecích s traťovým zabezpečovacím zařízením, vybaveným traťovým souhlasem v činnosti, musí být tento přijat ve stanici, ze které je jízda PMD sjednána (kromě jízd pomocného hnacího vozidla pro vlak, popř. PMD nebo pro jeho zbylou část).

V ZDD obou sousedních stanic mohou být stanoveny případné odchylky vzhledem k typu traťového zabezpečovacího zařízení.

(18) Výpravčí obou stanic musí umístit upamatovávací pomůcku na místo stanovené ZDD.

(19) Výpravčí, který jízdu PMD sjednává s výpravčím sousední stanice (odbočky), smí vydat strojvedoucímu písemný rozkaz nebo mu ho nadiktovat až po sjednání této jízdy PMD.

(20) Zrušení sjednané jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici a traťovým stanovištím. Příslušným výhybkářům odvolá nařízenou jízdní cestu.

(21) Výpravčí zruší údaje týkající se zrušené jízdy PMD v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace. V případě vedení náhradní dokumentace výpravčí údaje škrtnou tak, aby zůstaly čitelné.

(22) Ostatní zaměstnanci údaje týkající se zrušené jízdy PMD v dopravní dokumentaci škrtnou tak, aby zůstaly čitelné.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 259
Písemné pokyny pro posun mezi dopravnami

(1) Strojvedoucí PMD musí být o jízdě PMD zpraven písemným rozkazem, ve kterém musí být vždy stanoveno:

a) číslo PMD;

b) odkud a kam je jízda PMD dovolena;

c) směr jízdy a číslo traťové koleje (číslicí);

d) čas, kdy a kde musí být jízda PMD ukončena;

e) podmínky pro návrat PMD, pokud se vrací zpět;

f) zda pro odjezd PMD platí návěsti platné pro jízdu vlaku;

g) další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy [např. jízda za vlakem, nařízení jízdy se zvýšenou opatrností přes přejezd s PZZ (centrální přechod s VZPK), případné omezení rychlosti apod.];

h) chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd", musí být strojvedoucí zpraven i o jízdě se zvýšenou opatrností přes takový přejezd;

i) případné omezení pro jízdu hnacích vozidel závislé trakce.

(2) V čase povolené jízdy PMD může vjet PMD se souhlasem příslušného výpravčího do stanice (přední nebo zadní) a znovu odjet na trať (opakované jízdy) nezmění-li se sjednané podmínky, včetně pokynů uvedených v písemném rozkaze; takové jízdy se z hlediska sjednávání a zpravování písemnými rozkazy považují za jednu jízdu PMD.

Do příslušné provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) však musí výpravčí dokumentovat každý vjezd a odjezd PMD do/ze stanice zvlášť.

(3) Začíná-li PMD jízdu na širé trati, nařídí výpravčí, který jízdu sjednal, strojvedoucímu sepsání příslušného písemného rozkazu a nadiktuje mu jeho znění. Pokud tento výpravčí nemá spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím, může o nadiktování požádat výpravčího sousední stanice.

(4) Zaměstnanec v čele sunutého PMD musí být zpraven příslušným písemným rozkazem jako strojvedoucí. Způsob zpravení musí být stanoven vnitřním předpisem dopravce.

(5) Vydání příslušného písemného rozkazu pro PMD nebo jeho nadiktování ve stanici (v odbočce) není pokynem k odjezdu PMD ze stanice (odbočky).

Písemný rozkaz pro PMD má platnost nejdále do místa stanoveného tímto písemným rozkazem.

(6) Začíná-li PMD jízdu na širé trati (vyjma odbočky), je sepsání příslušného písemného rozkazu pro PMD souhlasem k obsazení traťové koleje a k jízdě PMD.

(7) Pokud strojvedoucí PMD zjistí, že odjíždí na jinou traťovou kolej nebo na jinou trať, než má uvedenou v písemném rozkaze, musí PMD zastavit a ihned ohlásit výpravčímu důvod zastavení.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 260
Uvolnění traťové koleje po jízdě PMD

(1) Strojvedoucí vedoucího vozidla musí výpravčímu ohlásit uvolnění traťové koleje (viz odst. (5) tohoto článku). Ohlásit uvolnění tratové koleje může, až když zjistil sám nebo prostřednictvím jiného zaměstnance dopravce, že PMD dojel do stanice (odbočky, na nákladiště, na vlečku) celý nebo byl odstraněn z koleje na širé trati.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro případ:

a) nepředvídaného návratu vlaku ze širé trati (viz čl. 265);

b) odvozu uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem jako PMD (viz čl. 267).

Podmínky ohlášení uvolnění traťové koleje v prostorovém oddílu s odbočkou musí stanovit ZDD.

(2) Pokud PMD uvolní traťovou kolej na nákladišti nebo na vlečce, musí být příslušné výhybky a výkolejky zajištěny (uzamčeny) v základní poloze dříve, než strojvedoucí ohlásí uvolnění traťové koleje. S výhybkami a výkolejkami pak nesmí být manipulováno dříve, než strojvedoucí obdrží souhlas k další jízdě PMD.

Obsluhuje-li strojvedoucí na nákladišti nebo na vlečce i jiné zařízení (např. krycí návěstidla), musí při jeho obsluze dodržet ustanovení ZDD.

(3) Bude-li v mezistaničních úsecích s počítači náprav ukončena (zahájena) jízda PMD na širé trati a jeho vozidla budou odstraněna z koleje (nakolejena), musí být, je-li to vzhledem k zamýšlenému účelu jízdy PMD a rozmístění kolejových úseků s počítači náprav možné, vozidla odstraněna z koleje (nakolejena) jen mimo kolejový úsek s počítači náprav.

Podle ustanovení tohoto odstavce se postupuje i v případě, že na širé trati bude odstraněna z koleje (nakolejena) jen část soupravy PMD.

(4) Výpravčí, kterému bylo ohlášeno uvolnění traťové koleje, musí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu sousední stanice a zaměstnancům na traťových stanovištích. Zaměstnanci na traťových stanovištích toto hlášení nedokumentují.

V případě opakované jízdy PMD ohlásí výpravčí uvolnění traťové koleje až po ukončení poslední jízdy PMD.

(5) Uvolnění traťové koleje od PMD ohlašuje strojvedoucí nebo výpravčí např. takto:

- "PMD 800 800 ve stanici Vlkoš, první traťová kolej volná. Vávrová"
- "PMD 800 800 ve stanici Vlkoš, první traťová kolej volná. Rozuměl Němeček"

nebo takto

- "PMD 800 222 ukončil jízdu v km 3,700 a uvolnil traťovou kolej. Ritschel"
- "PMD 800 222 ukončil jízdu v km 3,700 a uvolnil traťovou kolej. Rozuměl Lutr"

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 261
Manipulace na širé trati při jízdě posunu mezi dopravnami

(1) Při manipulaci na širé trati je zaměstnancem řídícím posun určený zaměstnanec dopravce nebo strojvedoucí vedoucího vozidla ve všech případech, kdy PMD nedoprovází vedoucí posunové čety.

(2) Je-li při jízdě PMD manipulováno na širé trati (např. nakládka nebo vykládka materiálu, výstup a nástup osob apod.), řídí se pohyb vozidel na místě manipulace ustanoveními, platnými pro posun (vyjma ustanovení o sjednání posunu). Nachází-li se v místě manipulace nebo v její těsné blízkosti přejezd nebo pracovní místo, musí zaměstnanec řídící posun zajistit, aby při případném pohybu vozidel v místě manipulace nedošlo k ohrožení bezpečnosti na tomto přejezdu nebo osob na pracovním místě.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 262
Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení při jízdě posunu mezi dopravnami

(1) PZZ se pro PMD obsluhují, není-li v této kapitole stanoveno jinak. Obsluhu PZZ nařizuje výpravčí ohlášením jízdy PMD závorářům; případné neobsluhování PZZ musí závorářům oznámit a dokumentovat v dopravní dokumentaci.

(2) V ZDD obou sousedních stanic musí být uvedeny podmínky pro jízdu PMD přes přejezdy s PZZ závislým na jiném zabezpečovacím zařízení a PZZ, která jsou sice závislá na jiném zabezpečovacím zařízení, ale jejich ovládací obvody zajišťují i bez obsluhy tohoto zabezpečovacího zařízení včasné spuštění výstrahy pro jízdu PMD rychlostí 40 km/h, resp. 50 km/h.

(3) Pokud je nutné, aby pro práci speciálního vozidla jel PMD rychlostí 50 km/h a jeho odjezd ze stanice nebude dovolen návěstí dovolující jízdu vlaku, musí výpravčí zajistit uzavření těch PZZ, která jsou závislá na jiném zabezpečovacím zařízení a jejichž ovládací obvody nezajišťují včasné spuštění výstrahy pro jízdu PMD rychlostí 50 km/h, ruční obsluhou. Nebude-li to možné, musí výpravčí zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

(4) Dříve, než výpravčí dovolí jízdu PMD ze širé trati v místech obvodů PZZ, nebo před jízdou PMD na širou trať do km a zpět, pokud nebudou uvolněny obvody PZZ, musí strojvedoucího vždy zpravit písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

(5) Pro jízdu PMD k prvnímu místu manipulace se obsluhují všechna PZZ. Není-li možno před odjezdem PMD nařídit i obsluhu PZZ pro jízdu PMD za místem manipulace (např. vzhledem k délce pobytu v místě manipulace), musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

(6) Po ukončení manipulace na trati (popř. ukončení každé jednotlivé manipulace na trati) si musí strojvedoucí, byl-li zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezd, vyžádat svolení k pokračování v jízdě nebo k návratu u výpravčího stanice, do které PMD jede. Pokud může výpravčí pro další jízdu PMD nařídit obsluhu PZZ, musí tak učinit.

Nemůže-li se strojvedoucí s výpravčím domluvit, postupuje v souladu s obdrženým písemným rozkazem a smí pokračovat v jízdě do místa určeného písemným rozkazem.

(7) Výpravčí musí nařídit strojvedoucímu PMD uvolnění ovládacích úseků PZS, za které PMD dojede a stanovit podmínky pro jeho návrat (zajištění správné činnosti PZS pro návrat PMD). Pokud není v místě návratu PMD umístěna návěst **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** na vstřícném návěstidle s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**, musí výpravčí písemným rozkazem strojvedoucímu nařídit, za jakou dobu se smí po uvolnění ovládacích obvodů vracet. Tato doba musí být pro každé PZS uvedena v ZDD.

(8) Bude-li PMD manipulovat delší dobu v přibližovacím nebo vzdalovacím úseku přejezdu, případně se bude z přibližovacího úseku vracet a na přejezd vůbec nedojede, musí výpravčí zabránit spuštění výstrahy (pokud to PZS umožňuje):

a) povelem pro vyloučení vlivu ovládacích obvodů PZS (např. povelem "DKNP – Dopravní klid na přejezdu"), pokud jde o povel platný jen pro jednu kolej, nebo

b) povelem pro dálkové nouzové otevření PZZ, zadávané z JOP, pokud se jedná jen o jednokolejný přejezd,

a strojvedoucího zpravit, v případě jízdy PMD přes přejezd, o jízdě přes tento přejezd se zvýšenou opatrností.

(9) Pokud bude PMD v přibližovacím nebo ve vzdalovacím úseku PZS s počítači náprav odstraněno z koleje nebo naopak v nich bude nakolejeno, musí výpravčí postupovat podle ustanovení předpisu SŽ Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí (dále jen „předpis Z2"), předpisu Z3 a ZDD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 263
Posun mezi dopravnami za vlakem

(1) Za vlakem lze uskutečnit jako PMD jízdu speciálního hnacího vozidla (dvoucestného vozidla), pokud zahájí jízdu ve stanici.

(2) Jízda PMD za vlakem není dovolena:

a) při snížené viditelnosti na 100 m a menší (např. mlha, sněžení, hustý déšť);

b) mezi dopravnami, kde je nepřehledný úsek (např. tunel), má-li být jízda PMD uskutečněna až za takový úsek (tyto úseky musí být uvedeny v ZDD);

c) mezi dopravnami, kde to pro daný typ PZS zakazuje ZDD.

(3) Jízda PMD za vlakem není dále dovolena:

a) za vlakem, který se ze širé trati vrátí;

b) za vlakem, u kterého se na širé trati odvěsí část, vracející se zpět (do návratu odvěšené části).

(4) Za jízdu za vlakem se nepovažuje jízda PMD:

a) pro zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) do sousední (vlastní) dopravny;

b) pro uvázlý vlak;

c) při jízdě vlaku po částech.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 264
Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati náležitostmi vlaku

(1) Za nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati se považují všechny případy, kdy se jedná o zpětný pohyb vlaku, jehož čelo minulo úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, tj. vjelo na širou trať a tento návrat není stanoven jeho JŘ, a to bez využití pomocného hnacího vozidla.

Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati je možný pouze se souhlasem výpravčího stanice, do které se má vlak vrátit.

(2) Návrat vlaku ze širé trati, který při odjezdu zcela neopustil obvod stanice, se provádí podle ustanovení platných pro posun.

Návrat vlaku ze širé trati, který zcela opustil obvod stanice, je vždy prováděn jako PMD. Vlak se mění v PMD okamžikem sepsání písemného rozkazu strojvedoucím nebo jeho doručením.

(3) O nepředvídaném návratu vlaku ze širé trati zpraví výpravčí nejprve všechny závoráře a strážníky oddílu, jichž se návrat vlaku ze širé trati týká, a teprve potom může udělit strojvedoucímu souhlas k návratu vlaku.

O nepředvídaném návratu vlaku ze širé trati výpravčí informuje neprodleně příslušného provozního dispečera CDP.

(4) Výpravčí, závoráři a strážníci oddílu zapíšou při nepředpokládaném návratu vlaku ze trati do vedené dopravní dokumentace (do „Poznámek“) zápis o tom, že se vlak ze širé trati vracel. Zpráva o uvolnění traťové koleje je zároveň považována za odhlášku za vlakem a výpravčí ji ohlásí sousední stanici i strážníkům oddílů. Tato odhláška za vlakem se dokumentuje na všech stanovištích při všech způsobech zabezpečení jízd vlaků; pokud již měl zaměstnanec odhlášku za vlakem zapsanou, zapíše ji do sloupce „Poznámka“.

(5) Podmínky pro zajištění bezpečného návratu vlaku musí být stanoveny v předpise dopravce.

(6) Je-li na konci vlaku hnací vozidlo (činné, pohotové k službě), převezme pro návrat ze širé trati toto hnací vozidlo povinnosti vedoucího vozidla a PMD se nepovažuje za sunutý.

(7) Nebudou-li splněny podmínky pro sunutí posunového dílu nebo PMD, musí být pro návrat vlaku ze širé trati dodáno hnací vozidlo na konec vlaku, které převezme pro návrat povinnosti vedoucího vozidla.

(8) Nemůže-li výpravčí zpravit o nepředvídaném návratu vlaku ze širé trati některého ze zaměstnanců, kterých se návrat týká, nebo není-li zajištěna správná činnost PZZ (např. bude-li se vlak vracet z ovládacího obvodu PZZ), zpraví strojvedoucího příslušným písemným rozkazem i o tom, kteří zaměstnanci nebyli zpraveni, popř. o jízdě přes příslušný přejezd se zvýšenou opatrností.

(9) Není-li z důvodu nesjízdnosti širé trati možný návrat vlaku až do stanice, pokusí se výpravčí se strojvedoucím zorganizovat ve spolupráci s provozním dispečerem CDP návrat vlaku do nácestné zastávky nebo na přejezd, kde by bylo možné provést bezpečnou evakuaci cestujících.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 265
Jízda PMD za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD)

(1) Výpravčí může sjednat jízdu PMD za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku nejdříve po uplynutí 15 minut od doby předpokládaného dojezdu vlaku do sousední stanice (s výjimkou vlaku, jedoucího do km na širé trati a zpět).

(2) V případě, že si strojvedoucí uvázlého vlaku nemůže vyžádat pomocné hnací vozidlo, nesmí uvést drážní vozidla do pohybu a po uplynutí 15 minut musí předpokládat ze strany výpravčího nouzová opatření (např. jízdu vlaku po sousední koleji vícekolejné trati s příkazem ke zjištění stavu na trati, jízdu PMD za vlakem na jednokolejné trati za účelem navázání styku se stojícím vlakem, příchod posla apod.).

(3) Není-li znám důvod nedojetí vlaku (PMD) do stanice na vícekolejné trati, musí být strojvedoucí prvního vlaku (PMD), jedoucího po sousední koleji (bez ohledu na směr jízdy), zpraven písemným rozkazem o nedojetí vlaku (PMD) na sousední koleji. Strojvedoucímu vlaku musí být navíc vždy nařízena jízda podle rozhledových poměrů.

(4) Uvázl-li na širé jednokolejné trati vlak (PMD) a není-li znám důvod uváznutí, musí být ke zjištění příčiny nedojetí tohoto vlaku (PMD) ze zadní stanice ve směru jízdy vlaku (PMD) vypraveno PMD.

(5) Není-li možné dorozumění mezi výpravčím a strojvedoucím PMD, smí výpravčí po uplynutí 15 minut od času stanoveného pro jeho jízdu vypravit za tímto PMD ve sjednaném směru jízdy PMD (podle čl. 266 odst. (3)) další hnací vozidlo jako PMD za účelem zjištění příčiny neukončení jízdy PMD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 266
Odvoz uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem

(1) Za odvoz uvázlého vlaku ze širé trati se považují všechny případy, kdy se jedná o odvoz vlaku, jehož čelo minulo úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, tj. vjelo na širou trať, a uvázlý vlak je odvážen jinými náležitostmi než náležitostmi vlastního vlaku.

(2) Odvoz uvázlého vlaku, který:

a) při odjezdu neopustil zcela obvod stanice;

b) při vjezdu neopustil zcela širou trať

se provádí podle ustanovení platných pro posun.

(3) Odvoz uvázlého vlaku ze širé tratě, který zcela opustil obvod stanice, je vždy prováděn:

a) jako PMD, jedná-li se o odvoz vlaku zpět do zadní stanice;

b) jako vlak, jedná-li se o odvoz vlaku v původním směru jízdy vlaku do přední stanice.

(4) Jízda pomocného hnacího vozidla pro odvoz vlaku ze širé tratě je vždy organizována jako PMD. Zajištění pomocného vozidla pro odvoz uvázlého vlaku ze širé tratě organizuje provozní dispečer CDP podle ustanovení předpisu SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu (dále jen „předpis D7“).

(5) Strojvedoucí uvázlého vlaku, který si vyžádal pomocné hnací vozidlo, nesmí uvést drážní vozidla do pohybu do doby, než dojde ke spojení uvázlého vlaku s pomocným hnacím vozidlem.

(6) Jízdu PMD proti dovolené jízdě vlaku smí výpravčí dovolit pouze v případě, že si strojvedoucí uvázlého vlaku vyžádal pomocné hnací vozidlo.

(7) Strojvedoucí pomocného hnacího vozidla se dohodne s výpravčím na přibližné době, která bude potřebná pro odvoz uvázlého vlaku ze širé tratě. Výpravčí na tuto odhadovanou dobu sjedná jízdu PMD.

(8) Výpravčí stanice, ze které je jízda pomocného hnacího vozidla organizována, musí informovat strojvedoucího uvázlého vlaku o způsobu organizace odvozu uvázlého vlaku ze širé trati.

(9) O uváznutí vlaku na širé trati musí výpravčí, kterému bylo uváznutí vlaku ohlášeno, neprodleně informovat výpravčího sousední stanice, závoráře a strážníky oddílu.

Výpravčí, závoráři a strážníci oddílu zapíšou do vedené dopravní dokumentace (do „Poznámek“) zápis o tom, že vlak uvázl na širé trati.

(10) Jízda PMD od vzdálenosti 10 m (odhadem) před stojícími vozidly uvázlého vlaku je považována za posun; zaměstnancem řídícím posun je strojvedoucí vedoucího vozidla uvázlého vlaku.

(11) Strojvedoucí pomocného hnacího vozidla smí najet na stojící vozidla uvázlého vlaku za účelem svěšení bez zastavení, pokud byl o nutnosti svěšení vozidel informován návěstí **Stlačit** nebo telekomunikačním zařízením.

(12) Před uvedením vlaku (PMD) do pohybu si musí strojvedoucí vedoucího vozidla vždy vyžádat pro další jízdu souhlas od výpravčího přední stanice, a to buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

Výpravčí může strojvedoucímu udělit souhlas k další jízdě, až když o další jízdě vlaku (PMD) z trati zpraví všechna traťová stanoviště, kterých se jízda vlaku (PMD) týká. Nemůže-li výpravčí o této jízdě vlaku (PMD) zpravit některého závoráře, zpraví strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy.

Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat od výpravčího souhlas k další jízdě, může pokračovat v další jízdě pouze za dodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou pro jeho jízdu uzavřeny a musí proto jednat jako by mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností.

(13) Jízda pomocného vozidla jako PMD je ukončena:

a) příjezdem PMD do zadní stanice původního směru jízdy uvázlého vlaku se soupravou uvázlého vlaku a ohlášení uvolněním traťové koleje (viz čl. 260);

b) přivěšením pomocného hnacího vozidla k uvázlému vlaku, pokud uvázlý vlak pokračuje v původním směru jízdy vlaku. Přivěšení pomocného vozidla k vlaku strojvedoucí výpravčímu neohlašuje.

(14) Odhlášku za vlakem, ke kterému se přivěsilo pomocné hnací vozidlo, a tento vlak pokračuje dále v původním směru jízdy, musí výpravčí přední stanice udělit zadní stanici vždy i telefonicky. Tuto odhlášku si oba výpravčí dokumentují současně jako zprávu o uvolnění tratě od PMD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 267
Jízda vlaku po částech

(1) K uvolnění traťové koleje při mimořádných událostech, při technických závadách na vozidlech a při uváznutí vlaku je dovolena jízda vlaku po částech a je vždy organizována jako jízda PMD na nevyloučené koleji, a to buď do přední stanice, nebo do zadní stanice anebo do obou stanic.

(2) Jízda vlaku po částech je dovolena jen, je-li u vlaku mimo strojvedoucího přítomen další zaměstnanec s odbornou způsobilostí člena posunové čety nebo je-li na konci vlaku další činné hnací vozidlo nebo vozidlo pohotové k službě.

(3) Část vlaku lze zanechat na trati jen za předpokladu, že bude zajištěna proti ujetí podle vnitřních předpisů dopravce s ohledem na skutečný sklon úseku trati, na němž byla zanechaná část vlaku zajišťována.

Zanechaná část vlaku musí být pod dohledem zaměstnance s odbornou způsobilostí člena posunové čety.

(4) Část vlaku zanechaná na trati z důvodu jeho uváznutí musí být zajištěna proti ujetí ještě před odvěšením hnacího vozidla, nejedná-li se o část přetrženého vlaku. Část přetrženého vlaku musí být zajištěna proti ujetí přednostně.

Za zajištění části vlaku proti ujetí odpovídá zaměstnanec dopravce, který na odstavenou část vlaku dohlíží.

(5) Nelze-li dodržet podmínky podle odst. (2) a (3) tohoto článku, nesmí být jízda vlaku po částech uskutečněna.

(6) Vlak, který bude dopravován po částech, se mění v PMD okamžikem:

a) kdy jeho strojvedoucí požádal o vyslání pomocného hnacího vozidla, nebo

b) když zahájil opatření k zajištění části vlaku proti ujetí na trati, nebo

c) přivěšení části vlaku k zadnímu pomocnému hnacímu vozidlu.

(7) Skutečnost, že je nutné vlak odvážet z trati po částech, musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic a požádat o sjednání jízdy PMD (viz čl. 255 odst. (5) a (6)).

(8) V případě, že se strojvedoucí výpravčímu alespoň jedné ze sousedních stanic nedovolá, nesmí být jízda vlaku po částech uskutečněna.

(9) Všechny odvážené části vlaku musí:

a) mít přiděleno samostatné číslo PMD;

b) být označeny předepsanými návěstmi pro vlak jedoucí po částech podle tohoto předpisu.

(10) Výpravčí, kterému byla ohlášena jízda vlaku po částech, zpraví ihned o způsobu organizace jízdy jednotlivých částí vlaku (včetně nařízení obsluhy PZZ) výpravčího sousední stanice, strážníky oddílů, závoráře a výhybkáře na vjezdové straně.

(11) Strážník oddílu obsluhuje oddílové návěstidlo (vjezdové návěstidlo odbočky) pro jízdu PMD s první částí vlaku na pokyn výpravčího, který jízdu PMD sjednává a jen tehdy, je-li následující prostorový oddíl volný.

Strážník oddílu, musí po průjezdu PMD s první částí vlaku přestavit oddílové návěstidlo (vjezdové návěstidlo odbočky) na návěst **Stůj**, ale odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení ani telefonicky nesmí udělit. Odhlášku zabezpečovacím zařízením nebo telefonicky za vlakem, který jel po částech, může strážník oddílu udělit pouze na pokyn výpravčího, který ohlásil uvolnění tratě od všech vozidel vlaku.

Strážník oddílu pro jízdu ostatních PMD s částí vlaku oddílové návěstidlo (vjezdové návěstidlo odbočky) neobsluhuje, ale musí sledovat jízdu PMD s částí vlaku. Odhlášku zabezpečovacím zařízením nebo telefonicky za vlakem, který jel po částech, může strážník oddílu udělit pouze na pokyn výpravčího, který ohlásil uvolnění tratě od všech vozidel vlaku.

(12) Strojvedoucí každého PMD s částí vlaku, která přijela do stanice, musí výpravčímu ohlásit, že PMD dojel do stanice celý, ale trať je obsazena např. takto:

„PMD 800 323 je ve stanici Bor celý, trať obsazena. Slavík"

(13) Způsob zjištění uvolnění tratě vlakem dopravovaným po částech musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem, včetně stanovení odpovědnosti, kdo zajistí uvolnění tratě od všech vozidel a ohlášení této skutečnosti výpravčímu stanice, do které byla uskutečňována původní jízda vlaku. Zaměstnanec určený dopravcem ohlásí výpravčímu přední stanice uvolnění tratě od těchto vozidel např. takto:

„Vlak 61 200 jedoucí po částech uvolnil celý mezistaniční úsek mezi stanicemi Bor – Luka. Komárek"

(14) Výpravčí musí hlášení zaměstnance určeného dopravcem o uvolnění tratě od všech vozidel vlaku dopravovaného po částech dokumentovat v telefonním zápisníku včetně funkce a příjmení zaměstnance, který toto hlášení za dopravce uskutečnil, a to i tehdy, je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

(15) Jízda jednotlivých částí vlaku musí být v příslušné dopravní dokumentaci dokumentována jako jízda PMD.

(16) Výpravčí a strážníci oddílu u vlaku, který jel po částech, zapíšou do vedené dopravní dokumentace ve sloupci „Poznámka" zápis o tom, že vlak jel z trati po částech, např. takto:

„Po částech"

(17) Výpravčí na základě hlášení zaměstnance určeného dopravcem o uvolnění tratě od všech vozidel vlaku dopravovaného po částech ohlásí výpravčímu sousední stanice a traťovým stanovištím ukončení jízdy PMD a uvolnění tratě od všech vozidel vlaku dopravovaného po částech.

(18) Ohlášení o uvolnění tratě od všech vozidel vlaku dopravovaného po částech je považováno zároveň za odhlášku za vlakem a dokumentuje se na všech stanovištích při všech způsobech zabezpečení jízd vlaků; pokud již měl zaměstnanec odhlášku za vlakem zapsanou, zapíše ji do sloupce „Poznámka".

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 268
Nepředvídaný návrat posunu mezi dopravnami, odvoz uvázlého posunu mezi dopravnami ze širé tratě

(1) Za nepředvídaný návrat PMD ze širé trati se považují všechny případy, kdy se jedná o jízdu PMD, která nebyla jako nepředvídaný návrat PMD sjednána (bez ohledu na směr nově požadované jízdy PMD).

(2) Nepředvídaný návrat PMD ze širé trati, který zcela opustil obvod stanice, musí být vždy sjednán jako nová jízda PMD. Okamžikem sepsání písemného rozkazu strojvedoucím pro novou jízdu PMD zaniká platnost původního písemného rozkazu a musí být ukončena jízda původně sjednaného PMD.

(3) Návrat PMD, který při odjezdu zcela neopustil obvod stanice, se provádí podle ustanovení platných pro posun.

(4) Žádá-li strojvedoucí PMD o nové sjednání jízdy PMD, platí pro organizování jeho jízdy ustanovení čl. 255 odst. (5) a (6).

(5) Pro strojvedoucího PMD, který žádá o pomocné hnací vozidlo, platí ustanovení čl. 255 odst. (5) a (6).

(6) V případě nutnosti odvozu uvázlého PMD jiným hnacím vozidlem, je jízda uvázlého PMD ukončena v okamžiku žádosti strojvedoucího o pomocné hnací vozidlo. Pro organizování jízdy pomocného hnacího vozidla platí ustanovení o odvozu uvázlého vlaku z tratě (vyjma ustanovení o pokračující jízdě vlaku). Po spojení uvázlého PMD s pomocným hnacím vozidlem se další jízda PMD řídí pokyny uvedenými v písemném rozkaze pomocného hnacího vozidla.

ČÁST DEVÁTÁ
JÍZDNÍ ŘÁD

kapitola I
Základní ustanovení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 269
Základní pojmy

(1) **Jízdní řád (JŘ)** je souhrnný pojem pro všechny trasy pravidelných vlaků a pomůcek, které souvisí s vlakovou dopravou. JŘ je sestavován pro období určené legislativou[58] (zpravidla jeden rok); v průběhu tohoto období může být v odůvodněných případech změněn.

(2) **Změna JŘ** je pojem, označující souhrn změn a úprav JŘ, vstupujících v platnost k datu určenému Správou železnic; při změně JŘ mohou být do JŘ v odůvodněných případech zapracovány i vlaky na základě žádostí dopravců v režimu ad hoc.

(3) **Tabelární jízdní řád (TJŘ)** je souhrnný název pro JŘ konkrétního vlaku, zpracovaný Správou železnic, určený zejména pro vedení vlaku strojvedoucím, a je zpravidla zobrazován ve formě tabulky. Správa železnic předepisuje formální uspořádání TJŘ.

(4) Dopravce vždy odpovídá za včasné předání platného TJŘ strojvedoucímu. Dopravce zpřístupní strojvedoucímu platný TJŘ až po aktivaci vlaku. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro jízdu vlaku provozním odklonem nebo při mimořádném přečíslování vlaku.

(5) Značky používané v TJŘ musí mít jednotný vzhled a význam pro všechny podoby TJŘ a pro všechny tratě provozované Správou železnic. Správa železnic zajistí jejich publikování vhodnou formou. Není-li možné v některých formách TJŘ tyto značky znázornit, musí být místo nich použito slovní znění (např. místo značky „o“ se použije text „pravidelný vjezd na obsazenou kolej“).

(6) **Trasa vlaku** (dále také „trasa“) znamená konkrétní JŘ s jedním číslem vlaku (popřípadě lomeným) na konkrétní trati a v konkrétní časové poloze.

(7) **Objízdná trasa** je trasa vlaku potřebná pro jízdu vlaku do jiného obvodu stanice (nádraží), než stanoví jeho TJŘ. Vlak jedoucí po objízdné trase jede pod svým původním číslem podle podmínek, stanovených Správou železnic v tabulkách pro objízdné trasy.

(8) O jízdě vlaku po objízdné trase je strojvedoucí:

a) informován telekomunikačním zařízením, nejpozději u vjezdového návěstidla stanice, ve které bude objízdná trasa uskutečněna;

b) písemným rozkazem (nařizuje-li to VR).

(9) **Provozní odklon** je odklon vlaku z původně přidělené trasy vlaku (např. mimořádná událost na původní trase). Vlak jedoucí po trase provozního odklonu jede pod svým původním číslem, ale podle TJŘ, který je pro tuto trasu sestaven. O provozním odklonu musí výpravčí vždy zpravit strojvedoucího písemným rozkazem. Pokud je v TJŘ pro vlak jedoucí provozním odklonem uveden úkon (značka) „o“, tento úkon pro výpravčího neplatí a musí vždy při nutnosti vjezdu vlaku na obsazenou kolej postupovat jako u mimořádného vjezdu na obsazenou kolej.

Na tratích D3 je provozní odklon zakázán.

[58] V době schválení tohoto předpisu je to:

- § 42 odst. (1) a (3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách;
- Část čtvrtá vyhl. č. 173/1995 Sb.

(10) **Aktivace vlaku** je úkon, kterým dopravce sdělí SŽ, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce, nebo na vybraném úseku trasy. Aktivací vlaku dopravce potvrzuje SŽ informaci o aktivovaném úseku.

(11) **Deaktivace vlaku** je úkon, kterým dopravce sděluje SŽ, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den nebude využita, a to buď celá, nebo ve své části.

(12) **Sled vlaků** je časové pořadí vlaků, jedoucích ve stejném směru po téže traťové koleji do doby jízdy vlaku opačného směru.

(13) **Pořadí vlaků** je časové pořadí vlaků, jedoucích po téže traťové koleji bez ohledu na směr jejich jízdy.

(14) **Následné mezidobí** je nejkratší doba mezi odjezdem či průjezdem jednoho vlaku ze stanice (odbočky) a odjezdem či průjezdem následného vlaku z téže stanice (odbočky) po téže traťové koleji do téhož prostorového oddílu, potřebná pro zajištění plynulé jízdy vlaků do nejbližší stanice, v níž je možné předjíždění, nebo do nejbližší odbočky, kde se rozdělují jízdní cesty obou vlaků.

(15) **Elektrické mezidobí** je nejkratší doba, v níž mohou, z téže stanice po téže traťové koleji do téhož prostorového oddílu, následovat za sebou vlaky s vozidly závislé trakce z hlediska výkonnosti pevného elektrického trakčního zařízení, tj. napájecích stanic a trakčního vedení. Délka elektrického mezidobí závisí zejména na hmotnosti vlaku, sklonových poměrech trati, instalovaném výkonu a dovoleném zatížení pevných trakčních zařízení. Mimořádnosti při aplikaci elektrického mezidobí (např. při snížení výkonnosti pevného elektrického trakčního zařízení) povoluje a vyhlašuje elektrodispečer.

(16) **Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky** nebo **Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků** je pomůcka vydávaná SŽ, kde jsou stanoveny pro jednotlivé traťové úseky:

a) jízdní doby,

b) stanovená rychlost,

c) potřebná brzdící procenta.

(17) **Základní rychlost** vlaku je rychlost určená jednotlivým druhům vlaků tímto předpisem.

(18) **Traťová rychlost** je rychlost, kterou smí být pojížděno určené místo na trati (úsek trati). Traťová rychlost musí být uvedena v TTP.

(19) **Stanovená rychlost** je rychlost předepsaná jednotlivým vlakům jejich TJŘ nebo „Tabulkami brzdících procent pro vlaky ETCS".

(20) **Maximální rychlost vozidla** je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci.

(21) **Maximální rychlost vlaku** je nejvyšší stanovená rychlost vlaku v jeho přidělené trase vlaku.

(22) **Nejvyšší dovolená rychlost** je stanovená rychlost vlaku omezená v daném místě na trati:

a) evropským vlakovým zabezpečovačem;

b) traťovou rychlostí;

c) přechodným omezením traťové rychlosti;

d) hlavními návěstidly, popř. vlakovým zabezpečovačem;

e) maximální rychlostí vozidla, technickým stavem nebo personálním obsazením vedoucího vozidla;

f) zpravením strojvedoucího vlaku o omezení rychlosti;

g) rychlostí výjimečně povolenou pro zkoušky za jízdy.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 270
Všeobecná ustanovení

(1) Každý vlak musí mít své označení, které se skládá z druhové zkratky vlaku a čísla vlaku.

(2) Druhová zkratka vlaku (druh vlaku) je označení, vyjadřující účel vlaku. Podrobnosti jsou uvedeny v čl. 281 až čl. 283.

(3) Číslo vlaku je nejvýše šestimístné číslo, přidělené vlaku jeho JŘ.

(4) Na tratích provozovaných SŽ se nesmí v jednom kalendářním dni současně vyskytovat více vlaků se stejným číslem.

(5) Za současný výskyt více vlaků se stejným číslem se nepovažuje případ, kdy se na síti SŽ nachází vlak se stejným číslem, který má nesouhlas s jízdou vlaku (nesouhlas s jízdou daného vlaku je generován na základě nesplnění stanovených podmínek SŽ).

(6) V případě hrozícího výskytu shodných čísel vlaku musí být provedeno mimořádné přečíslování vlaku. Mimořádné přečíslování vlaku provádí příslušný provozní dispečer CDP na základě souhlasu dopravce. Pokud není možné dopravce kontaktovat, je provozní dispečer CDP oprávněn mimořádně přečíslovat vlak i bez souhlasu dopravce, a mimořádné přečíslování oznámí dopravci po obnovení kontaktu dodatečně.

(7) O mimořádném přečíslování podle odst. (6) tohoto článku musí být dále informováni dotčení výpravčí a strojvedoucí přečíslovaného vlaku musí být o přečíslování zpraven písemným rozkazem (zajišťuje výpravčí stanice, kde k mimořádnému přečíslování vlaku dochází).

kapitola II
Jízdní řád

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 271
Pomůcky jízdního řádu

Správa železnic pro výkon dopravní služby vydává tyto pomůcky JŘ:

a) tabelární jízdní řády (TJŘ);

b) seznamy vlaků pro staniční zaměstnance;

c) seznamy vlaků pro traťové zaměstnance;

d) pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky;

e) pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků;

f) přehled technických normativů hmotnosti;

g) objízdné trasy;

h) tabulky brzdících procent pro vlaky ETCS;

i) přípoje mezi vlaky osobní dopravy.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 272
Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty

(1) Strojvedoucí může „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky" nebo „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků" využívat pouze se souhlasem dopravce, který tento souhlas může udělit mimořádně, tzn. v případě, že nemůže strojvedoucímu z technických důvodů zajistit doručení TJŘ.

(2) Dopravce je povinen provozovateli dráhy SŽ neprodleně oznámit skutečnost, že strojvedoucí používá „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky" nebo „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků" jako mimořádnost na vlaku.

(3) V případě, že dopravce udělí strojvedoucímu souhlas používat „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky" nebo „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků", musí zajistit zpravení strojvedoucího o údajích z TJŘ:

a) které nejsou uváděny v této pomůcce, tzn. údaje ve sloupci 2 TJŘ (např. stanice s platnou výlukou dopravní služby, pravidelné vjezdy na obsazenou kolej apod.), údaje ve sloupci 6 (včetně důvodu pobytu);

b) které jsou odchylné od údajů uvedených ve sloupci 8 TJŘ.

(4) Strojvedoucí, jemuž se za jízdy poškodí nebo zničí TJŘ, musí tuto skutečnost ohlásit zaměstnanci, který v daném mezistaničním úseku organizuje a řídí drážní dopravu, a do nejbližší stanice (výhybny, dopravny D3, dopravny RB) se řídí „Pomůckou s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy a Lv vlaky" nebo „Pomůckou s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky nákladní dopravy, kromě Lv vlaků". V další jízdě ze stanice (výhybny, dopravny D3, dopravna RB) smí strojvedoucí pokračovat pouze za těchto podmínek:

a) dopravce strojvedoucímu doručí platný TJŘ nebo

b) dopravce využije ustanovení odst. (2) a (3) tohoto článku.

●8 ●9

článek 273
Seznam vlaků pro staniční zaměstnance

(1) Na pracovištích výpravčích a ostatních zaměstnanců ve stanici, vykonávajících dopravní službu, se vyloží nebo vyvěsí pomůcka jízdního řádu „Seznam vlaků pro staniční zaměstnance". Tento seznam musí obsahovat všechny vlaky, kterým byla přidělena kapacita dráhy (vyjma vlaků ad hoc a vlaků ve zbytkové kapacitě) v přilehlých mezistaničních úsecích.

(2) Vzor seznamu vlaků pro staniční zaměstnance je uveden:

a) v Příloze C nebo

b) v „Deskách JŘ", je-li zpracováván odchylně od vzoru uvedeného v Příloze C.

(3) Seznam vlaků pro staniční zaměstnance na pracovišti výpravčího může být se souhlasem ředitele CDP výpravčímu k dispozici jen v elektronické podobě. V ZDD (popř. v Opatření, viz „Příloha C") musí být stanoven náhradní způsob přístupu k seznamu vlaků pro staniční zaměstnance v případě nedostupnosti elektronické verze příslušného dokumentu.

(4) Seznamy vlaků pro staniční zaměstnance zpracované výpočetní technikou mohou mít odlišnou úpravu, musí však obsahovat údaje stanovené vzorem v Příloze C. Nebude-li v příslušném sloupci tohoto vzoru u žádného vlaku vyplněn údaj, sloupec nemusí být v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance uváděn.

(5) Seznam vlaků pro staniční zaměstnance na pracovišti výpravčího může být nahrazen provozní aplikací, kde jsou výpravčímu on-line k dispozici všechny vlaky, kterým byla přidělena kapacita dráhy (nebo byla dopravcem potvrzena aktivace vlaku) v přilehlých mezistaničních úsecích.

(6) Pokud je v mezistaničním úseku odbočka obsazená výpravčím, který sjednává jízdu vlaků, může ředitel CDP povolit, aby v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance byly uvedeny jen vlaky, jedoucí v úseku mezi stanicí a odbočkou.

(7) Ve stanicích s výlukou dopravní služby výpravčího musí být seznam vlaků pro staniční zaměstnance zpracován i pro období výluky dopravní služby. Pokud je stanice v době výluky dopravní služby výpravčího obsazena strážníkem oddílu nebo závorářem, používají tito zaměstnanci seznam vlaků pro staniční zaměstnance.

(8) Ve stanicích, kde to poměry vyžadují, se může seznam vlaků pro staniční zaměstnance upravit jako sešit a doplnit jinými praktickými pokyny pro výkon dopravní služby (např. technologické postupy pro sestavení souprav vlaku apod.).

(9) Do seznamu vlaků pro staniční zaměstnance se vlaky zapisují v časovém pořadí příjezdů do stanice a u výchozích vlaků podle časů odjezdů; u ostatních vlaků podle času ukončení (zahájení) jízdy na širé trati nebo podle času průjezdu na odbočce.

(10) Ve sloupci 3 seznamu vlaků pro staniční zaměstnance se uvádí čas odjezdu ze sousední stanice bez ohledu na případnou výluku dopravní služby výpravčího. Je-li však v sousední

stanici trvalá výluka dopravní služby výpravčího, může ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce povolit výjimku.

(11) Do sloupce 4 seznamu vlaků pro staniční zaměstnance se zapisuje čas odjezdu, začíná-li jízda vlaku v některém z uvedených míst. U vlaků, které se vracejí z trati zpět do stanice, zapíše se odjezd ze stanice do sloupce 10 a v následujícím řádku se zapíše do sloupce 4 čas odjezdu z trati.

(12) Ve sloupci 7 seznamu vlaků pro staniční zaměstnance se číslo (vjezdové) odjezdové koleje uvádí pouze u vlaků v pravidelných trasách. Na tratích provozovaných podle předpisu D3 se uvádí jen u pravidelných vlaků.

(13) Ve sloupci 11 seznamu vlaků pro staniční zaměstnance musí být uvedeny tyto údaje:

a) název sousedních (popř. jiných vhodných) stanic vyjadřující směr jízdy vlaku; název stanice může být uveden zkratkou schválenou ZDD;

b) omezení v dopravě;

c) pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem nebo jednotkou u vlaků osobní dopravy);

d) sunutí vlaku;

e) pravidelný vjezd vlaku na obsazenou kolej (údaj musí být uveden červeně nebo červeně podtržen);

f) místo ukončení jízdy na trati nebo místo začátku jízdy na trati.

(14) V seznamech vlaků pro staniční zaměstnance musí být:

a) pravidelné vlaky osobní dopravy černě;

b) pravidelné lokomotivní vlaky zeleně;

c) pravidelné vlaky nákladní dopravy modře;

d) vlaky podle potřeby a vlaky v nabídkových trasách hnědě.

(15) U ručně vyplňovaných seznamů vlaků pro staniční zaměstnance musí být údaje podtrženy příslušnou barvou podle odst. (14) tohoto článku.

(16) Za správnost, čitelnost a za provedení změn seznamů vlaků pro staniční zaměstnance odpovídá ředitel CDP.

●8 ●10 ●11

článek 274
Seznam vlaků pro traťové zaměstnance

(1) Ve služebních místnostech závorářů a strážníků oddílů se vyloží nebo vyvěsí seznam vlaků pro traťové zaměstnance. Tento seznam musí obsahovat všechny vlaky, kterým byla přidělena kapacita dráhy (vyjma vlaků ad hoc a vlaků ve zbytkové kapacitě) v příslušném mezistaničním úseku.

(2) Vzor seznamu vlaků pro traťové zaměstnance je uveden:

a) v Příloze C nebo

b) v „Deskách JŘ", je-li zpracováván odchylně od vzoru uvedeného v Příloze C.

(3) Seznamy vlaků pro traťové zaměstnance zpracované výpočetní technikou mohou mít odlišnou úpravu, musí však obsahovat údaje stanovené vzorem v Příloze C. Nebude-li v příslušném sloupci tohoto vzoru u žádného vlaku vyplněn údaj, sloupec nemusí být v seznamu vlaků pro traťové zaměstnance uváděn.

(4) Na jednokolejných tratích se tento seznam uspořádá v časovém pořadí odjezdů vlaků ze sousedních stanic, na dvou a vícekolejných tratích se sestaví pro každou traťovou kolej zvlášť.

(5) Pro stanoviště s výlukou dopravní služby musí být seznam vlaků pro traťové zaměstnance zpracován i pro období výluky dopravní služby.

(6) Ve sloupci 4 seznamu vlaků pro traťové zaměstnance se uvádí čas odjezdu ze sousední stanice bez ohledu na případnou výluku dopravní služby výpravčího.

(7) Sloupec 6 a 7 seznamu vlaků pro traťové zaměstnance se vyplňuje tehdy, začíná-li vlak jízdu na trati nebo manipuluje-li vlak v nákladišti nebo na vlečce, jež leží v úseku trati přilehlém k hlásce nebo ke stanovišti závoráře.

(8) V seznamu vlaků pro traťové zaměstnance určeném pro stanoviště závorářů se nevyplňují sloupce 8 a 9.

(9) Ve sloupci 11 seznamu vlaků pro traťové zaměstnance musí být uvedeny tyto údaje:

a) omezení v dopravě;

b) pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem nebo jednotkou u vlaků osobní dopravy);

c) ukončení nebo počátek jízdy vlaků na širé trati apod.

(10) V seznamech vlaků pro traťové zaměstnance musí být:

a) pravidelné vlaky osobní dopravy černě;

b) pravidelné lokomotivní vlaky zeleně;

c) pravidelné vlaky nákladní dopravy modře;

d) vlaky podle potřeby a vlaky v nabídkových trasách hnědě.

(11) U ručně vyplňovaných seznamů vlaků pro traťové zaměstnance musí být údaje podle odst. (10) tohoto článku podtrženy příslušnou barvou.

(12) Za správnost, čitelnost a za provedení změn seznamů vlaků pro traťové zaměstnance odpovídá:

a) ředitel CDP,

b) vedoucí OSPD, jsou-li mu tito zaměstnanci přiděleni.

kapitola III
Platnost a změny jízdního řádu

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 275
Platnost pomůcek jízdního řádu

(1) Správa železnic vydává pomůcky JŘ s těmito platnostmi:

a) trvalá platnost;

b) platnost od účinnosti nového JŘ do konce platnosti ročního JŘ;

c) platnost od vyhlášené změny JŘ do konce platnosti ročního JŘ;

d) platnost vyhlášená pomůckou JŘ.

(2) Platné pomůcky JŘ musí dodat Správa železnic svým organizačním složkám i dopravcům.

(3) Zaměstnanci musí prohlédnout všechny přidělené pomůcky JŘ ihned, jakmile jsou jim doručeny. Veškeré zjištěné chyby nebo případné nesrovnalosti musí oznámit neprodleně prostřednictvím:

a) ředitele CDP;

b) vedoucího zaměstnance OS;

c) dopravce;

tomu, kdo příslušné pomůcky vydal.

(4) V případě zjištění chybných údajů v pomůcce JŘ, které mohou ohrozit bezpečnost provozování dráhy, musí ten, kdo pomůcku JŘ vydal, zajistit vydání nové pomůcky JŘ nebo její opravy. Do doby odstranění chybných údajů v pomůcce JŘ musí být zajištěno zpravení dotčených zaměstnanců.

(5) Nařízené změny pomůcek JŘ musí být provedeny před účinností změny příslušné pomůcky JŘ.

(6) Provedení změn seznamů vlaků zajistí:

a) ředitel CDP;

b) vedoucí zaměstnanci OS.

(7) Změny pomůcek JŘ musí OS Správy železnic i dopravci obdržet minimálně týden před jejich platností.

(8) Dopravci musí zajistit, aby jejich zaměstnanci měli k dispozici platné pomůcky JŘ.

(9) Za změny JŘ se nepovažují dočasné změny v dopravě, vyvolané výlukovou činností ani dočasná redukce dopravy, vyhlášená z mimořádných důvodů (např. nebezpečných meteorologických jevů).

(10) TJŘ ad hoc vlaků, včetně jeho distribuce, je vyhlášen určeným způsobem neprodleně po přidělení kapacity dráhy. Tento TJŘ musí dostat příslušné OS Správy železnic i dopravce. Pokud se data tohoto TJŘ (trasa, časové údaje, stanovená rychlost, brzdící procenta apod.) liší od dat, uvedených ve dříve vydaných TJŘ téhož vlaku, platí data později vydaného TJŘ.

(11) Strojvedoucí osobního vlaku, který jede jako náhrada vlaku osobní dopravy, se může řídit TJŘ původního vlaku, pokud neobdržel nový TJŘ.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 276
Přechod na nový jízdní řád

(1) Pravidelné vlaky jsou zavedeny a ohlášeny zavedením nového JŘ na celou dobu jeho platnosti a není třeba je v přechodové noci jmenovitě zavádět.

(2) V přechodové noci od 23:30 hod. do 0:30 hod. je zakázáno přečíslování vlaků z jiných důvodů než z důvodu přechodu na nový JŘ. V tomto období se nesmí provádět přečíslování ze starého na staré a z nového na nové číslo vlaku.

(3) Vlak jedoucí podle trasy starého JŘ smí v takto přidělené trase dojet v novém JŘ při splnění následujících podmínek:

a) v novém JŘ nemá přidělenu kapacitu dráhy pod novým číslem;

b) jízda vlaku je ukončena v první den platnosti nového JŘ;

c) v novém JŘ neexistuje jiná trasa se stejným číslem vlaku.

(4) Přechod z platného JŘ na výlukový JŘ nebo naopak není přechodem na nový JŘ ve smyslu tohoto článku.

(5) Platnost VR ve vztahu k JŘ je stanovena předpisem SŽ D7/2 Organizování výlukových činností (dále jen „předpis D7/2“).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 277
Přechod na středoevropský a letní čas

(1) Pro vlaky s přepravou cestujících při přechodu na středoevropský, popř. letní čas vydává opatření dopravce.

(2) Vlaky bez přepravy cestujících mohou v období přechodu LČ/SEČ pokračovat v jízdě s náskokem, pokud tomu nebrání dopravní nebo jiné důvody. V případě zpoždění vlaku je možno využít časový rozdíl k jeho zkrácení.

kapitola IV
Rychlosti vlaků

●8 ●12 ●17 ●29

článek 278
Základní rychlosti vlaků

(1) Základní rychlost vlaků, která nesmí být překročena při sestavě JŘ ani při jejich jízdě, je:

a) 160 km/h;

b) 200 km/h u vlaků jedoucích s vedoucím vozidlem s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** na trati vybavené traťovou částí ETCS úrovně 2.

(2) Základní rychlost vlaků podle odst. (1) je omezena takto:

a) 100 km/h – u vlaků osobní dopravy s postrkovým nebo vloženým hnacím vozidlem, které není dálkově řízeno z vedoucího vozidla;

b) 100 km/h – u vlaků nákladní dopravy, brzděných II. způsobem brzdění a u vlaků nákladní dopravy s vloženou nebo postrkovou lokomotivou (lokomotivami), zapojenou na průběžnou brzdu;

c) 70 km/h – u vlaků s pojízdnými jeřáby nebo s koncově naloženými vozidly;

d) 65 km/h – u vlaků v nichž jsou zařazeny nákladní vozy o rozchodu 1520 mm, převázané na rozchod 1435 mm;

e) 50 km/h – u vlaků se zásilkami mimořádné délky naloženými na dvou vozech, spojených nákladem nebo tuhou spojkou;

f) 30 km/h – u vlaků sunutých.

(3) Ustanovení odst. (2) písm. a) tohoto článku se nevztahuje na vlaky osobní dopravy sestavené ze dvou a více:

a) motorových vozů;

b) motorových jednotek;

c) elektrických vozů;

d) elektrických jednotek.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 279
Všeobecná ustanovení

(1) Strojvedoucí vlaků nesmí za jízdy překročit nejvyšší dovolenou rychlost (viz čl. 269 odst. (22) tohoto předpisu) anebo stanovenou rychlost (viz čl. 269 odst. (19)).

(2) Při zkouškách vozidel za jízdy nebo při měřících jízdách diagnostiky tratí smí být základní rychlost překročena za podmínek zvlášť stanovených Správou železnic.

(3) Ve stanici nebo v místě, kde dochází ke změně stanovené rychlosti (popř. rychlosti, nařízené písemným rozkazem), musí strojvedoucí projíždějícího vlaku postupovat takto:

a) dochází-li ke zvýšení stanovené rychlosti, smí zvyšovat rychlost, jakmile všechna vozidla minou obvod výhybek, přilehlý k vjezdovému návěstidlu nebo místo změny rychlosti;

b) dochází-li ke snížení stanovené rychlosti, musí snižovat rychlost tak, aby nižší rychlostí jel nejpozději v úrovni odjezdového návěstidla; tam, kde takové návěstidlo není, nebo není přímo u koleje, v úrovni návěstidla s návěstí Konec vlakové cesty nebo nejpozději v místě změny rychlosti.

kapitola V
Druhy vlaků a jejich druhové zkratky

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 280
Všeobecná ustanovení

(1) Podle určení rozeznáváme:

a) vlaky s přepravou cestujících;

b) vlaky bez přepravy cestujících.

(2) Podle druhu dopravy rozeznáváme:

a) vlaky osobní dopravy;

b) vlaky nákladní dopravy;

c) služební vlaky.

(3) Druh vlaku se v pomůckách JŘ vyznačuje druhovými zkratkami, které jsou uvedeny v čl. 281 až čl. 283.

(4) Při vlastním výkonu dopravní služby (např. při nabídce, přijetí, odhlášce, hlášení o přípravě vlakové cesty apod.) se druhové označení vlaku nepoužívá.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 281
Vlaky osobní dopravy

(1) Vlaky osobní dopravy zajišťují dopravu cestujících, případně další služby pro cestující.

(2) Vlaky osobní dopravy se podle kvality, rychlosti a četnosti zastavování rozdělují na tyto druhy vlaků:

a) Expresní vlaky (Ex);

b) Rychlíky (R);

c) Spěšné vlaky (Sp);

d) Osobní vlaky (Os);

e) Soupravové vlaky (Sv).

(3) **Expresní vlaky (Ex)** jsou mezinárodní, nebo vnitrostátní dálkové vlaky s pobyty pro nástup/výstup cestujících jen v nejdůležitějších stanicích nebo zastávkách, s minimální stanovenou rychlostí 140 km/h včetně.

(4) **Rychlíky (R)** jsou mezinárodní, nebo vnitrostátní dálkové vlaky s pobyty pro nástup/výstup cestujících jen v důležitých stanicích nebo zastávkách, s minimální stanovenou rychlostí 90 km/h včetně.

(5) **Spěšné vlaky (Sp)** jsou mezinárodní, nebo vnitrostátní vlaky s pobyty pro nástup/výstup cestujících jen v některých stanicích a zastávkách, s minimální stanovenou rychlostí 80 km/h včetně.

(6) **Osobní vlaky (Os)** jsou ostatní mezinárodní, nebo vnitrostátní vlaky osobní přepravy s přepravou cestujících.

(7) Minimální stanovené rychlosti u jednotlivých druhů vlaků uvedené v tomto článku, nemusí být v určitém úseku splněny za podmínky, že stanovená rychlost vlaku dosahuje nejvyšší traťové rychlosti daného úseku.

(8) **Soupravové vlaky (Sv)** jsou vlaky osobní dopravy bez přepravy cestujících v případech, kdy se jedná o přemístění souprav vozů osobní dopravy, elektrických a motorových vozů a jednotek z konečného nebo do výchozího místa vlaku (stanice, km na trati).

(9) V odůvodněných případech může Správa železnic stanovit druh vlaku i odlišně.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 282
Vlaky nákladní dopravy

(1) Vlaky nákladní dopravy jsou určené pro dopravu ložených nebo prázdných nákladních vozů, popř. jiných vozidel. Rozdělují se na tyto druhy vlaků:

a) Expresní nákladní vlaky (Nex);

b) Průběžné nákladní vlaky (Pn);

c) Manipulační nákladní vlaky (Mn);

d) Lokomotivní vlaky (Lv);

e) Vlečkové vlaky (Vleč).

(2) **Expresní nákladní vlaky (Nex)** jsou mezinárodní nebo vnitrostátní vlaky pro dálkovou přepravu zboží s minimální stanovenou rychlostí 100 km/h včetně, kterou jsou vzhledem k nasazeným vozidlům a hmotnosti schopny reálně vyvinout a udržet.

(3) **Průběžné nákladní vlaky (Pn)** jsou vlaky určené pro přepravu zátěže, zpravidla bez manipulace na trase.

(4) **Manipulační vlaky (Mn)** jsou vlaky určené k rozvozu a svozu nákladní zátěže s manipulací na trase.

(5) **Lokomotivní vlaky (Lv)** jsou vlaky sestavené z hnacího vozidla nebo skupiny hnacích vozidel (činných, pohotových k službě i nečinných) a případně k nim přivěšených přípojných nebo řídicích vozů (tvořících motorovou nebo elektrickou jednotku), jedoucí jako vlak bez přepravy cestujících, nejde-li o soupravový vlak, nebo vlak sestavený ze speciálních hnacích vozidel a případně k nim přivěšených příslušejících vozidel (např. technologická vozidla), tvořících s ním provozní jednotku.

(6) **Vlečkové vlaky (Vleč)** jsou vlaky určené pro obsluhu místa na širé trati (vlečky, nákladiště) a vracející se po provedené obsluze zpět. Vlečkový vlak nesmí být veden mezi dvěma (a více) různými stanicemi.

(7) V ZDD musí být uvedeno, zda vlečkové vlaky provádějí obsluhu vlečky:

a) S uvolněním traťové koleje; jízda vlečkového vlaku je ukončena na vlečce. Návrat zpět se provádí jako nový vlečkový vlak.

b) Bez uvolnění traťové koleje; celá jízda vlečkového vlaku i s návratem je považována za jediný vlak.

(8) Vlečkové vlaky mohou být určeny i pro jízdu ze stanice na vlečku, odbočující ze stanice, nebo opačně, pokud je tento způsob obsluhy vlečky stanoven Smlouvou o styku vzájemně zaústěných drah. JŘ pro jízdu vlečkového vlaku ze stanice na vlečku (nebo opačně) sestavuje a vydává po vzájemné dohodě jeden z provozovatelů zaústěných drah.

(9) Hodnota minimální stanovené rychlosti u jednotlivých druhů vlaků uvedená v tomto článku, nemusí být v určitém úseku splněna za podmínky, že stanovená rychlost vlaku dosahuje nejvyšší traťové rychlosti daného úseku.

(10) V odůvodněných případech může Správa železnic stanovit druh vlaku i odlišně.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 283
Služební vlaky

(1) **Služební vlaky (Služ)** jsou vlaky zaváděné pro potřeby SŽ. Mezi služební vlaky patří i nutné pomocné vlaky, které se označují zkratkou **Pom**.

(2) U nutných pomocných vlaků se vždy ještě použije slovního označení *„nutný pomocný vlak*".

(3) Pro služební vlaky platí veškerá ustanovení tohoto předpisu platná i pro vlaky nákladní dopravy.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 284
Vlaky vojenské

Vlaky vojenské jsou vlaky určené k přepravě vojsk, vojenské techniky a nákladu. Nemají své vlastní druhové označení, protože mohou být vedeny jako vlaky kteréhokoli z uvedených druhů uvedených v čl. 281 až čl. 283.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 285
Přednost vlaků

(1) V případě mimořádností v drážní dopravě (zpoždění vlaků, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost úseků tratí, odstranění následků mimořádných událostí apod.) zajišťuje SŽ operativní řízení drážní dopravy podle předpisu D7.

(2) SŽ zajišťuje, aby kapacita jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy byla maximálně využita např. použitím jízd vlaků ve sledu, a (vyjma případů uvedených v odst. (5) tohoto článku) zachovává přednost v jízdě vlaků následovně (v pořadí důležitosti od písm. a) tohoto odstavce):

a) mimořádné vlaky v obecném zájmu;

b) expresní vlaky a rychlíky s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h a mezistátní nákladní expresní vlaky, jimiž se rozumí:

1. expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

2. rychlíky s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

3. mezistátní nákladní expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrubotunu;

c) ostatní expresní vlaky a rychlíky s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky a mezistátní nákladní vlaky, jimiž se rozumí:

1. expresní vlaky s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

2. rychlíky s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

3. mezistátní nákladní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrubotunu;

d) spěšné vlaky, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

e) osobní vlaky, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;

f) ostatní vlaky nákladní dopravy (s výjimkou vlaků ve zbytkové kapacitě dráhy) v pořadí;

1. vnitrostátní expresní;

2. ostatní mezistátní;

3. průběžné;

4. soupravové [vlaky, které nejsou určeny pro jízdy vlaků osobní dopravy podle písm. b) až e) tohoto odstavce];

5. manipulační;

6. vlečkové;

g) lokomotivní vlaky;

h) služební vlaky;

i) vlaky ve zbytkové kapacitě dráhy.

(3) Dopravce musí SŽ prokazatelným způsobem oznámit, které lokomotivní a soupravové vlaky jsou určeny pro vlaky osobní dopravy podle odst. (2) písm. b) až e) tohoto článku:

a) při tvorbě JŘ, včetně jeho změn, zpracovateli JŘ;

b) v ostatních případech (při mimořádnostech v dopravě) provoznímu dispečerovi CDP.

(4) Výpravčímu je skutečnost, které lokomotivní a soupravové vlaky jsou určeny pro vlaky osobní dopravy podle odst. (2), písm. b) až e) tohoto článku oznámena buď pomůckou JŘ, kde jsou stanoveny technologické postupy u dotčených vlaků, nebo plánem vlakové dopravy.

(5) Při operativním řízení drážní dopravy SŽ, pro maximální využití kapacity daného úseku dráhy, určí jiné pořadí důležitosti:

a) s ohledem na provozní situaci, kdy je efektivnější upřednostnit vlak s nižším pořadím v případě, že má tento vlak vyšší technickou rychlost než vlak s vyšším pořadím, za těchto podmínek:

- vlak s vyšším pořadím bude veden v těsném sledu za vlakem s nižším pořadím (popř. za více vlaky s nižším pořadím jedoucích v těsném sledu za sebou) nebo

- na obousměrně pojížděné traťové koleji bude vlak s vyšším pořadím veden ve sledu za vlakem s nižším pořadím před změnou směru jízdy vlaků (popř. za více vlaky s nižším pořadím jedoucích v těsném sledu za sebou);

b) při jízdě vlaku provozním odklonem, kdy se na trase provozního odklonu zachovává druh vlaku z původní trasy vlaku;

c) v případech stanovených PND7.

(6) U vlaků stejného pořadí o přednosti rozhoduje vyšší technická rychlost vlaků. Při stejné technické rychlosti mají vlaky přednost v pořadí:

a) vlak s větším zpožděním;

b) vlak jedoucí včas;

c) vlak s náskokem.

(7) U vlaků nákladní dopravy mají též přednost vlaky přepravující snadno zkazitelné zboží a živá zvířata, pokud byla SŽ dopravcem o této skutečnosti informována.

(8) **Technická rychlost** ve smyslu odst. (5) a (6) tohoto článku je rychlost vlaku vyplývající z jeho aktuálního řazení.

(9) Služební vlaky, provádějící diagnostiku železniční dopravní cesty, jsou při měření posuzovány jako mimořádné vlaky v obecném zájmu, pokud je jim takto přidělena kapacita dráhy. V mimořádných případech (nepravidelnosti v dopravě apod.), kdy není přidělena kapacita dráhy mimořádnému vlaku v obecném zájmu, může o skutečnosti, že se jedná o mimořádný vlak v obecném zájmu, na základě žádosti odpovědného zástupce dopravce nebo OSPD rozhodnout ústřední dispečer Správy železnic, který to příslušným OS oznámí. Je-li ve stanicích prováděno měření formou posunu, může být takové měření upřednostněno před vlaky, pokud je takto vyhlášeno dopravním opatřením k měření.

●8

článek 286
Druhy tras

Podle pravidelnosti se trasy vlaků dělí na trasy:

a) **pravidelné**, tj. trasy, které jsou zapracovány do těchto pomůcek JŘ:

1. Seznam vlaků pro staniční zaměstnance;

2. Seznam vlaků pro traťové zaměstnance.

b) **mimořádné**, tj. trasy, které nesplňují podmínky písm. a) tohoto odstavce.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 287
Náskok a zpoždění vlaků

(1) Pod pojmem **náskok** se rozumí sjednaný, nařízený nebo dosažený příjezd, průjezd nebo odjezd vlaku dříve, než stanoví jeho TJŘ.

(2) Vyžaduje-li to hospodárnost provozu nebo dopravní situace, může se vlak ze stanice vypravit s náskokem, tj. před dobou stanovenou jeho TJŘ.

(3) Maximální povolený náskok je 3 hodiny před přidělenou časovou polohou trasy. Maximální povolené zpoždění je 20 hodin po přidělené časové poloze trasy. V případě vyšší odchylky je dopravce povinen podat žádost o nové přidělení kapacity dráhy.

(4) Vlak nesmí ze stanice odjet s náskokem větším, než je stanoveno v odst. (3) tohoto článku. Pokud výpravčí po odjezdu vlaku ze stanice zjistí (na tuto skutečnost je upozorněn provozní aplikací), že došlo k překročení povoleného maximálního náskoku nebo zpoždění, musí tuto skutečnost oznámit provoznímu dispečerovi CDP, který stanoví podmínky pro organizování jízdy takového vlaku. Provozní dispečer CDP musí zajistit, že nedojde v jednom kalendářním dni k výskytu současně dvou vlaků téhož čísla na tratích provozovaných SŽ.

(5) S náskokem nesmí odjet žádný vlak s přepravou cestujících, jehož doba odjezdu byla závazně oznámena veřejnosti. Odjezd vlaku s přepravou cestujících s náskokem je však dovolen:

a) u vlaku ve stanici pravidelně projíždějícího;

b) je-li v TJŘ vlaku před časovým údajem příjezdu značka „+", vyjadřující zastavení z dopravních důvodů. V provozních aplikacích znázorněno jako úkon „DD" – Zastavení jen z dopravních důvodů;

c) je-li v TJŘ vlaku před časovým údajem příjezdu značka „⋄", vyjadřující nezveřejněné zastavení. V provozních aplikacích znázorněno jako úkon „SLD" – Zastavení ze služebních důvodů dopravce;

d) je-li v TJŘ vlaku před časovým údajem příjezdu značka „ ◖ ", vyjadřující zastavení jen pro výstup cestujících. V provozních aplikacích znázorněno jako úkon „Vyst" – Zastavení jen pro výstup;

e) je-li v TJŘ vlaku před časovým údajem odjezdu značka „ ⊥ ", vyjadřující možnost odjezdu vlaku s přepravou cestujících s náskokem ihned po výstupu cestujících nebo „△", vyjadřující možnost odjezdu vlaku s náskokem nejdříve však v čase pravidelného příjezdu;

f) je-li to dovoleno pomůckou „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy", která řeší čekací doby a přípoje mezi vlaky.

(6) Jízda vlaku s náskokem není také dovolena:

a) zpozdil-li by se vlak jedoucí ve své pravidelné době, pokud provozní dispečer CDP nerozhodne jinak vzhledem k dopravní situaci;

b) jestliže by jízda vlaku s náskokem rušila práce na trati a vedoucí prací k tomu nedal souhlas;

c) jde-li o vlak, který přepravuje zaměstnance podle rozvrhu dopravní služby;

d) jde-li o instradované vlaky (např. vojenské), u kterých k tomu nedal souhlas dopravce, popř. velitel vojenského vlaku;

e) nedal-li k jízdě s náskokem souhlas výpravčí sousední stanice.

(7) Náskoku může dosáhnout projíždějící vlak, který odjel včas z výchozí stanice nebo ze stanice, kde naposledy zastavil, i tím, že krátí pravidelné jízdní doby při respektování nejvyšší dovolené rychlosti.

(8) Na tratích, kde se vlaky nabízejí a přijímají, je přijetí vlaku současně i souhlasem k jízdě vlaku s náskokem, odmítnutí přijetí současně odmítnutím jízdy vlaku s náskokem.

(9) Na tratích, kde se vlaky nenabízejí a nepřijímají, je potvrzení přijetí předvídaného odjezdu současně i souhlasem k jízdě vlaku s náskokem.

(10) O jízdě vlaku s náskokem se mohou výpravčí dohodnout i před nabídkou vlaku nebo před ohlášením předvídaného odjezdu.

(11) Dohodnutí náskoku se zvlášť nezapisuje.

(12) Jsou-li vlaky zpožděny, musí všechny odborně způsobilé osoby odpovědné za řízení vlakové dopravy organizovat a řídit jízdy vlaků tak, aby byla zachována bezpečnost při provozování dráhy a zpoždění vlaků se snižovalo.

(13) Při zpoždění vlaku s přepravou cestujících se výpravčí řídí podle pomůcky „Přípoje mezi vlaky osobní dopravy" (popř. podle opatření dopravce).

(14) Výpravčí nesmějí spoléhat jen na ohlášená zpoždění, ale musí sledovat aktuální dopravní situaci a polohu vlaků v jim dostupných IS SŽ, popř. se musí sami včas dotazovat na jízdu vlaků.

(15) V případě zpoždění dají výpravčí včas, prostřednictvím schválené provozní aplikace (telekomunikačním zařízením apod.), příkaz k zadržení těch vlaků nižšího pořadí důležitosti, jejichž jízda by nepříznivě ovlivnila jízdu zpožděného vlaku (když ve stanici není možné křižování, předjíždění vlaků apod.).

(16) Pokud byl vlak ve stanici zastaven z důvodu náskoku vyššího než 3 hodiny, může být jeho další jízda dovolena nejpozději v čase pravidelného odjezdu (průjezdu) ze stanice, ve které byl zastaven, jsou-li splněny podmínky pro odjezd vlaku.

kapitola VI
Sestava a brzdění vlaku a posunu mezi dopravnami

●12 ●13 ●17 ●29

článek 288
Zařazování vozidel do vlaku

(1) Podle přípustné hmotnosti vozidla na nápravu a na jednotku jeho délky se tratě zařazují do traťových tříd.

(2) Každé vozidlo musí svými parametry rozhodnými pro přechodnost vyhovovat stanovené traťové třídě tratě, na kterou pojede, a dalším omezením ve vztahu k zařízení dopravní cesty, uvedeným v TTP (schopnost projíždět oblouky se stanoveným poloměrem, vzdálenost otočných čepů apod.).

(3) Za přechodnost vozidel na konkrétní trati odpovídá vždy dopravce.

(4) Vlak se sestavuje tak, aby jeho sestava neohrožovala bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, zejména musí být zajištěn brzdný účinek stanovený JŘ.

(5) Do vlaku mohou být zařazena pouze vozidla v technickém stavu, který neohrožuje bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

(6) Sestavení soupravy pro PMD musí odpovídat ustanovením pro vlak. Pro sestavu PMD platí přiměřeně ustanovení odst. (1) až (7) tohoto článku.

(7) Vlaky se stanovenou rychlostí do 120 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 1 000 m.

(8) Vlaky se stanovenou rychlostí vyšší než 120 km/h až do 200 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 2 000 m.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 289
Délka vlaku

(1) Délka vlaku se zjišťuje a uvádí v metrech.

(2) Délkou vlaku uvedenou v TTP se rozumí celková délka vlaku včetně činných hnacích vozidel.

(3) Do IS se délka vlaku udává vždy i s činnými hnacími vozidly, a to v metrech.

(4) V TTP je pro dané traťové úseky uveden:

a) vždy normativ délky vlaku (nevyžaduje stanovení zvláštních podmínek pro jízdu takového vlaku);

b) největší povolená délka vlaku, která nesmí být překročena.

(5) Délka vlaku nesmí překročit stanovenou hodnotu pro dané traťové úseky, kterou provozovatel dráhy stanoví:

a) v TTP podle odst. (4) písm. b), popř. odst. (6) tohoto článku, nebo

b) provozním opatřením provozovatele dráhy Správy železnic, nebo

c) předpisem SŽ D3, nebo

d) předpisem SŽ D4.

(6) Je-li v TTP uvedena pouze jedna normativní délka vlaku (není uvedena největší povolená délka vlaku), musí být zároveň považována za největší povolenou délku vlaku. Je-li v TTP uvedeno více normativních délek vlaku (není uvedena největší povolená délka vlaku), musí být nejvyšší hodnota normativní délky vlaku považována za největší povolenou délku vlaku.

(7) Jízda vlaku delšího, než je v TTP stanovený normativ délky vlaku, může být povolena:

a) v PND7 nebo

b) zpracovatelem jeho JŘ nebo

c) provozním dispečerem CDP.

(8) Povolená jízda vlaku delšího, než je v TTP stanovený normativ délky vlaku musí být organizována tak, aby nedocházelo k narušení přidělených tras, které jsou přiděleny jiným dopravcům, kromě tras přidělených ve zbytkové kapacitě dráhy.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 290
Hmotnost vlaku a dopravní hmotnost vlaku

(1) **Hmotnost vlaku (PMD)** je součet:

a) hmotností všech vozidel vlaku (PMD);

b) hmotnosti nákladu na (ve) vozidlech;

c) průměrné hmotnosti cestujících (80 kg na osobu) u vozidel přepravujících cestující podle stanovené obsaditelnosti vozidla.

(2) Součet všech položek (tj. hmotnost vlaku) se zaokrouhluje na celé tuny, a to vždy nahoru.

(3) **Maximální přípustná hmotnost** je největší dopravní hmotnost, kterou smí při daném typu jízdního odporu (tj. při daném druhu vozů a způsobu jejich naložení) na příslušném úseku trati dopravovat jedno činné hnací vozidlo.

(4) Hmotnost, pro kterou při určitém typu jízdního odporu byly pro plánovanou řadu hnacího vozidla stanoveny pravidelné jízdní doby příslušného vlaku, se nazývá **technický normativ hmotnosti**.

(5) **Normativ hmotnosti** je hmotnost tažených vozidel určitého typu jízdního odporu odpovídající pravidelným jízdním dobám.

(6) Pro hnací vozidlo plánované řady se při dodržení plánovaného typu jízdního odporu normativ hmotnosti rovná technickému normativu hmotnosti. Technický normativ hmotnosti je uveden v záhlaví TJŘ vlaku nebo v tabulce „Přehled technických normativů hmotnosti".

(7) Pro případy použití hnacího vozidla neplánované řady nebo při jízdním odporu jiného, než plánovaného typu je normativ hmotnosti, kterou může jedno hnací vozidlo vzhledem ke stanoveným pravidelným jízdním dobám dopravovat, vyjádřen v tabulce „Přehled technických normativů hmotnosti". Normativ hmotnosti vyjádřený třídou sklonu a rychlostí je pro jednotlivá hnací vozidla (určené řady hnacích vozidel) uveden v IS REVOZ.

(8) Nelze-li u vlaku, jehož dopravní hmotnost překračuje normativ hmotnosti, přistavit další činné hnací vozidlo (přípřež, postrk), sníží dopravce hmotnost vlaku jeho zkrácením v souladu s přidělenou kapacitou dráhy a normativem hmotnosti.

(9) Je-li přesto nutné dopravovat větší hmotnost, než je stanovena jeho TJŘ, oznámí dopravce tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi CDP. Jízda takového vlaku musí být organizována tak, aby nedocházelo k narušení přidělených tras, které jsou přiděleny jiným dopravcům, kromě tras přidělených ve zbytkové kapacitě dráhy.

●12 ●17 ●29

článek 291
Výměra brzdících procent a brzdící váha vlaku

(1) Všechna vozidla vlaku musí být zapojena do průběžné brzdy tak, jak je definováno v evropské legislativě (vyjma nezavěšeného postrku, který vystrkává vlak ze stanice a tento postrk neopustí obvod stanice). První a poslední vozidlo (včetně hnacích vozidel) ve všech vlacích musí mít funkční samočinnou brzdu. V případě, že dojde k roztržení vlaku, musí se rozpojené části soupravy vlaku automaticky zastavit v důsledku maximálního využití brzdy.

(2) Vlak musí být dostatečně a spolehlivě brzděn. Účinek brzd a způsob brzdění musí odpovídat traťovým poměrům, druhu a sestavě vlaku, jeho zatížení a stanovené rychlosti tak, aby jeho brzdící účinek zajistil bezpečné zastavení vlaku na zábrzdnou vzdálenost. Skutečná brzdná dráha však může být:

a) podle následujících ustanovení tohoto článku rozložena do dvou za sebou následujících zábrzdných vzdáleností;

b) pro vlaky jedoucí pod plným dohledem ETCS rozložena do dvou i více za sebou následujících zábrzdných vzdáleností.

Vlaky se stanovenou rychlostí:

1. do 120 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 1 000 m;

2. vyšší než 120 km/h až do rychlosti 200 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 2 000 m.

(3) Všem vlakům, včetně vlakům jedoucím na tratích vybavených traťovou částí ETCS, se tabelárním jízdním řádem (dále jen „TJŘ") určují stanovená brzdící procenta, způsob brzdění a stanovená rychlost vlaku podle podmínek stanovených tímto článkem.

(4) Strojvedoucí vlaků jedoucích v módu **Plný dohled (FS)** se řídí údaji ve sloupci 9 TJŘ. Pokud skutečná výměra brzdících procent nedosahuje předepsaných brzdících procent, vyhledá strojvedoucí stanovenou rychlost odpovídající skutečným brzdícím procentům vlaku v „Tabulkách brzdících procent pro vlaky ETCS“[59].

(5) Strojvedoucí do DMI zadá rychlost vlaku vyplývající ze zařazených vozidel, loženého nákladu nebo jiného technického omezení rychlosti vlaku. V případě, že se v trase vlaku rychlost mění, zadá strojvedoucí nejvyšší z rychlostí určených pro jednotlivé části trasy vlaku (po místo, kde dojde ke změně řazení vlaku).

Strojvedoucí tyto hodnoty může měnit pouze v případě, že vlak stojí.

(6) Pokud v některé části trasy vlak nejede v módu **Plný dohled (FS)**, musí se strojvedoucí v daném úseku řídit údaji ve sloupci 8 TJŘ (např. výluka ETCS, porucha mobilní části ETCS).

(7) Zábrzdná vzdálenost pro jednotlivé tratě, jakož i rozhodný spád na jednotlivých tratích (traťových úsecích) jsou uvedeny v TTP.

(8) Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy, kterou provede odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

(9) Tabulky brzdících procent jsou uvedeny v Příloze D.

(10) Potřebná brzdící procenta pro jízdu v jiném módu než **Plný dohled (FS)** nebo bez aktivního ETCS (sloupec 8 TJŘ) se určují podle následujících zásad:

a) Pro jízdu vlaku po rovině nebo po spádu se určují pro příslušnou zábrzdnou vzdálenost, předepsaný režim brzdění, rozhodný spád a stanovenou rychlost.

b) Pro jízdu do stoupání se použije hodnota brzdících procent pro jízdu zpět po spádu rychlostí 30 km/h, je-li větší než brzdící procenta pro stanovenou rychlost a vodorovnou trať; jinak se jízda do stoupání považuje za jízdu po rovině. Pro všechny vlaky o stanovené rychlosti menší než 30 km/h se tato menší rychlost uvažuje i pro případnou jízdu zpět po spádu.

c) Pro vlak se stanovenou rychlostí 121 km/h a vyšší, jehož brzdící účinek není dostatečný pro dodržení zábrzdné vzdálenosti na příslušné trati, je možno jeho zábrzdnou dráhu rozložit do dvou za sebou následujících zábrzdných vzdáleností. Potřebná brzdící procenta se v tomto případě určují z rychlosti o 20 km/h nižší, než je stanovená rychlost, nejméně však ze 120 km/h. Je-li vlak dostatečně brzděn pro tuto rychlost, postačuje to pro snížení rychlosti ze stanovené rychlosti o 20 km/h v předposlední zábrzdné vzdálenosti.

d) Pro vlak se stanovenou rychlostí 121 km/h nebo vyšší musí být v jeho TJŘ uvedeny dvě hodnoty potřebných brzdících procent:

- horní hodnota odpovídá stanovené rychlosti vlaku. Jsou-li skutečná brzdící procenta vlaku vyšší nebo rovna této hodnotě, nemusí se jeho zábrzdná dráha rozkládat do dvou za sebou následujících zábrzdných vzdáleností a rychločinným brzděním vlak zastaví na jedné zábrzdné vzdálenosti;
- dolní hodnota odpovídá rychlosti o 20 km/h nižší, než je stanovená rychlost, nejméně však rychlosti 120 km/h.

Nedosahují-li skutečná brzdící procenta vlaku horní hodnoty, ale jsou vyšší nebo rovna dolní hodnotě předepsaných brzdících procent, musí strojvedoucí respektovat rozložení zábrzdné dráhy do dvou za sebou následujících zábrzdných vzdáleností a podle toho upravovat rychlost jízdy vlaku;

[59] Neobsazeno

e) Je-li stanovená rychlost vlaku tak malá, že pro ni v příslušné tabulce brzdících procent nejsou uvedeny žádné hodnoty, uvažují se hodnoty pro nejnižší rychlost, uvedenou v příslušné tabulce.

f) Na tratích se zábrzdnou vzdáleností 700 nebo 1000 m a rozhodným spádem větším než 25 ‰ se potřebná brzdící procenta určí podle tabulky pro zábrzdnou vzdálenost 400 m a předepsaný způsob brzdění.

(11) Potřebná brzdící procenta pro jízdu v módu **Plný dohled (FS)** (sloupec 9 TJŘ) se určují podle následujících zásad:

a) Pro jízdu vlaku po rovině nebo po spádu se stanovenou rychlostí:

1. do 120 km/h určují podle tabulky pro zábrzdnou vzdálenost 1000 m pro předepsaný režim brzdění, rozhodný spád a stanovenou rychlost,

2. od 121 km/h do 159 km/h určují podle tabulky pro zábrzdnou vzdálenost 1000 m z rychlosti o 20 km/h nižší, než je stanovená rychlost, nejméně však ze 120 km/h, pro předepsaný režim brzdění, rozhodný spád a stanovenou rychlost,

3. od 160 km/h do 200 km/h určují podle tabulky pro zábrzdnou dráhu 2000 m pro předepsaný režim brzdění, rozhodný spád a stanovenou rychlost.

b) Pro jízdu do stoupání se použije hodnota brzdících procent pro jízdu zpět po spádu rychlostí 30 km/h, je-li větší než brzdící procenta pro stanovenou rychlost a vodorovnou trať; jinak se jízda do stoupání považuje za jízdu po rovině. Pro všechny vlaky o stanovené rychlosti menší než 30 km/h se tato menší rychlost uvažuje i pro případnou jízdu zpět po spádu.

c) Je-li stanovená rychlost vlaku tak malá, že pro ni v příslušné tabulce brzdících procent nejsou uvedeny žádné hodnoty, uvažují se hodnoty pro nejnižší rychlost, uvedenou v příslušné tabulce.

d) Na tratích s rozhodným spádem větším než 20 ‰ a do 25 ‰ (včetně) se potřebná brzdící procenta určí vždy podle tabulky pro zábrzdnou vzdálenost 1000 m.

e) Na tratích s rozhodným spádem větším než 25 ‰ se potřebná brzdící procenta určí podle tabulky pro zábrzdnou vzdálenost 400 m a předepsaný způsob brzdění.

(12) Skutečné brzdící procento vlaku se vypočítá podle následujícího vzorce:

$$\text{skutečná brzdící procenta vlaku} = \kappa\ (\text{kappa}).\frac{\text{brzdící váha vlaku x 100}}{\text{hmotnost vlaku}}$$

Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa) jsou uvedeny v Příloze D.

Výsledek se zaokrouhlí vždy na nejbližší nižší celé číslo.

(13) Vnitřní předpis dopravce musí zajistit, aby v případě použití brzdného modelu, který má přípravnou dobu brzdy závislou na délce vlaku[60], byla strojvedoucím nebo z ETCS externích zdrojů zadávána brzdicí procenta bez zohlednění hodnoty korekčního součinitele κ (kappa)[61].

[60] Brzdný model zohledňující přípravnou dobu brzdy na základě zadané délky vlaku je např. brzdný model podle souboru specifikací č. 2 a č. 3.

[61] Korekční součinitel κ (kappa) zohledňuje prodloužení přípravné doby brzdy pro vlaky větších délek (pro které je κ [kappa] menší než 1). Pokud by byl použit brzdný model zohledňující přípravnou dobu brzdy na základě zadané délky vlaku a zároveň zadaná brzdicí procenta zohledňující korekční součinitel κ (kappa), mobilní část by dohlížela plošší brzdné křivky.

(14) Brzdící váha vlaku brzděného průběžnou brzdou se rovná součtu všech brzdících vah jednotlivých vozidel vlaku s účinkující samočinnou průběžnou (tlakovou) brzdou, zapnutou do průběžné brzdy vlaku.

Součet brzdících vah jednotlivých vozidel s účinkující samočinnou průběžnou (tlakovou) se zaokrouhluje na celé tuny, a to vždy směrem k nejbližší nižší hodnotě.

(15) Jsou-li ve vlaku, který je průběžně brzděn I. způsobem v režimu P, zařazena vozidla s přestavovačem v poloze G, smí se jako jejich brzdící váha započítat nejvýše 0,75 hodnoty brzdící váhy, vyznačené pro tuto polohu.

(16) Brzdící váha vozidel s přestavovačem v poloze P ve vlaku brzděném II. způsobem brzdění se započítává plnou vyznačenou hodnotou.

(17) Pokud jsou ve vlaku brzděném průběžnou brzdou výjimečně zařazena též vozidla brzděná ruční brzdou, vynásobí se jejich brzdící váha ruční brzdy při výpočtu celkové brzdící váhy vlaku koeficientem 0,75. Celková brzdící váha vlaku brzděného průběžnou brzdou se rovná součtu všech brzdících vah jednotlivých drážních vozidel vlaku s účinkující samočinnou průběžnou (tlakovou) brzdou zapnutou do průběžné brzdy vlaku a u vlaku s ručně brzděnými vozidly součtem brzdících vah ruční brzdy jednotlivých vozidel s obsluhovanou ruční brzdou.

(18) Skutečné brzdící procento vlaku musí být vyšší nebo alespoň rovno potřebnému brzdícímu procentu, které je pro konkrétní traťový úsek a pro konkrétní vlak uvedeno ve sloupci 8 TJŘ, popř. v jiném dokumentu Správy železnic (např. v elektronické depeši). Vlak se stanovenou rychlostí 121 km/h a vyšší je dostatečně brzděn, je-li skutečné brzdící procento vlaku alespoň stejně velké, jako jeden z údajů potřebných brzdících procent vlaku.

Skutečné brzdící procento vlaku jedoucího s aktivním ETCS musí být zároveň vyšší nebo alespoň rovno potřebnému brzdícímu procentu, které je pro konkrétní traťový úsek a pro konkrétní vlak uvedeno ve sloupci 9 TJŘ, popř. v jiném dokumentu Správy železnic (např. v elektronické depeši).

(19) Na tratích se zábrzdnou vzdáleností 1000 m může být u vlaků s nejvyšší dovolenou rychlostí vyšší než 120 km/h, a to až do rychlosti 160 km/h včetně, využita dolní hodnota potřebných brzdících procent za podmínky, že návěst **Výstraha** nebo návěsti, které předvěstí sníženou rychlost, jsou přenášeny na vedoucí vozidlo vlaku prostřednictvím národního vlakového zabezpečovače již od předchozího návěstidla tak, aby informace o návěsti umožnila strojvedoucímu zastavit vlak na vzdálenost rovnající se dvojnásobku zábrzdné vzdálenosti. Národní vlakový zabezpečovač musí zajišťovat registraci příjmu návěstí, nařizujících snižování rychlosti.

(20) Pokud je u vlaku, využívajícího dolní hodnotu potřebných brzdících procent (podle odst. (17) tohoto článku), přenášen na návěstní opakovač VZ kód, vyjadřující, že na následujícím hlavním návěstidle je návěst:

a) **Volno**, smí jet strojvedoucí stanovenou rychlostí;

b) **Výstraha** nebo návěsti, které předvěstí sníženou rychlost, musí strojvedoucí snižovat rychlost tak, aby u následujícího hlavního návěstidla byla nejméně o 20 km/h nižší, než je stanovená rychlost vlaku.

Podrobnosti stanoví předpis SŽDC (ČSD) T108 Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení (dále jen „předpis T108“).

(21) Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit postup pro zajištění bezpečného brzdění v případě, že je vlak nedostatečně brzděn (např. snížení rychlosti vlaku, odstavení vozidel apod.).

(22) Pokud vlak nebude z tohoto důvodu schopen dodržet jízdní doby, stanovené jeho TJŘ, oznámí dopravce tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi CDP. Jízda takového vlaku musí být organizována tak, aby nedocházelo k narušení přidělených tras, které jsou přiděleny jiným dopravcům, kromě tras přidělených ve zbytkové kapacitě dráhy.

(23) Pro tratě se spádem větším než 40 ‰, pro vlečky a dráhu úzkého rozchodu stanoví požadovaný brzdící účinek vlaku v závislosti na dovolené rychlosti a spádu tratě SŽ zvláštním dokumentem.

(24) Způsob a postup pro zajištění vlaku v případě poruchy průběžné brzdy tak, aby mohl být vlak spolehlivě zajištěn proti ujetí na nejnepříznivějším spádu pojížděného traťového úseku, stanoví dopravce vnitřním předpisem.

(25) K I. způsobu brzdění patří brzdy s rychlým vývinem brzdícího účinku na obvodu kol, tj. průběžné brzdění v režimu:

a) R+Mg;

b) R;

c) P.

(26) Ke II. způsobu brzdění patří brzdy s pomalým vývinem brzdícího účinku na obvodu kol, tj. průběžné brzdění v režimu G.

(27) Vlaky osobní dopravy musí být vždy brzděny I. způsobem brzdění. Režim brzdění stanoví dopravce.

(28) S ohledem na bezpečnost se přestavovače vždy přestaví do polohy s nejvyšším účinkem, brzdící váha vozidel se však započítává podle dopravcem stanoveného a při zkoušce brzdy vyzkoušeného režimu brzdění.

(29) Vlaky nákladní dopravy se brzdí I. nebo II. způsobem brzdění.

(30) Pokud byla stanovena výměra brzdících procent pro II. způsob brzdění, musí to být uvedeno v TJŘ.

(31) Musí-li se výjimečně sestavit (dopravit) vlak, brzděný jiným způsobem brzdění, než pro jaký jsou v jeho TJŘ uvedena potřebná brzdící procenta, určí dopravce způsob brzdění a potřebná brzdící procenta podle jiného vlaku se stejnými hodnotami, popř. podle tabulek brzdících procent, uvedených v Příloze D. V případě, že by ze změny brzdění vyplynulo také snížení rychlosti, musí dopravce prostřednictvím strojvedoucího zajistit dodržení této nově stanovené rychlosti.

(32) Pokud vlak nebude z tohoto důvodu schopen dodržet jízdní doby, stanovené jeho TJŘ, oznámí dopravce tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi CDP. Jízda takového vlaku musí být organizována tak, aby nedocházelo k narušení přidělených tras, které jsou přiděleny jiným dopravcům, kromě tras přidělených ve zbytkové kapacitě dráhy.

(33) V každém vlaku musí být propojeno hlavní brzdové potrubí mezi všemi jeho vozidly, s výjimkou nezavěšeného postrku, který vystrkává vlak ze stanice a neopustí obvod stanice.

(34) Každé vozidlo, vybavené průběžnou tlakovou brzdou, povolenou do provozu, musí mít zkratkou vyznačen typ brzdy a hodnoty brzdících vah, odpovídající jednotlivým pracovním režimům brzdy. U speciálních vozidel, která nesplňují tyto požadavky (např. speciální vozidla s automobilovou brzdou), stanoví podmínky pro brzdění předpis dopravce.

(35) Hnací vozidlo s chybějícím nebo nečitelným nápisem o vlastní hmotnosti nebo brzdící váze se nesmí použít jako činné nebo pohotové k službě (to se nevztahuje na vozidla při provedení technicko-bezpečnostní zkoušky). Text o chybějícím nebo nečitelném nápisu o brzdící váze se nevztahuje na schválená speciální hnací vozidla s automobilovou brzdou, která nemají udanou hodnotu brzdící váhy.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 292
Povinnosti dopravců

(1) Dopravce je povinen provozovateli dráhy SŽ oznámit všechny mimořádnosti na vlaku, a to dříve, než se jeho jízda uskuteční. Mimořádnostmi na vlaku jsou:

a) mimořádné zásilky;

b) vlaky jedoucí v kódu pro kombinovanou přepravu;

c) přeprava nebezpečných věcí (s kódovým označením dle RID);

d) vojenské přepravy;

e) překročení délky vlaku podle přidělené kapacity dráhy;

f) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h;

g) přeprava SHV podle IS REVOZ;

h) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase (např. zkušební jízdy; zařazení vozidel, pro které platí rychlostníky R apod.);

i) manipulace po trase nebo změna technologie práce na žádost dopravce, odchylná od platných pomůcek JŘ;

j) přeprava snadno zkazitelného zboží a živých zvířat;

k) zpoždění soupravového nebo lokomotivního vlaku jedoucího pro vlak osobní dopravy;

l) skutečnost, že se strojvedoucí řídí pomůckou „Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky“;

m) jízda vlaku na náhradní (nouzové) spojení podle podmínek stanovených předpisem SŽ Z11.

(2) Požadavek dopravce podle odst. (1), písm. i) a k) tohoto článku je mimořádností pouze pro stanice, jichž se požadavek týká.

(3) Řízení provozu může pro přepravy s mimořádnostmi podle odst. (1) písm. e), f) a g) stanovit omezující podmínky.

(4) Nahlášení mimořádností na vlaku provádí dopravce zadáním požadavku do IS. V případě, že to není možné, nahlásí dopravce mimořádnosti na vlaku buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího příslušnému provoznímu dispečerovi CDP, který zajistí zadání dat do IS.

(5) Zjistí-li zaměstnanci řízení provozu, že dopravce informace podle tohoto článku v IS u vlaku zadané nemá, je to důvodem k zadržení vlaku.

(6) Dále je dopravce povinen oznámit všechny požadované služby a manipulace na trase vlaku. Požadavky, které vzniknou během jízdy vlaku, musí být projednány s příslušným provozním dispečerem CDP, a to tak včas, aby mohly být projednány s příslušnou stanicí.

(7) Požadavky na odstavení vlaku musí dopravce projednat předem, a to:

a) při krátkodobém odstavení (do 7 dnů) s hlavním dispečerem;

b) při odstavení vlaku na delší dobu s CPŘP. Pověřený zaměstnanec CPŘP následně oznámí vedoucímu dispečerovi CDP příslušnou stanici odstavení vlaku, číslo koleje a název dopravce, popř. další důležité skutečnosti.

ČÁST DESÁTÁ
ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

kapitola I
Všeobecná ustanovení

●8 ●9 ●10 ●11 ●17

článek 293
Základní ustanovení

(1) V této kapitole předpisu jsou zařazena i ustanovení týkající se PMD, pokud jsou shodná pro jízdu vlaků i pro PMD.

(2) Před očekávanou jízdou vlaku musí výpravčí včas učinit taková opatření, aby byla zachována bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Je proto povinen:

a) dbát, aby dopravcem připravené soupravy vlaků byly přistaveny včas a na určeném místě;

b) dohlížet, aby byli cestující včas informováni v souladu se směrnicí SM100, není-li tato povinnost nařízena ZDD jinému odborně způsobilému zaměstnanci;

c) plnit ostatní povinnosti uložené ZDD, jinými dokumenty (např. VR), popř. ředitelem CDP.

(3) V ZDD musí být uvedeny úseky, kde by mohlo mimořádné zastavení nepříznivě ovlivnit jízdu vlaku, popř. které vlaky není vhodné v těchto úsecích mimořádně zastavit.

(4) Pokud to nařizuje ZDD, řídí se jízda vlaků podle ustanovení této kapitoly předpisu i na spojovacích kolejích mezi jednotlivými staničními obvody (nádražími), ve kterých organizují drážní dopravu různí výpravčí.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 294
Prodloužení pobytu vlaku ve stanici

(1) Prodloužení pobytu:

a) u vlaků s přepravou cestujících o více než 5 minut nebo

b) z dopravních důvodů u ostatních vlaků o více než 60 minut,

musí výpravčí oznámit strojvedoucímu vedoucího vozidla vlaku nejpozději v čase pravidelného odjezdu vlaku telekomunikačním zařízením.

(2) Byl-li strojvedoucí o prodloužení pobytu informován, je odpovědný za vyrozumění členů obsluhy vlaku a příp. strojvedoucích ostatních činných hnacích vozidel zařazených ve vlaku.

(3) Zaměstnanec dopravce, který žádá o prodloužení pobytu vlaku s přepravou cestujících u přípojného vlaku, musí výpravčímu oznámit všechny skutečnosti, které mají vliv na prodloužení přestupní doby (např. přeprava invalidů, vykládka a nakládka kol). Výpravčí tyto skutečnosti musí oznámit strojvedoucímu vedoucího vozidla přípojného vlaku.

(4) Strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku s přepravou cestujících nebo osob doprovázejících zásilku u nákladních vlaků, musí výpravčího informovat o všech skutečnostech, které mají vliv na délku pobytu vlaku ve stanici (např. výstup invalidního cestujícího, vykládka kol, zásah Policie ČR), pokud mu jsou tyto skutečnosti známy. Stejnou povinnost mají členové obsluhy vlaku a příp. strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel zařazených ve vlaku ve vztahu k strojvedoucímu vedoucího vozidla.

kapitola II
Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu

●8 ●9 ●10 ●11

článek 295
Všeobecná ustanovení

(1) **Předvídaný odjezd** je předepsaným způsobem ohlašovaný čas předpokládaného odjezdu (průjezdu) vlaku z dopravny, která jej ohlašuje.

(2) Předvídaný odjezd musí výpravčí stanice (odbočky, samostatného obvodu), ze které vlak pojede, ohlásit vždy výpravčímu sousední stanice (odbočky, samostatného obvodu), neřídí-li ji sám, a všem strážníkům oddílů a závorářům v přilehlém mezistaničním úseku.

(3) Předvídaný odjezd nemusí být dáván mezi zaměstnanci, kteří organizují a řídí drážní dopravu v přidělených obvodech odpovědnosti v rámci jednoho dopravního sálu na CDP (nebo v rámci jednoho pracoviště DOZ) za podmínky, že tito zaměstnanci mají celkový přehled o dopravní situaci v rámci tohoto dopravního sálu. Podmínky musí být stanoveny v ZDD.

(4) Ve stanicích, ve kterých vlak projíždí více staničními obvody (nádražími), ve kterých organizují a řídí drážní dopravu různí výpravčí, je předvídaný odjezd i časem předpokládaného odjezdu (průjezdu) z jednoho obvodu do následujícího obvodu.

(5) Pokud jeden výpravčí organizuje a řídí drážní dopravu ve více stanicích (staničních obvodech, nádražích), je předvídaný odjezd časem předpokládaného odjezdu (průjezdu) z poslední jím řízené stanice (staničního obvodu, nádraží) ve směru jízdy vlaku.

(6) V ZDD mohou být uvedeny případné odchylky v ohlašování předvídaných odjezdů. Tyto odchylky musí být zapracovány i v ZDD dopraven, do kterých je předvídaný odjezd ohlašován.

●8 ●9 ●10 ●11 ●14

článek 296
Předvídaný odjezd

(1) Předvídaný odjezd se ohlašuje:

a) telekomunikačním zařízením nebo

b) obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo

c) ústně.

(2) Telekomunikačním zařízením nebo ústně se předvídaný odjezd ohlašuje buď:

a) nabídkou a přijetím nebo

b) samostatným hlášením.

(3) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu se může ohlásit bez zřetele na to:

a) došla-li odhláška,

b) dojel-li křižující vlak nebo

c) byla-li dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje.

(7) Hlášením předvídaného odjezdu se nařizuje:

a) závorářům včasná obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení;

b) těm závorářům, kteří mají na stanovišti kontrolní zařízení PZS, aby se přesvědčili, zda PZS není v poruše.

(8) Hlášením předvídaného odjezdu se zaměstnanci dále zpravují o:

a) náskoku a zpoždění, nebo

b) vlaku, u kterého se po zastavení na širé trati oddělí část, vracející se zpět do stanice jako vlak.

(9) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu může kromě výpravčího dávat a přijímat i jiný zaměstnanec, určený ZDD. Tento zaměstnanec hlásí předvídaný odjezd jen na příkaz výpravčího, daný zvlášť pro každý jednotlivý případ, a je vždy povinen ihned ohlásit výpravčímu, kdo nepotvrdil příjem hlášení předvídaného odjezdu.

(10) Potvrzuje-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec určený ZDD, je povinen ihned po potvrzení oznámit výpravčímu čas předvídaného odjezdu.

(11) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu nesmí výpravčí:

a) dát, ani potvrdit, dokud není ukončena výluka příslušné traťové koleje;

b) dát v případě, že má od výpravčího sousední stanice zákazovou dispozici z důvodu výluky kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), viz však odst. (9) tohoto článku;

c) potvrdit v případě, že se koná výluka vjezdového záhlaví, zhlaví nebo všech kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), kde organizuje a řídí drážní dopravu (viz však odst. (9) tohoto článku).

(12) Pokud je uvedeno v opatření k výluce (způsob zpracování opatření ve VR je stanoven v předpise D7/2), že lze vypravit vlak ze sousední stanice, tzn. potvrdit předvídaný odjezd před ukončením výluky (odchylně od odst. (8) odrážky b) a c) tohoto článku), musí být splněny následující podmínky:

a) předvídaný odjezd může být dán a potvrzen pouze pro jízdu jednoho vlaku osobní dopravy;

b) strojvedoucí vlaku musí být zpraven písemným rozkazem o konání výluky s uvedením předpokládaného konce výluky;

c) předpokládaný konec výluky musí být naplánován o 5 minut dříve, než je předpokládaný příjezd vlaku do stanice dotčené výlukou;

d) výpravčí se před potvrzením předvídaného odjezdu musí dotázat OZOV, zda nepředpokládá překročení času předpokládaného ukončení výluky.

(13) Dopravce odsouhlasením opatření k výluce bere na vědomí, že v případě neukončení výluky je nutné provedení návratu vlaku z trati a přijetí opatření v rámci operativního řízení provozu.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 297
Hlášení samostatného předvídaného odjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústně

(1) Hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu), které je prováděno telekomunikačním zařízením nebo ústně, musí být provedeno v časovém rozmezí 1–10 minut před časem předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku.

(2) Výpravčí vypočítá předpokládaný čas předvídaného odjezdu (průjezdu) podle:

a) časového údaje předvídaného odjezdu (průjezdu) v nabídce a přijetí;

b) samostatného hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu);

c) hlášení skutečného odjezdu (průjezdu).

(3) Přichází-li to v úvahu, počítá přitom s krácením jízdních dob (u zpožděných vlaků, vzhledem k hmotnosti vlaku apod.) nebo s jejich prodloužením (jízda se zvýšenou opatrností, povětrnostní podmínky apod.).

(4) V přilehlém mezistaničním úseku, kde jsou ručně ovládaná PZZ, může výpravčí dovolit odjezd nebo průjezd vlaku nejdříve 3 minuty před časem ohlášeného předvídaného odjezdu nebo průjezdu (v nabídce a přijetí nebo v samostatném hlášení).

(5) V samostatném hlášení předvídaného odjezdu, které je prováděno telefonicky nebo ústně, musí být vždy uveden:

a) název dopravny, ze které vlak jede do přilehlého mezistaničního úseku;

b) název staničního obvodu, ze kterého vlak jede do sousedního staničního obvodu;

c) číslo vlaku;

d) zda vlak z dopravny odjede nebo projede s časovým údajem v hodinových a minutových hodnotách;

e) jede-li vlak po jiné než správné koleji;

f) vrací-li se vlak ze širé tratě;

g) dělí-li se vlak na širé trati.

(6) V samostatném hlášení předvídaného odjezdu, které je prováděno prostřednictvím provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace, musí být vždy uveden:

a) název dopravny, ze které vlak jede do přilehlého mezistaničního úseku;

b) název staničního obvodu, ze kterého vlak jede do sousedního staničního obvodu;

c) číslo vlaku;

d) časový údaj o odjezdu vlaku v hodinových a minutových hodnotách;

e) číslo traťové koleje na kterou vlak jede.

(7) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu:

a) pouze prostřednictvím provozní aplikace nelze uskutečňovat v případě, že je sjednávána jízda vlaku podle odst. (5), písm. f) a g) tohoto článku;

b) prostřednictvím provozní aplikace musí být doplněno telefonicky o tyto informace:

1. zda se bude vlak vracet ze širé tratě;

2. zda se bude vlak dělit na širé trati.

(8) Ohlášení samostatného hlášení předvídaného odjezdu telefonicky nebo ústně se provádí např. takto:

- „Vlak 680 odjede ze stanice Choceň v 7:30."
- „Vlak 107 projede ve stanici Choceň v 15:20."
- „Vlak 68 452 odjede ze stanice Letovice na první traťovou kolej v 17:21."
- „Vlak 83 192 odjede ze stanice Žďár do km 57,900 a zpět do stanice Žďár ve 12:41."
- „Vlak 92 40 odjede ze stanice Zruč do km 12,000 a zpět jako vlak 92 61 do stanice Zruč v 5:33."
- „Vlak 48 02 se soupravou pro vlak 48 73, která se z km 202,200 vrátí zpět do stanice Jihlava, odjede ze stanice Jihlava v 6:06."
- „Vlak 67 85 do km 8,929, odkud pokračuje jako vlak 106 709 do stanice Předměstí, odjede ze stanice Louny v 8:20."

(9) K hlášení předvídaného odjezdu na traťovém spojení se přivolají všichni zúčastnění zaměstnanci. Hlášení opakuje a potvrdí zaměstnanec nejvzdálenějšího traťového stanoviště, popř. zaměstnanec traťového stanoviště, které určí výpravčí, např. takto:

„Vlak 680 odjede ze stanice Choceň v 7:30. Rozumí Dobříkov."

Zaměstnanci ostatních stanovišť potvrdí příjem hlášení např. takto:

- „Rozumí Sruby", nebo
- „Rozumí 280" (číslo závorářského stanoviště).

Jako poslední potvrdí převzetí hlášení předvídaného odjezdu odpovědný zaměstnanec sousední stanice (odbočky), pokud s jízdou vlaku souhlasí. Není-li v příslušném mezistaničním úseku žádné traťové stanoviště, opakuje hlášení odpovědný zaměstnanec sousední stanice (odbočky).

(10) Při hlášení předvídaného odjezdu jiným telekomunikačním zařízením; než po traťovém spojení; opakuje hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec, kterému je předvídaný odjezd ohlašován.

(11) Zaměstnanec, který má na stanovišti kontrolní zařízení PZS, může potvrdit předvídaný odjezd teprve tehdy, přesvědčí-li se, že PZS není v poruše. Skutečnost, že PZS je v poruše, musí ohlásit dříve, než potvrdí předvídaný odjezd.

(12) Nemůže-li se některý ze zaměstnanců na traťových stanovištích (závorář nebo strážník oddílu) nebo výpravčí sousední stanice zúčastnit ze závažných důvodů hlášení předvídaného odjezdu, je povinen se co nejdříve dotázat sousední stanice (odbočky) na obsah zprávy.

I když byla strojvedoucí vlaku mezitím nařízena jízda se zvýšenou opatrností, je závorář povinen PZZ obsloužit.

(13) Vyzve-li výpravčí při poruše traťového spojení výpravčího sousední stanice, aby za něj ohlásil předvídaný odjezd, smí potom dovolit odjezd vlaku až po obdržení zprávy, že předvídaný odjezd byl ohlášen všem zaměstnancům, jichž se hlášení předvídaného odjezdu týká. Nepotvrdí-li některý ze zaměstnanců hlášení předvídaného odjezdu, postupuje se ve smyslu čl. 301.

(14) Je-li předvídaný odjezd dáván pomocí schválené provozní aplikace, může ZDD povolit automatické potvrzování předvídaného odjezdu pomocí této aplikace pouze tehdy:

a) neplní-li výpravčí přední stanice zároveň i povinnosti závoráře pro příslušný mezistaniční úsek;

b) není-li výpravčí přední stanice povinen ohlásit čas předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují PZZ na širé trati, popř. kteří mají povinnost sledovat činnost PZS na širé trati.

(15) Způsob ohlašování, potvrzování a rušení předvídaného odjezdu provozní aplikací musí být uveden v ZDD.

●8

článek 298
Hlášení předvídaného odjezdu zabezpečovacím zařízením

(1) Hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu), které je prováděno zabezpečovacím zařízením, musí být provedeno před udělením pokynu zabezpečovacímu zařízení k postavení odjezdové vlakové cesty.

(2) Hlášení předvídaného odjezdu, které je prováděno zabezpečovacím zařízením, musí být vždy telefonicky nebo ústně doplněno o tyto informace:

a) vrací-li se vlak ze širé tratě;

b) dělí-li se vlak na širé trati.

(3) Na základě podkladů dodaných OSPD smí ZDD povolit, že předvídaný odjezd dávaný obsluhou zabezpečovacího zařízení se může automaticky potvrzovat pouze tehdy:

a) neplní-li výpravčí přední stanice zároveň i povinnosti závoráře pro příslušný mezistaniční úsek a nemá indikaci správné činnosti PZZ v příslušném mezistaničním úseku podle předpisu Z2 a/nebo předpisu Z3;

b) není-li výpravčí přední stanice povinen ohlásit čas předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují PZZ na širé trati, popř. kteří mají povinnost sledovat činnost PZS na širé trati.

(4) Způsob ohlašování, potvrzování a rušení předvídaného odjezdu zabezpečovacím zařízením musí být uveden v ZDD.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 299
Hlášení předvídaného odjezdu nabídkou a přijetím

(1) Je-li předvídaný odjezd součástí nabídky a přijetí, zjistí nabízející výpravčí, zda se po oběžníkové výzvě ohlásili všichni zaměstnanci všech stanovišť a pak vlak nabídne.

(2) Po přijetí vlaku výpravčím sousední stanice potvrdí postupně zaměstnanci všech stanovišť příjem hlášení od nejvzdálenějšího, např. takto:

- „Rozumí Dobříkov."

(3) Výpravčí vlak nabídne, i když se neohlásil na oběžníkovou výzvu zaměstnanec některého traťového stanoviště.

(4) V případě potřeby (např. jízda vlaků ve sledu, PZZ obsluhované ruční obsluhou) může výpravčí stanice, ze které pojede vlak, ohlásit sousední stanici předvídaný odjezd samostatným hlášením a po splnění podmínek pro nabídku vlaku vlak nabídnout.

●8 ●9 ●11

článek 300
Hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují přejezdové zabezpečovací zařízení na trati

(1) Výpravčí, který převzal samostatné hlášení předvídaného odjezdu ze sousední stanice, je povinen ohlásit ihned čas předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují PZZ na širé trati, popř. kteří mají povinnost sledovat činnost PZS na širé trati a nejsou zapojeni do traťového telefonního spojení pro hlášení předvídaného odjezdu.

(2) Dokud tyto zaměstnance nezpraví, nemůže výpravčí potvrdit přijetí samostatného hlášení předvídaného odjezdu.

(3) Je-li hlášení předvídaného odjezdu uskutečněno nabídkou a přijetím, postupuje výpravčí, kterému je vlak nabízen, podle ustanovení odst. (1) tohoto článku a dokud zaměstnance nezpraví, nepřijme vlak.

(4) Je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, výpravčí hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice nezapisuje.

(5) Podle odst. (1), popř. odst. (3) tohoto článku výpravčí nepostupuje, pokud je příslušné PZZ v poruše.

●8 ●10 ●11

článek 301
Nepotvrzení předvídaného odjezdu

(1) Nepotvrdí-li příjem hlášení předvídaného odjezdu závorář, musí výpravčí nařídit strojvedoucímu přes příslušný přejezd jízdu se zvýšenou opatrností.

(2) Nařídit strojvedoucímu jízdu se zvýšenou opatrností, musí výpravčí i v případě, nepotvrdí-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu výpravčí sousední stanice, jejíž zaměstnanec, který není zapojen do traťového telefonu, obsluhuje PZZ na širé trati nebo má na svém stanovišti kontrolní zařízení PZS na širé trati.

Nebude-li strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností, nemůže výpravčí dovolit odjezd vlaku.

(3) Nepotvrdí-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu výpravčí sousední stanice (vyjma ustanovení odst. (2) tohoto článku) nebo strážník oddílu, nečiní výpravčí žádná zvláštní opatření.

●8 ●10 ●11

článek 302
Povinnosti zaměstnance, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu

(1) Výpravčí stanice, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu, je povinen dříve, než dovolí vjezd vlaku, zjistit dotazem (např. u výpravčího sousední stanice nebo u strojvedoucího rádiovým zařízením), o jaký vlak se jedná.

(2) Nemůže-li výpravčí zjistit, o jaký vlak se jedná, nesmí dovolit jeho vjezd na obsazenou kolej. Dovolí vjezd vlaku na volnou kolej a vlak musí ve stanici zastavit.

Pro vjezd vlaku výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) dokumentuje údaje, které jsou mu při přípravě vlakové cesty známy. Po vjezdu vlaku do stanice zjistí chybějící údaje od strojvedoucího vlaku.

(3) Pokud se po vjezdu vlaku, podle odst. (2) tohoto článku, nepodaří výpravčímu navázat spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím, nesmí povolit další jízdu vlaku ze stanice, dokud se strojvedoucím nenaváže spojení jiným způsobem.

(4) Strážník oddílu, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu a zpozoruje blížící se vlak, dovolí jeho další jízdu, jen je-li následující prostorový oddíl volný. Do dopravní dokumentace zapíše údaje o vlaku, až je zjistí dotazem:

a) u výpravčího sousední stanice nebo

b) u jiného strážníka oddílu nebo závoráře v mezistaničním úseku.

(5) Závorář, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu a zpozoruje blížící se vlak, uzavře pro jeho jízdu PZZ nebo provede střežení přejezdu, pokud je to z časových důvodů možné. Pokud to z časových důvodů možné není, zastaví vlak návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky** a další jízdu dovolí po uzavření PZZ nebo po zajištění střežení přejezdu.

(6) Do dopravní dokumentace zapíše údaje o vlaku, až je zjistí dotazem:

a) u výpravčího sousední stanice nebo

b) u jiného strážníka oddílu nebo závoráře v mezistaničním úseku.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 303
Dokumentace hlášení předvídaného odjezdu

(1) Hlášení předvídaného odjezdu (nabídkou i samostatným hlášením) zapisuje ten, kdo je dává, i ten, kdo je přijímá, a to oznámeným časovým údajem.

(2) Hlášení předvídaného odjezdu dokumentují:

a) výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace), není-li předvídaný odjezd dokumentován automaticky provozní aplikací pro vedení dopravní dokumentace;

b) výhybkáři do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty v případě, že obsluhují PZZ, jehož obsluha není součástí vlakové cesty (např. obsluha PZZ na trati);

c) závoráři do zápisníku předvídaných odjezdů;

d) strážníci oddílů do zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 304
Rušení předvídaného odjezdu

(1) Nemůže-li z jakékoli příčiny odjet vlak, jehož předvídaný odjezd byl ohlášen, a je-li proto třeba změnit pořadí vlaků, musí výpravčí předvídaný odjezd zrušit, a to ještě dříve, než dovolí odjezd jiného vlaku a dále uvést důvod rušení předvídaného odjezdu.

(2) Neodjede-li vlak v době předvídaného odjezdu a ví-li výpravčí bezpečně, že lze PZZ uvést do základního stavu, musí ohlášený předvídaný odjezd zrušit a před odjezdem vlaku jej znovu ohlásit.

(3) Zrušení samostatného hlášení předvídaného odjezdu zní takto:

- *„Ruším předvídaný odjezd vlaku 680, vlak 680 ze stanice Choceň neodjede. Korbel*"

(4) Strážníci oddílů, závoráři a výhybkáři (v případě, že obsluhují PZZ, jehož obsluha není součástí vlakové cesty, např. obsluha PZZ na trati) škrtnou v dopravní dokumentaci záznamy týkající se této jízdy vlaku tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně:

- *„V 15:30 zrušeno.*"

Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku použijí nového řádku.

(5) Výpravčí při dokumentaci rušení předvídaného odjezdu postupují následovně:

a) v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace zruší u dotčeného vlaku předvídaný odjezd (podle návodu k příslušné provozní aplikaci);

b) v náhradní dokumentaci škrtnou záznamy týkající se této jízdy tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně:

- *„V 15:30 předvídaný odjezd vlaku 680 zrušen.*"

Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku pak použijí nového řádku (dvouřádku v tiskopise Dopravní deník).

(6) Do poznámky zapíšou výpravčí zkráceně důvod rušení samostatného hlášení předvídaného odjezdu (např. „porucha lok." apod.).

●8 ●10 ●11

článek 305
Skutečný odjezd

(1) Po odjezdu nebo průjezdu vlaku ohlásí výpravčí (zaměstnanec určený ZDD) telekomunikačním zařízením sousední stanici skutečný odjezd vlaku, tj. číslo vlaku a čas odjezdu (průjezdu), a podle potřeby doplní hlášení i jinými potřebnými údaji (např. o určení a sestavě vlaku apod.).

(2) Skutečný odjezd musí být ohlášen:

a) při jízdě vlaku na obousměrně pojížděné traťové koleji v mezistaničním oddílu, je-li jeho jízda zabezpečena telefonickým dorozumíváním;

b) nepotvrdil-li výpravčí sousední stanice nebo zaměstnanec traťového stanoviště příjem předvídaného odjezdu;

c) nesouhlasí-li čas skutečného odjezdu s ohlášeným předvídaným odjezdem.

(3) Povolení ohlašování skutečného odjezdu výpočetní technikou musí být uvedeno v ZDD.

kapitola III
Zabezpečení jízd vlaků

●8 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 306
Všeobecná ustanovení

(1) **Zabezpečení jízdy vlaku** je souhrn dopravních úkonů k zabezpečení jízdy vlaku do nebo ze sousední dopravny s kolejovým rozvětvením, popř. do určeného místa na širé trati a zpět.

(2) Pro zabezpečení jízd vlaků se používá různých kategorií a druhů traťových zabezpečovacích zařízení. Pro jejich obsluhu jsou vydávány předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení, kde je uveden popis, obsluha za normálních i mimořádných okolností a při poruchách zařízení.

(3) Kromě traťového zabezpečovacího zařízení se pro zabezpečení jízd vlaků používá také jízda bez zabezpečovacího zařízení nebo telefonické dorozumívání.

(4) Jízdy vlaků se zabezpečují:

a) jízdou bez zabezpečovacího zařízení;

b) telefonickým dorozumíváním;

c) poloautomatickým blokem;

d) automatickým hradlem;

e) automatickým blokem;

f) zjednodušeným řízením drážní dopravy (příslušná ustanovení jsou obsažena v předpise D3);

g) radioblokem (příslušná ustanovení jsou obsažena v předpise D4).

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 307
Vlak vjel celý

(1) Zjištění, že vlak vjel celý, je možno provést:

a) pohledem na návěst **Konec vlaku**;

b) podle indikací nebo stavu zabezpečovacího zařízení, dovoluje-li to ZDD na základě podkladů od OSPD;

c) pokynem, daným zaměstnancem zúčastněným na přípravě vlakové cesty, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a), b) nebo e) tohoto odstavce;

d) pokynem, daným jiným zaměstnancem stanice, určeným ZDD, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a) tohoto odstavce;

e) dotazem u člena doprovodu vlaku, pokud to tento zaměstnanec může zjistit.

(2) Hlášení, že vlak vjel celý, se provádí:

a) obsluhou zabezpečovacího zařízení;

b) telekomunikačním zařízením;

c) ústně;

d) návěstí **Vlak vjel celý**.

(3) Hlášení, že vlak vjel celý podle odst. (2) písm. b) a c) zní např. takto:

- „První stanoviště (stavědlo). Vlak 121 ze stanice Luh na první kolej vjel celý."

(4) Zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD může výpravčímu ohlásit, že vlak vjel celý za těchto podmínek:

a) zjistil-li, že vlak vjel celý podle odst. (1) tohoto článku a

b) vjíždějící vlak uvolnil zadní námezník minimálně na 20 m (odhadem).

(5) Nejsou-li splněny podmínky uvedené v odst. (4) tohoto článku, nemůže zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD ohlásit, že vlak vjel celý. O zjištěných závadách (chybějící návěst **Konec vlaku** nebo neuvolnění zadního námezníku), musí ihned informovat zaměstnance, kterému ohlašuje skutečnost, že vlak vjel celý.

(6) Není-li volný zadní námezník, musí zaměstnanec, kterému byla ohlášena skutečnost, že zadní námezník není volný, zajistit další opatření pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy (např. utažení ruční brzdy posledního vozu). Při přípravě vlakové cesty pro vlaky jedoucí po sousední koleji musí výhybkář věnovat volnosti námezníků zvýšenou pozornost.

(7) Hlášení podle odst. (1) písm. c) tohoto článku dokumentuje výpravčí i zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty v příslušné dopravní dokumentaci. Je-li hlášení, že vlak vjel celý uskutečněno návěstí **Vlak vjel celý**, nedokumentuje se.

(8) Hlášení podle odst. (1) písm. d) a e) dokumentuje pouze výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) způsobem stanoveným ZDD.

(9) ZDD může nařídit dokumentaci hlášení podle odst. (1) písm. d) i jiným zaměstnancem včetně způsobu dokumentace.

(10) Ve stanici s DOZ může strojvedoucí, na základě žádosti výpravčího (traťového dispečera) z důvodu mimořádnosti (porucha staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení), zjišťovat, zda vlak (jeho vlastní nebo jiný) vjel do stanice celý za předpokladu, že může tuto skutečnost zjistit strojvedoucí sám ze svého stanoviště, příp. vzdálením se z kabiny hnacího vozidla (za podmínek stanovených dopravcem) při současném zajištění bezpečnosti své i cestujících či jiných přepravovaných osob, nebo může tímto pověřit jiného člena doprovodu vlaku.

V případě, že strojvedoucí nemůže těmto podmínkám vyhovět, oznámí to výpravčímu a ten je pak povinen zjistit, zda vlak vjel celý, jiným způsobem. Traťový dispečer (výpravčí DOZ) žádá strojvedoucího např. takto:

a) pro vlastní vlak:

- „Vjel vlak 667 do stanice Hulín na čtvrtou kolej celý?"

Strojvedoucí, který může zjistit, že je ve stanici celý, ohlásí, že je vlak celý např. takto:

- „Ano, vlak 667 ve stanici Hulín na čtvrté koleji celý."

b) pro jiný vlak:

- „Zjistěte, zda vlak ve stanici Hulín na čtvrté koleji má ze strany od stanice Otrokovice návěst Konec vlaku."

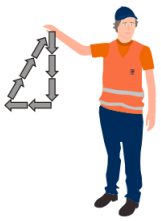
Strojvedoucí zjištěný stav ohlásí např. takto:

- „Vlak ve stanici Hulín na čtvrté koleji má ze strany od stanice Otrokovice návěst Konec vlaku." nebo
- „Vlak ve stanici Hulín na čtvrté koleji nemá návěst Konec vlaku."

(11) **Vlak vjel celý**

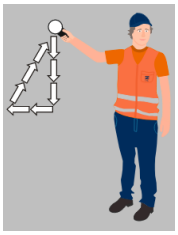
denní návěst

opisování pravoúhlého trojúhelníku, tvořeného pohyby shora dolů, dále kolmo ke koleji, na které je vlak, o němž je návěst dávána, a pak šikmo vzhůru rukou



noční návěst

opisování pravoúhlého trojúhelníku, tvořeného pohyby shora dolů, dále kolmo ke koleji, na které je vlak, o němž je návěst dávána, a pak šikmo vzhůru ruční svítilnou s bílým světlem



- informuje o tom, že stanovený vlak vjel celý

(12) Výhybkáři (ve stanicích bez výhybkářů na zhlavích zaměstnanci určení ZDD) jsou povinni sledovat, zda po zastavení vlaku nedošlo k posunutí jeho konce zpět za námezník. Pojedou-li vlaky nebo bude-li se posunovat na sbíhajících se kolejích, dbají výhybkáři (určení zaměstnanci) na to, aby vlak zastavil tak, aby vzdálenost posledních nárazníků vozidla na konci vlaku byla od příslušného námezníku nejméně 20 m.

(13) Ustanovení odst. (12) tohoto článku se nevztahuje na stanice, kde je volnost námezníků a jízdních cest zjišťována činností zabezpečovacího zařízení.

●8 ●9

článek 308
Vlak odjel celý

(1) Zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD, ohlašuje, že vlak odjel celý pouze z jeho určeného obvodu. U zaměstnance, který je zúčastněn na přípravě vlakové cesty, je to jeho obvod odpovědnosti za volnost vlakové cesty.

(2) Zjištění, že vlak odjel celý, je možno provést:

a) pohledem na návěst **Konec vlaku**;

b) podle indikací nebo stavu zabezpečovacího zařízení, dovoluje-li to ZDD na základě podkladů od OSPD;

c) pokynem, daným zaměstnancem zúčastněným na přípravě vlakové cesty, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a) nebo b) tohoto odstavce;

d) pokynem, daným jiným zaměstnancem stanice, určeným ZDD, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a) tohoto odstavce.

(3) Hlášení, že vlak odjel celý, se provádí:

a) telekomunikačním zařízením;

b) obsluhou zabezpečovacího zařízení;

c) ústně.

(4) Hlášení, že vlak odjel celý podle odst. (3) písm. a) a c) zní např. takto:

- „První stanoviště (stavědlo). Vlak 121 z první koleje do stanice Háj odjel celý."

(5) Zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD může výpravčímu ohlásit, že vlak odjel celý za těchto podmínek:

a) zjistil, že vlak odjel celý;

b) odjíždějící vlak uvolnil poslední pojížděnou výhybku v jeho obvodu odpovědnosti.

(6) Hlášení podle odst. (2) písm. c) tohoto článku dokumentuje výpravčí i zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty v příslušné dopravní dokumentaci.

(7) Hlášení podle odst. (2) písm. d) dokumentuje pouze výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) způsobem stanoveným ZDD.

kapitola IV
Jízda bez zabezpečovacího zařízení

●8

článek 309
Všeobecná ustanovení

(1) **Jízda bez zabezpečovacího zařízení** je způsob zabezpečení jízd vlaků (PMD) bez zabezpečovacího zařízení (nebo je-li v poruše), při kterém organizuje a řídí jízdu vlaků (PMD) v přiděleném obvodu jen jeden výpravčí.

(2) V mezistaničním úseku, ve kterém se jízda vlaků zabezpečuje jízdou bez zabezpečovacího zařízení, se sjednání nebo oznámení jízdy vlaku (PMD) nařízené tímto předpisem, neprovádí. Podmínky stavění vlakových cest a zjišťování volnosti traťové koleje (zjištění, že vlak dojel celý) stanovené tímto předpisem nejsou touto kapitolou dotčeny.

●8

článek 310
Zabezpečení jízd vlaku jízdou bez zabezpečovacího zařízení

(1) Zabezpečení jízd vlaku jízdou bez zabezpečovacího zařízení se používá:

a) v mezistaničních úsecích, které jsou na jedné straně ohraničeny ukončením tratě na širé trati (na zastávce, v nákladišti, ve stanici s výlukou dopravní služby apod.);

b) při poruchách traťového zabezpečovacího zařízení na tratích, kde v obou dopravnách, ohraničující mezistaniční úsek, organizuje a řídí drážní dopravu jeden výpravčí (dálkově řízená dopravna);

c) v mezistaničních úsecích, kde došlo k fyzickému přerušení tratě s dlouhodobým trváním, a souhlas k zabezpečení jízd vlaku jízdou bez zabezpečovacího zařízení byl dán gestorským útvarem[62] tohoto předpisu.

(2) V mezistaničním úseku, ve kterém se jízda vlaků zabezpečuje jízdou bez zabezpečovacího zařízení, musí výpravčí:

a) před dovolením jízdy vlaku nebo PMD do mezistaničního úseku zjistit, je-li mezistaniční úsek volný, a zda do něho nebyla dovolena jízda jiného vlaku nebo PMD;

b) upamatovávací pomůckou zajistit, aby nemohlo dojít k dovolení jízdy dalšího vlaku (PMD) do mezistaničního úseku, obsazeného vlakem (PMD).

(3) Zahájení jízdy bez zabezpečovacího zařízení podle odst. (1) písm. b) a c) tohoto článku dokumentuje výpravčí červeně do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) takto:

- *„V 15:40 zahájena mezi stanicemi Kozolupy – Pňovany po druhé traťové koleji jízda vlaků bez zabezpečovacího zařízení. Vobruba*"

(4) Obnovení jízdy podle traťového zabezpečovacího zařízení dokumentuje výpravčí červeně do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) takto:

- *„V 18:40 obnovena mezi stanicemi Kozolupy – Pňovany po druhé traťové koleji jízda vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení. Nosek*"

[62] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(5) Je-li tímto předpisem nařízena jízda v mezistaničním oddíle a v řízené oblasti se telefonické dorozumívání nezavádí, musí být jízda vlaku uskutečněna podle ustanovení odst. (2) až (4) tohoto článku.

kapitola V
Telefonické dorozumívání

●8 ●10 ●11

článek 311
Všeobecná ustanovení

(1) **Telefonické dorozumívání** je způsob zabezpečení jízd vlaků pouze telefonickými hlášeními (telefonickou odhláškou a ve stanovených případech i nabídkou a přijetím vlaku).

(2) **Nabídka** je předepsaným způsobem daná žádost výpravčího o souhlas k jízdě vlaku.

(3) **Přijetí** je předepsaným způsobem daný souhlas výpravčího k jízdě vlaku.

(4) **Předhláška** je předepsaným způsobem dané oznámení pro přední dopravnu o jízdě vlaku do přilehlého traťového oddílu.

(5) **Odhláška** je předepsaným způsobem daná zpráva zadní dopravně, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl.

(6) Telefonické dorozumívání se v řízené oblasti zavádí pouze mezi sousedními stanicemi, které neřídí jeden výpravčí (traťový dispečer).

(7) Při telefonickém dorozumívání se na obousměrně pojížděných traťových kolejích zabezpečuje jízda všech vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou.

V případě traťové koleje, která je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením, se při telefonickém dorozumívání postupuje podle čl. 326, popř. čl. 329 nebo čl. 333.

(8) Na jednosměrně pojížděných traťových kolejích se při telefonickém dorozumívání zabezpečuje jízda následných vlaků jen telefonickou odhláškou. Vlaky se nabízejí a přijímají jen tehdy, je-li to nařízeno tímto předpisem.

(9) Je nepřípustné spojovat nabídku, přijetí nebo odhlášku s jiným dopravním příkazem nebo hlášením. Výjimkou je spojení odhlášky a nabídky podle čl. 312 odst. (16).

(10) Správce telekomunikačního zařízení může telefonické spojení nahradit jiným telekomunikačním zařízením.

(11) Při poruše telefonního spojení nebo spojení, které je nahrazuje, stanoví ZDD, jaké další telekomunikační zařízení je k dispozici pro spojení se sousedními dopravnami a technologický postup jeho použití. Přednostně se používá spojení drážní, v nevyhnutelných případech i spojení mimodrážní.

(12) Schvalovatel ZDD může nařídit, aby se jízda vlaků zabezpečovala telefonickým dorozumíváním i při správné činnosti zabezpečovacího zařízení.

●8 ●10 ●11

článek 312
Nabídka a přijetí

(1) Vlaky se nabízejí mezi výpravčími:

a) kteří organizují a řídí drážní dopravu ve stanicích ohraničujících mezistaniční úsek;

b) kteří organizují a řídí drážní dopravu v prostorovém oddílu ohraničeném stanicí a odbočkou.

(2) Žádný vlak, pro který je nařízeno zabezpečit jízdu vlaku nabídkou a přijetím, se nesmí ze stanice (z odbočky) vypravit, dokud není výpravčím sousední stanice (odbočky) přijat.

(3) Telefonicky smí nabízet vlaky jen výpravčí na traťovém spojení. Je-li toto spojení poroucháno, stanoví ZDD spojení, které je výpravčí povinen použít.

(4) Není-li možno vlak nabídnout a přijmout přímo, je nutno to považovat za nemožné dorozumění a zastavit provoz do doby, než bude dorozumění mezi zaměstnanci obnoveno.

(5) **Nemožné dorozumění** je stav, kdy je znemožněno vzájemné dorozumění nutné k zabezpečení jízd vlaků mezi zaměstnanci řízení provozu sousedních dopraven pro poruchu všech k tomu určených telekomunikačních zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení.

(6) Výpravčí nesmí nabídnout vlak:

a) dokud nedostane odhlášku za předchozím vlakem, jedoucím po stejné traťové koleji;

b) dokud nepřijede posledně přijatý vlak opačného směru, jedoucí po stejné traťové koleji, a dokud za ním nedá odhlášku;

c) dokud nedostane zprávu o příjezdu PMD, jedoucím po stejné traťové koleji, do sousední stanice (odbočky) a o uvolnění traťové koleje, příp. zprávu ze širé trati, že PMD uvolnil traťovou kolej;

d) dokud nepřijede posledně sjednaný PMD, jedoucí po stejné traťové koleji, a dokud za ním nedá zprávu o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje;

e) dokud se nevrátí odvěšená část vlaku, vracející se z trati, jedoucí po stejné traťové koleji;

f) dokud nedojde zpráva z nákladiště, příp. vlečky, že vlak, jedoucí po stejné traťové koleji, uvolnil traťovou kolej;

g) dokud nedá, popř. nedostane zprávu o ukončení posunu za označník na stejné traťové koleji.

(7) Dále výpravčí nesmí vlak:

a) nabídnout ani přijmout, dokud není ukončena výluka příslušné traťové koleje;

b) nabídnout v případě, že má od výpravčího sousední stanice zákazovou dispozici z důvodu výluky kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), viz však odst. (8) tohoto článku;

c) přijmout v případě, že se koná výluka vjezdového záhlaví, zhlaví nebo všech kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), kde organizuje a řídí drážní dopravu (viz však odst. (8) tohoto článku).

(8) Pokud je uvedeno v opatření k výluce (způsob zpracování opatření ve VR je stanoven v předpise D7/2), že lze vypravit vlak ze sousední stanice, tzn. přijmout vlak před ukončením výluky (odchylně od odst. (7) odrážky b) a c) tohoto článku), musí být splněny následující podmínky:

a) může být nabídnut a přijat pouze jeden vlak osobní dopravy;

b) vlak musí být zpraven písemným rozkazem o konání výluky s uvedením předpokládaného konce výluky;

c) předpokládaný konec výluky musí být naplánován o 5 minut dříve, než je předpokládaný příjezd vlaku do stanice dotčené výlukou;

d) výpravčí se před přijetím vlaku musí dotázat OZOV, zda nepředpokládá překročení času předpokládaného ukončení výluky.

Dopravce odsouhlasením opatření k výluce bere na vědomí, že v případě neukončení výluky je nutné provedení návratu vlaku z trati a přijetí opatření v rámci operativního řízení provozu.

(9) Vlaky se nabízí v časovém období 1 až 10 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku.

(10) Byl-li vlak přijat, je nabídka na traťovém spojení současně i hlášením předvídaného odjezdu závorářům, strážníkům oddílů a výpravčímu sousední stanice. Zúčastnění zaměstnanci se proto vždy zavolají oběžníkovou výzvou. Přijetí předvídaného odjezdu zúčastnění zaměstnanci potvrdí výpravčímu, který vlak nabídl, např. takto:

- „Rozumí Sruby", nebo
- „Rozumí 280" (číslo závorářského stanoviště)

(11) V nabídce se vždy uvádí:

a) název vlastní stanice (odbočky);

b) zda vlak ze stanice (odbočky) odjede nebo ve stanici (v odbočce) projede;

c) časový údaj předpokládaného odjezdu (průjezdu) v hodinových a minutových hodnotách (půlminutové časové údaje se neuvádějí) a

d) příjmení výpravčího.

(12) Při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu zní nabídka takto:

- *„Přijmete vlak 662 s průjezdem ve stanici Popelín v 16:25? Volavka*"

Ustanovení tohoto odstavce platí pro nabídku vlaku, který má odjet v mezistaničním oddílu za následným vlakem nebo po příjezdu vlaku opačného směru, který jel také v mezistaničním oddílu.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro první vlak, který má při jízdě v traťových oddílech odjet po ukončení jízdy PMD (bez ohledu na směr jízdy) nebo po ukončení výluky traťové koleje.

(13) Při jízdě vlaku v traťových oddílech zní nabídka pro následný vlak takto:

- *„Vlak 59 03 v hlásce Kamenná (název hlásky nebo odbočky, odkud došla odhláška za předchozím vlakem), přijmete vlak 44 133 s odjezdem ze stanice Šlapanov ve 13:55? Michalová*"

(14) Pro vlak, který má při jízdě v traťových oddílech odjet po příjezdu vlaku opačného směru, zní nabídka takto:

- *„Vlak 15 19 dojel, přijmete vlak 16 14 s odjezdem ze stanice Dobronín v 16:07? Kovařík*"

(15) Při nabídce vlaku v mezistaničním úseku s odbočkou obsazenou strážníkem oddílu je za předchozí vlak nebo za vlak opačného směru podle tohoto článku považován předchozí vlak nebo vlak opačného směru příslušné trati.

(16) Není-li rozdíl mezi příjezdem (průjezdem) jednoho a odjezdem (průjezdem) druhého vlaku větší než 5 minut, může výpravčí při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu spojit odhlášku s nabídkou takto:

- *„Vlak 83 09 ve stanici Jarošov, přijmete vlak 83 08 s odjezdem ze stanice Jarošov v 17:35? Novák*"

(17) Nemá-li výpravčí sousední stanice (odbočky) námitek, přijme vlak slovy takto:

- *„Ano, přijímám vlak 661 s odjezdem ze stanice Okříšky v 19:57. Sobotka*", popř.
- *„Ano, přijímám vlak 88 011 s průjezdem ve stanici Jihlávka v 9:34. Stejskal*"

(18) Byla-li spojena odhláška s nabídkou, je přijetí vlaku současně i potvrzením příjmu odhlášky.

(19) Nemůže-li výpravčí vlak přijmout, odmítne jej slovy takto:

- *„Nikoliv, čekejte. Čermáková*"

Zároveň zpraví nabízejícího výpravčího o příčině odmítnutí a o předpokládané době trvání zákazu. Pomine-li příčina odmítnutí, vyzve nabízejícího výpravčího k opakování nabídky.

(20) Nemůže-li výpravčí vlak okamžitě přijmout pouze z důvodu nutnosti ohlášení předvídaného odjezdu jinému zaměstnanci stanice, nemusí sousední stanici oznamovat příčinu odmítnutí a po potvrzení předvídaného odjezdu tímto zaměstnancem může vlak přijmout bez nutnosti opakování nabídky. Výpravčí, který vlak nabízel, nemusí v tomto případě odmítnutí nabídky zapisovat.

(21) Pro jízdu vlaku po nesprávné koleji na dvoukolejných tratích zní nabídka a přijetí takto:

- *„Přijmete po nesprávné koleji vlak 19 23 s odjezdem ze stanice Kyjov ve 12:55? Grufík",*
- *„Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 19 23 s odjezdem ze stanice Kyjov ve 12:55. Onderková*"

(22) Na dvoukolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, a na tří a vícekolejných tratích se pro jízdu vlaku po jiné, než správné traťové koleji doplní nabídka za slovem „přijmete" a přijetí za slovem „přijímám" číslem příslušné traťové koleje, např. „po nulté traťové koleji", apod.

(23) Obdobným způsobem je nutné doplnit nabídku a přijetí ve stanicích, kde mohou vlaky jet mezi jednotlivými částmi stanice (nádražími) po různých spojovacích kolejích, např. „po devadesáté první koleji".

(24) U vlaku, u kterého se na širé trati odvěsí část, vracející se zpět, zní nabídka a přijetí takto:

- *„Přijmete vlak 27 808 se soupravou pro vlak 27 825, která se z km 3,900 vrátí zpět do stanice Rokycany, s odjezdem ze stanice Rokycany ve 14:36? Vondráček",*
- *„Ano, přijímám vlak 27 808 se soupravou pro vlak 27 825, která se z km 3,900 vrátí zpět do stanice Rokycany s odjezdem ze stanice Rokycany ve 14:36. Patera*"

(25) U vlaku, který se vrátí z trati, zní nabídka a přijetí takto:

- *„Přijmete vlak 87 381 s odjezdem ze stanice Město v 10:57 do km 42,500 a zpět do stanice Město? Řezníček",*
- *„Ano, přijímám vlak 87 381 s odjezdem ze stanice Město v 10:57 do km 42,500 a zpět do stanice Město. Novák*", popř.
- *„Přijmete vlak 19 765 s odjezdem ze stanice Podlešín ve 4:20 do km 38,700 a zpět jako vlak 19 766 do stanice Podlešín? Benč*"
- *„Ano, přijímám vlak 19 765 s odjezdem ze stanice Podlešín ve 4:20 do km 38,700 a zpět jako vlak 19 766 do stanice Podlešín. Jurčovský*"

(26) U vlaku, u kterého se na širé trati změní číslo vlaku, zní nabídka a přijetí takto:

- *„Přijmete vlak 67 85 s odjezdem ze stanice Louny v 08:20 do km 8,929, odkud pokračuje jako vlak 106 709 do stanice Předměstí? Hajm*"
- *„Ano, přijímám vlak 67 85 s odjezdem ze stanice Louny v 08:20 do km 8,929, odkud pokračuje jako vlak 106 709 do stanice Předměstí. Suchá*"

(27) U vlaku na vlečku, která odbočuje ze širé trati, a tento vlak uvolní traťovou kolej, zní nabídka a přijetí takto:

- *„Přijmete vlak 25 504 s odjezdem ze stanice Lovosice ve 12:35 s uvolněním traťové koleje v kilometru 1,980? Hrouda"*
- *„Ano, přijímám vlak 25 504 s odjezdem ze stanice Lovosice ve 12:35 s uvolněním traťové koleje v kilometru 1,980. Janko"*

(28) Výpravčí jsou povinni zachovávat a vyžadovat důsledně dodržování předepsaných slovních znění.

(29) Není-li v nabídce použito předepsaného znění, nesmí se vlak přijmout. Není-li použito předepsaného znění při přijetí, nesmí se dovolit jízda vlaku.

●8 ●10 ●11

článek 313
Dokumentace nabídky a přijetí

(1) Nabídku výpravčí nezapisují.

(2) Přijetí zaznamenají oba výpravčí (nabízející i přijímající) časovým údajem v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci).

(3) Odmítnutí nabídky zaznamená nabízející výpravčí do sloupce „Poznámky" v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) s uvedením časového údaje odmítnutí takto:

- *„9:44 čekat."*

(4) Odmítnutí nabídky výchozího vlaku (vlak, který ještě není v příslušné dopravní dokumentaci zapsán) zapíše nabízející výpravčí do telefonního zápisníku takto:

- *„Vlak 85 727 čekat. Štrinclová"*

●8 ●10 ●11

článek 314
Rušení přijetí a jeho dokumentace

(1) Nemůže-li z jakékoli příčiny odjet vlak, který již byl přijat, je třeba to oznámit výpravčímu, který vlak přijal, a všem strážníkům oddílů a závorářům takto:

- *„Ruším přijetí a předvídaný odjezd vlaku 68 352. Vlak 68 352 ze stanice Kostelec neodjede. Habr"*

(2) Výpravčí při dokumentaci rušení přijetí postupují následovně:

a) v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace zruší u dotčeného vlaku přijetí (podle návodu k příslušné provozní aplikaci);

b) v náhradní dokumentaci škrtnou záznamy týkající se této jízdy vlaku tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně:

- *„V 15:30 přijetí vlaku 68 352 zrušeno."*

Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku pak použijí nového řádku, popř. dvouřádku.

(3) Do poznámky napíše výpravčí, který přijetí zrušil, zkráceně příčinu (např. porucha hnacího vozidla).

(4) Strážníci oddílů v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů, závoráři v zápisníku předvídaných odjezdů škrtnou záznamy týkající se této jízdy tak, aby zůstaly čitelné, a vedle nich poznamenají přes volné sloupce červeně:

- *„V 15:30 zrušeno.“*

Pro záznamy o další jízdě tohoto vlaku použijí nového řádku.

●8 ●10 ●11

článek 315
Předhláška

(1) Předhlášku dává výpravčí nebo strážník oddílu jedním delším zvoněním hláskového telefonu dříve, než vlak vstoupí do příslušného prostorového oddílu. Při poruše hláskového spojení se předhláška nahradí telefonickým hlášením. Nelze-li dát předhlášku ani telefonicky, dovolí se jízda vlaku bez předhlášky.

(2) Pokud byla předhláška dána, ale vlak do následujícího traťového (prostorového) oddílu nevjel, nebo byla-li předhláška dána omylem, musí výpravčí nebo strážník oddílu předhlášku telefonicky odvolat.

(3) Dojde-li předhláška v čase, kdy ještě není předchozím vlakem uvolněn traťový oddíl, dá zaměstnanec, kterému je předhláška určena, ihned znamení pěti nepříliš dlouhými zazvoněními telefonu, že trať je obsazena. Znamení doplní telefonickým hlášením na traťovém telefonu takto:

- *„Zadržte vlaky, trať obsazena! Vlk“*

Při poruše hláskového telefonu dá zaměstnanec, kterému je předhláška určena, místo pěti zazvonění pouze telefonické hlášení po traťovém telefonu (nebo po spojení, které jej nahrazuje).

(4) Je-li třeba pro hrozící nebezpečí zastavit ihned vlaky, vyzvou se k tomu všechna stanoviště zapojená do traťového spojení v mezistaničním úseku dlouhotrvajícím nepravidelným střídáním krátkého a dlouhého zvonění na traťovém spojení. Zaměstnanec, který znamení dal, je doplní telefonickým hlášením na traťovém telefonu takto:

- *„Zadržte vlaky! Bek“*

a připojí důvod, proč znamení dal.

●8 ●10 ●11

článek 316
Odhláška

(1) Telefonickou odhlášku může udělit a přijímat:

a) ve stanici jen výpravčí;

b) v odbočce obsazené výpravčím výpravčí;

c) na hlásce a odbočce strážník oddílu.

(2) Odhláška musí být dána bez prodlení.

(3) Odhlášku dokumentuje výpravčí časovým údajem v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) a strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

(4) Telefonickou odhlášku může výpravčí nebo strážník oddílu udělit, po splnění všech následujících podmínek:

a) celý vlak minul vjezdové, cestové nebo oddílové návěstidlo;

b) nepochybně zjistil, že vlak je celý;

c) ovládací prvek návěstidla je v základní poloze a

d) na návěstidle je návěst **Stůj**.

Vjezdové nebo cestové návěstidlo, které neobsluhuje výpravčí sám, musí být kromě toho také uzavřeno činností zabezpečovacího zařízení.

Pokud se jedná o jízdu vlaku, od kterého se odvěšuje část vlaku, která se vrací zpět, musí být dodrženo ustanovení čl. 317.

(5) Výpravčí nebo strážník oddílu dává telefonickou odhlášku takto:

- *„Vlak 83 09 ve stanici Popelín (název stanice nebo hlásky). Lněnička*"

(6) Příjem telefonické odhlášky se potvrdí takto:

- *„Vlak 83 09 ve stanici Popelín. Rozuměl Jirků*"

(7) Výpravčí a strážník oddílu se musí před dovolením jízdy vlaku přesvědčit, že za předchozím vlakem jedoucím po stejné traťové koleji došla telefonická odhláška.

(8) Nedojde-li telefonická odhláška v čase, kdy měl vlak již prostorový oddíl opustit, dotáže se výpravčí nebo strážník oddílu zaměstnance v přední dopravně takto:

- *„Dojel vlak 611 do stanice Dobronín?*"

(9) Je-li prostorový oddíl volný, dá tázaný zaměstnanec telefonickou odhlášku; není-li prostorový oddíl ještě volný, odpoví:

- *„Trať obsazena. Novák*"

(10) Telefonické odhlášky se dávají na hláskovém telefonu. Tam, kde není, nebo při jízdách v mezistaničním oddílu, se dávají na traťovém spojení (nebo spojení, které je nahrazuje).

(11) Pro případné poruchy telefonu, na kterém se udělují odhlášky, musí ZDD stanovit použití dalších možných telekomunikačních zařízení (i mimodrážních).

(12) V případě, že je telefonická odhláška udělována na jiném než hláskovém nebo traťovém spojení (nebo spojení, které je nahrazuje), zní telefonická odhláška takto:

- *„Vlak 83 02 ve stanici Doňov v 7:40. Pravda*", *nebo*
- *„Vlak 550 ve stanici Ejpovice v 7:40. Sýkora*"

Ohlášený čas je čas příjezdu (průjezdu) vlaku do dopravny.

(13) Zadní stanice potvrdí příjem telefonické odhlášky podle odst. (12) tohoto článku takto:

- *„Vlak 83 02 ve stanici Doňov v 7:40. Rozuměl Novák.*", *nebo*
- *„Vlak 550 ve stanici Ejpovice v 7:40. Rozuměl Voldřich.*"

(14) Pokud bylo použito jiného než hláskového nebo traťového spojení (nebo spojení, které je nahrazuje), zapíše výpravčí do „Poznámky" v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci), na kterém telefonním spojení byla telefonická odhláška dána.

(15) Nemůže-li se výpravčí nebo strážník oddílu dorozumět přímo se zaměstnancem, kterému má být odhláška udělena, může se telefonická odhláška zprostředkovat výpravčím sousední

stanice. V tomto případě je telefonická odhláška platná pouze tehdy až výpravčí sousední stanice potvrdí, že odhláška byla potvrzena zaměstnancem, kterému byla určena takto:

- *„Odhláška za vlakem 99 22 byla potvrzena výpravčím stanice Dobřichovice. Koukal"*

●8 ●10 ●11

článek 317
Odhláška za vlakem s částí vlaku, vracející se zpět do stanice

(1) Jede-li vlak s částí vlaku, která jede jen k určenému místu na trati a vrací se zpět do zadní stanice, mohou se dávat telefonické odhlášky za vlakem jedoucím do přední stanice až po ohlášení výpravčího zadní stanice, že se příslušná část vlaku vrátila do stanice.

Strážník oddílu za vlakem, od kterého se odvěšuje část vlaku, která se vrací zpět, i když již odvěšenou část vlaku nemá, přestaví oddílové návěstidlo a sousední stanice vjezdové návěstidlo na návěst **Stůj**, telefonické odhlášky (ani odhlášky zabezpečovacím zařízením) však nedávají.

(2) Po návratu s částí vlaku ohlásí výpravčí strážníkům oddílu i přední stanici:

- *„Vlak 27 825 se vrátil do stanice Rokycany. Dávejte postupně odhlášky za vlakem 27 826. Čapek"*

Strážník oddílu dá po tomto hlášení za vlakem telefonickou odhlášku (je-li traťový oddíl již volný) a vyzve přední stanici, aby mu dala telefonickou odhlášku. V případě, že lze odhlášku dát pouze zabezpečovacím zařízením (tzn. není zavedeno telefonické dorozumívání), dá odhlášku jeho obsluhou.

(3) Jedná-li se o mezistaniční oddíl, ohlásí výpravčí po návratu části vlaku, která se vrací zpět, přední stanici:

- *„Vlak 27 825 se vrátil do stanice Rokycany. Jelínek"*

Po tomto hlášení (je-li prostorový oddíl již volný) dá přední stanice telefonickou odhlášku. V případě, že lze odhlášku dát zabezpečovacím zařízením (tzn. není zavedeno telefonické dorozumívání), dá odhlášku jeho obsluhou.

(4) Hlášení podle odst. (2) a (3) tohoto článku dokumentuje výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) a strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů u části vlaku vracející se zpět do stanice.

●8 ●10 ●11

článek 318
Zavedení a zrušení jízdy v mezistaničním oddílu

(1) V případě, že je nutné zavést jízdu v mezistaničním oddílu na trati s telefonickým dorozumíváním a s traťovými oddíly, ohlásí výpravčí přednostního směru sousední stanici i strážníkům oddílu:

- *„V 9:20 zavádím mezi stanicemi Strančice – Senohraby (po první traťové koleji) jízdu v mezistaničním oddílu. Juračková*"

(2) Ukončení jízd v mezistaničním oddílu na trati s telefonickým dorozumíváním ohlásí výpravčí přednostního směru sousední stanici i strážníkům oddílu:

- *„Ve 13:45 obnovena mezi stanicemi Strančice – Senohraby (po první traťové koleji) jízda v traťových oddílech. Juračková*"

(3) Hlášení o zavedení jízdy v mezistaničním oddílu a obnovení jízdy v traťových oddílech zapíšou červeně:

a) výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace);

b) strážníci oddílu na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

●8 ●10

článek 319
Porucha telefonního spojení se strážníky oddílu

(1) V případě, že nastane nemožné dorozumění strážníků oddílu (a to i jen jednoho z nich) s výpravčími obou sousedních stanic, ale vzájemné dorozumění výpravčích obou sousedních stanic je možné, zabezpečují se jízdy vlaků v mezistaničním oddílu. V takovém případě musí výpravčí zpravit strojvedoucího písemným rozkazem se zprávou pro příslušnou hlásku nebo hradlo.

(2) Při předávání písemného rozkazu nařídí výpravčí ústně strojvedoucímu, aby dal písemný rozkaz strážníkům oddílu k přečtení.

(3) Výpravčí zpraví strojvedoucího prvního vlaku, který jede do mezistaničního úseku, kde není dorozumění se strážníky oddílu písemným rozkazem o jízdě v mezistaničním oddílu, který doplní takto:

- *„U hlásky Vlásenice zastavte! Zpráva pro hlásku Vlásenice: Vlak 18 434 je ve stanici Nová Cerekev. Počínaje vlakem 82 900* (číslo vlaku, kterým je strážník oddílu o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) *zavádím mezi stanicemi Pelhřimov – Nová Cerekev jízdu vlaků v mezistaničním oddílu.*",

- *„U hlásky Krhanec zastavte! Zpráva pro hlásku Krhanec: Vlak 18 434 je ve stanici Bor. Počínaje vlakem 82 450* (číslo vlaku, kterým je strážník oddílu o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) *zavádím mezi stanicemi Les – Bor po první traťové koleji jízdu vlaků v mezistaničním oddílu.*"

Strojvedoucí dalších vlaků potom zpravuje písemným rozkazem jen o jízdě v mezistaničním oddílu.

(4) Zavedení jízdy v mezistaničním oddílu z důvodu nemožnosti dorozumění se strážníky oddílu zní takto:

- *„Počínaje vlakem 82 900* (číslo vlaku, kterým byl hláskař o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) *zavádím mezi stanicemi Pelhřimov – Nová Cerekev jízdu vlaků v mezistaničním oddílu. Starý* (příjmení výpravčího, který hláskaře o jízdě v mezistaničním oddílu zpravil)",
- *„Počínaje vlakem 82 450* (číslo vlaku, kterým byl hláskař o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) *zavádím mezi stanicemi Les – Bor po první traťové koleji jízdu vlaků v mezistaničním oddílu. Mladý* (příjmení výpravčího, který hláskaře o jízdě v mezistaničním oddílu zpravil)"

(5) Zavedení jízdy v mezistaničním oddílu dokumentují červeně:

a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci), včetně důvodu zavedení jízdy v mezistaničních oddílech (do poznámky);

b) strážníci oddílu na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

(6) Jakmile je možné obnovit jízdu v traťových oddílech (např. po obnovení telefonického spojení), ohlásí výpravčí stanice přednostního směru sousední stanici i strážníkům oddílu:

- *„V 11:30 obnovena mezi stanicemi Pelhřimov – Nová Cerekev jízda vlaků v traťových oddílech. Starý*"
- *„V 11:30 obnovena mezi stanicemi Les – Bor po první traťové koleji jízda vlaků v traťových oddílech. Mladý*"

(7) Obnovení jízdy v traťových oddílech dokumentují červeně:

a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci);

b) strážníci oddílu na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

●8 ●10

článek 320
Přechod na telefonické dorozumívání

(1) Přechodem na telefonické dorozumívání se rozumí činnost, při které se na tratích vybavených traťovým zabezpečovacím zařízením přejde na způsob zabezpečení jízdy vlaků podle zásad telefonického dorozumívání.

(2) Přejít na telefonické dorozumívání se musí v těchto případech:

a) při poruše traťového zabezpečovacího zařízení;

b) při jízdě proti směru přijatého traťového souhlasu nebo při bezsouhlasovém stavu;

c) při jízdě po nesprávné koleji;

d) nebyl-li na trati s automatickým hradlem nebo automatickým blokem vydán strojvedoucímu části vlaku, která se na trati oddělí od vlaku a vrací se do zadní stanice, traťový klíč;

e) při odjezdu vlaku, od kterého se na trati oddělí část a tato část vlaku se vrací jako vlak zpět do zadní stanice, na **PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla;

f) nařizuje-li to ustanovení předpisu Z1 nebo Z3.

(3) O přechodu na telefonické dorozumívání se dohodnou výpravčí sousedních stanic. Přitom musí zjistit, které vlaky jsou na cestě mezi oběma sousedními stanicemi (který vlak byl vypraven naposled) a určit, kterým vlakem začíná telefonické dorozumívání.

(4) Přechod na telefonické dorozumívání oznámí výpravčí stanice přednostního směru sousední stanici i strážníkům oddílů.

(5) Není-li možno zpravit všechny hradláře o přechodu na telefonické dorozumívání ani prostřednictvím sousedních dopraven, musí jet vlaky jen v mezistaničním oddílu.

(6) Výpravčí přednostního směru ohlásí potřebné údaje i provoznímu dispečerovi CDP.

(7) Přechod na telefonické dorozumívání dokumentují červeně:

a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci), včetně důvodu přechodu na telefonické dorozumívání (do poznámky);

b) hradláři na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

(8) Při zavedeném telefonickém dorozumívání platí pro hradláře ustanovení této kapitoly.

(9) Hlášení o přechodu na telefonické dorozumívání doplní výpravčí podle potřeby pokyny pro hradláře o obsluze poloautomatického bloku, je-li tato obsluha stanovena předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení. Potřebné pokyny dá výpravčí i výhybkářům, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení.

(10) Za posledním vlakem, vypraveným ještě za činnosti zabezpečovacího zařízení, musí být při poruše traťového zabezpečovacího zařízení dána telefonická odhláška dříve, než bude nabídnut první vlak, jedoucí za telefonického dorozumívání (popř. dovolena jeho jízda do následujícího prostorového oddílu).

(11) Na tratích s traťovými oddíly je nutno při nabídce prvního vlaku jedoucího za telefonického dorozumívání použít znění pro nabídku vlaku jedoucího v traťových oddílech, i když předchozí vlak jel ještě za obsluhy zabezpečovacího zařízení (viz čl. 312).

(12) V případě, že je v mezistaničním úseku vlak (vlaky), za kterým je nutno zavést telefonické dorozumívání, nařídí výpravčí přednostního směru, za kterým vlakem se začnou dávat telefonické odhlášky takto:

- *„Počínaje vlakem 64 260 zavádím mezi stanicemi Jihlávka – Horní Cerekev (po druhé traťové koleji) telefonické dorozumívání. Šmol"*

Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že je nutno zavést telefonické dorozumívání po vjezdu vlaku do stanice.

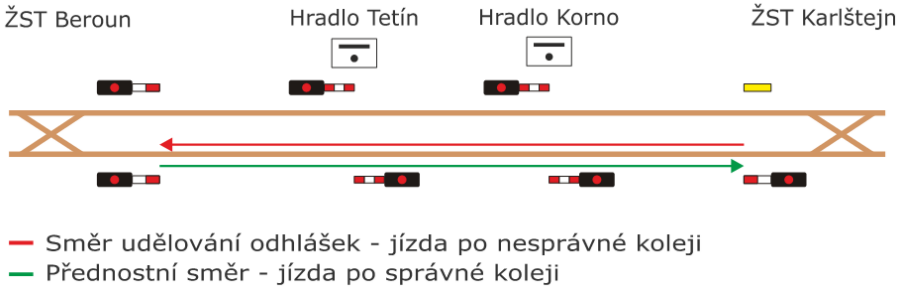
(13) V ostatních případech oznámí výpravčí přednostního směru zavedení telefonického dorozumívání časovým údajem. Na dvou a vícekolejné trati uvede přitom číslo traťové koleje, pro kterou platí telefonické dorozumívání. Přechod na telefonické dorozumívání zní takto:

- *„V 9:20 zavádím mezi stanicemi Jihlávka – Horní Cerekev (po druhé traťové koleji) telefonické dorozumívání. Šmol"*

(14) Zahájení telefonického dorozumívání pro jízdy po nesprávné koleji nebo proti směru přijatého traťového souhlasu, pokud je možno dávat při jízdách v opačném směru (po správné koleji nebo ve směru přijatého traťového souhlasu) odhlášky obsluhou (činností) traťového zabezpečovacího zařízení, oznámí výpravčí přednostního směru přechod na telefonické dorozumívání takto:

- *„V 8:46 zavádím mezi stanicemi Beroun – Karlštejn (po první traťové koleji) telefonické dorozumívání, telefonické odhlášky se dávají jen ve směru Karlštejn – Beroun. Mamut“*

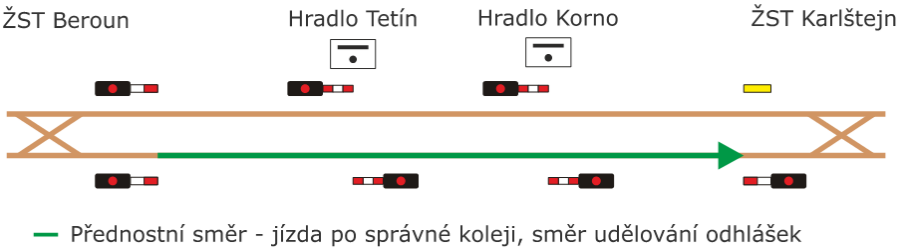
Pořadí názvů stanic za slovy „ve směru“ stanovuje směr jízdy vlaků, za kterými se udělují odhlášky.



obrázek 204

(15) Zahájení telefonického dorozumívání na jednosměrně pojížděné traťové koleji oznámí výpravčí přednostního směru takto:

- *„Počínaje vlakem 67 551 dávejte mezi stanicemi Beroun – Karlštejn po první traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut“*, nebo
- *„Od 8:45 dávejte mezi stanicemi Beroun – Karlštejn po první traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut“*



obrázek 205

(16) Bude-li v mezistaničním úseku s poloautomatickým blokem a s traťovými oddíly zavedena současně s telefonickým dorozumíváním i jízda v mezistaničním oddílu (při jízdě po nesprávné koleji, při poruše telefonního spojení s hradlářem apod.), oznámí výpravčí přednostního směru přechod na telefonické dorozumívání takto:

- *„V 8:46 zavádím mezi stanicemi Beroun – Karlštejn (po první traťové koleji) telefonické dorozumívání, telefonické odhlášky se dávají jen ve směru Karlštejn – Beroun. Současně zavádím mezi stanicemi Karlštejn – Beroun jízdu v mezistaničním oddílu. Mamut“* nebo
- *„V 8:46 zavádím mezi stanicemi Beroun – Karlštejn (po první traťové koleji) telefonické dorozumívání. Současně zavádím v obou směrech jízdu v mezistaničním oddílu. Mamut“*

(17) Je-li zavedeno telefonické dorozumívání, musí výpravčí s přijatým traťovým souhlasem zajistit upamatovávací pomůckou přijatý traťový souhlas, aby nemohla být povolena jízda vozidel na trať. Toto zajištění smí zrušit:

a) jen když výpravčí sousední stanice přijme vlak (dá souhlas s jízdou PMD);

b) při jednosměrně pojížděné traťové koleji po obdržení odhlášky (zprávy o uvolnění traťové koleje po jízdě PMD).

Bezprostředně po odjezdu vlaku (PMD) ze stanice (odbočky), musí výpravčí zajištění přijatého traťového souhlasu obnovit.

●8 ●10

článek 321
Obnova jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení

(1) Pomine-li důvod k telefonickému dorozumívání, dohodnou se oba výpravčí o obnovení jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení.

(2) Obnovení jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení:

a) po jeho poruše,

b) po ukončené údržbě nebo

c) po zapnutí zařízení do činnosti,

může být provedeno až po zápisu (telefonickém ohlášení) udržujícího zaměstnance, že zabezpečovací zařízení je v pořádku a zavedená dopravní opatření je možno zrušit.

(3) V předpise Z1 nebo v doplňujících ustanoveních k předpisu Z1 může být pro konkrétní typ traťového zabezpečovacího zařízení stanoven i jiný postup při obnovení jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení.

(4) Pokud bylo zavedeno telefonické dorozumívání z jiného důvodu (např. při výpadku elektrického napájení) a zabezpečovací zařízení nebude vykazovat poruchu, může být obnovena jízda vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení i bez zápisu udržujícího zaměstnance.

(5) Výpravčí přednostního směru ohlásí obnovení jízdy vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení strážníkům oddílů a výpravčímu sousední stanice.

(6) Výpravčí přednostního směru ohlásí potřebné údaje i provoznímu dispečerovi CDP.

(7) Ukončení telefonického dorozumívání oznámí výpravčí přednostního směru takto:

- *„V 10:40 obnovena mezi stanicemi Jihlávka – Horní Cerekev (po první traťové koleji) jízda vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení. Nosek“*

(8) Pokud byla v mezistaničním úseku s poloautomatickým blokem a s traťovými oddíly zavedena jízda v mezistaničním oddílu, oznámí výpravčí přednostního směru ukončení telefonického dorozumívání takto:

- *„V 10:50 obnovena mezi stanicemi Beroun – Karlštejn (po první traťové koleji) jízda vlaků podle traťového zabezpečovacího zařízení. Současně obnovena jízda v traťových oddílech. Mamut“*

(9) Ukončení telefonického dorozumívání dokumentují červeně:

a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo náhradní dokumentaci);

b) hradláři na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

(10) Hlášení o obnovení obsluhy traťového zabezpečovacího zařízení doplní výpravčí podle potřeby pokyny pro hradláře o obsluze poloautomatického bloku, je-li tato obsluha stanovena předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení. Potřebné pokyny dá výpravčí i výhybkářům, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení.

kapitola VI
Poloautomatický blok

●8 ●10

článek 322
Všeobecná ustanovení

(1) Zabezpečení jízd vlaků poloautomatickým blokem je zajišťováno traťovým zabezpečovacím zařízením, které vyžaduje součinnost obsluhujících zaměstnanců.

(2) V mezistaničních úsecích s poloautomatickým blokem, ve kterých se po téže koleji pravidelně jezdí obousměrně, se dává souhlas k odjezdu vlaku ze sousední stanice traťovým souhlasem.

(3) Odjezdové návěstidlo může přestavit na návěst dovolující jízdu jen ta stanice, která má přijatý traťový souhlas (je-li příslušný prostorový oddíl volný). Tato stanice může vypravovat vlaky zpravidla tak dlouho, dokud traťový souhlas nevrátí (nebyla-li dána sousední stanicí zákazová dispozice). Podrobnosti stanovuje předpis Z1.

●8 ●10

článek 323
Předhláška

Není-li předhláška dávána obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo jeho automatickou činností, platí stejné zásady jako při telefonickém dorozumívání (viz ustanovení čl. 315).

●8 ●10

článek 324
Odhláška

(1) Odhláška se dává obsluhou poloautomatického bloku.

(2) Nedojde-li odhláška v čase, kdy měl vlak prostorový oddíl opustit, je výpravčí (hradlář) povinen upomenout přední dopravnu o odhlášku.

(3) Učiní tak buď:

a) obsluhou zabezpečovacího zařízení (např. „Výzva k odhlášce“) nebo

b) telefonicky nebo

c) trojím dlouhým zvoněním na hláskovém telefonu.

(4) Je-li prostorový oddíl volný, udělí upomínaná dopravna odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení. Není-li prostorový oddíl volný, udělí hradlář (výpravčí) pěti nepříliš dlouhými zazvoněními znamení, že trať je ještě vlakem obsazena; znamení doplní telefonickým hlášením takto:

- *„Trať obsazena. Lužný.“*

●8 ●10

článek 325
Odhláška za částí vlaku, vracející se zpět do stanice

(1) Byl-li vydán strojvedoucímu vracející se části vlaku traťový klíč, jede vlak v celé trati i po odpojení části vlaku při normální obsluze poloautomatického bloku.

(2) Odhlášky za vracející se částí vlaku si jednotlivé dopravny nedávají. Po návratu části vlaku do stanice ohlásí výpravčí hradlářům a výpravčímu přední stanice:

- *„Vlak 27 825 se vrátil do stanice Rokycany. Čapek"*
- *„Vlak 27 825 se vrátil do stanice Rokycany. Čapek"*

Časový údaj tohoto hlášení si zapíšou výpravčí a hradláři jako odhlášku za částí vlaku.

(3) Nebude-li vydán strojvedoucímu části vlaku, která se na širé trati po zastavení vlaku odvěsí a vrací se zpět do stanice (ze druhého, popř. dalšího prostorového oddílu) traťový klíč, jakož i ve stanicích, kde se traťový klíč nevydává, ohlásí výpravčí předvídaný odjezd takto:

- *„Vlak 48 02 se soupravou pro vlak 48 73, která se z km 202,200 vrátí zpět do stanice Jihlava, odjede ze stanice Jihlava v 6:06 bez traťového klíče. Návěstidla smíte uzavřít, až vám ohlásím, že vlak 48 73 dojel do stanice Jihlava. Starý"*

(4) Za takovým vlakem, i když už odvěšenou část nemá, nedává hradlář odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení. Výpravčí přední stanice nařídí při přípravě vlakové cesty výhybkáři, že zabezpečovací zařízení může po vjezdu vlaku obsloužit až na jeho pokyn.

(5) Po návratu odvěšené části vlaku do stanice ohlásí výpravčí hradláři a výpravčímu přední stanice:

- *„Část vlaku 48 73 se vrátila do stanice Jihlava. Dávejte postupně odhlášky za vlakem 48 02. Starý"*

Hlášení dokumentuje výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) a strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů u části vlaku vracející se zpět do stanice.

(6) Po této zprávě hradlář uzavře oddílové návěstidlo (pokud již vlak na hradle projel) a potom vyzve výpravčího (popř. hradláře) přední dopravny buď obsluhou zabezpečovacího zařízení, telefonicky nebo trojím delším zvoněním na hláskovém telefonu, aby udělil odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení.

(7) Výpravčí zadní stanice musí po odjezdu vlaku, od kterého se na trati odvěsí část vlaku, která se vrací zpět, umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD, aby nemohla být povolena jízda dalších vozidel na trať obsazenou odvěšenou částí vlaku.

●8 ●10

článek 326
Poruchy poloautomatického bloku

(1) V některých případech, stanovených tímto předpisem, je nařízeno dát telefonickou odhlášku. V tomto případě není nutné zavádět telefonické dorozumívání, nýbrž ve smyslu příslušného ustanovení tohoto předpisu musí být dána telefonická odhláška.

(2) Tuto telefonickou odhlášku dokumentují:

a) výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) s uvedením důvodu dání telefonické odhlášky ve sloupci „Poznámka";

b) hradlář do zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů s uvedením důvodu dání telefonické odhlášky ve sloupci „Poznámka".

(3) Je-li porouchán traťový souhlas tak, že nelze obsluhou změnit jeho směr a není-li zavedeno jednosměrné pojíždění příslušné traťové koleje, může být tato kolej pojížděna proti směru přijatého traťového souhlasu jen tehdy, jsou-li jízdy:

a) vlaků na této koleji zabezpečeny v obou směrech nabídkou a přijetím;

b) následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není přijatý traťový souhlas, zabezpečeny telefonickou odhláškou;

c) vlaků jedoucích ve směru, pro který je přijatý traťový souhlas, zabezpečeny odhláškou danou traťovým zabezpečovacím zařízením.

(4) Výpravčí s přijatým traťovým souhlasem musí umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD ihned po přijetí vlaku, aby nemohla být povolena jízda vozidel proti přijatému vlaku.

(5) Vždy před dovolením odjezdu (průjezdu) prvního vlaku po příjezdu vlaku opačného směru, pokud se nemění směr traťového souhlasu (např. po příjezdu vlaku opačného směru proti směru traťového souhlasu nebo před jízdou prvního vlaku proti směru uděleného traťového souhlasu), musí být podle indikací zkontrolováno, zda některé PZS nezůstalo v anulačním stavu. Pokud to nelze zkontrolovat, musí obsluhující zaměstnanec postupovat podle příslušné přílohy předpisu Z2 a přejezd buď uzavřít ruční obsluhou, nebo zpravit strojvedoucího o jízdě přes takové přejezdy se zvýšenou opatrností.

(6) Obsluhu zabezpečovacího zařízení je nutno doplnit telefonickou odhláškou projede-li celý vlak hlavní návěstidlo zakazující jízdu až za izolovanou kolejnici; vjel-li do oddílu obsazeného předchozím vlakem, je nutné dát za oběma vlaky telefonickou odhlášku (telefonické dorozumívání se zavádí pouze v případě, kdy není možno uvést poloautomatický blok do základního stavu).

(7) Při nepředpokládaném návratu vlaku z trati je nutné dát zprávu o uvolnění tratě a tato zpráva se dokumentuje jako odhláška za tímto vlakem (při jízdě dalšího vlaku je nutné jednat podle možné obsluhy zabezpečovacího zařízení).

(8) Telefonické dorozumívání výpravčí přednostního směru nezavádí při jízdě vlaku, pro který byl při bezporuchovém stavu traťového zabezpečovacího zařízení přijat traťový souhlas podle ustanovení předpisu Z1, kolem návěstidla na **PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla:

a) bylo obslouženo zabezpečovací zařízení tak, že se provedl závěr odjezdové vlakové cesty, a

b) za tímto vlakem je možno obsloužit traťové zabezpečovací zařízení (po jízdě tohoto vlaku je zařízení v základním stavu).

(9) Výpravčí (strážník oddílu) si musí při jízdě vlaku ve sledu vyžádat telefonickou odhlášku za předchozím vlakem.

(10) Není-li při poruše poloautomatického bloku možné dorozumění hradlářů (a to i jen jednoho z nich) s výpravčími obou sousedních stanic, ale vzájemné dorozumění výpravčích obou sousedních stanic je možné, zavede výpravčí přednostního směru telefonické dorozumívání a jízdu v mezistaničním oddílu (viz čl. 319).

kapitola VII
Automatické hradlo

●8

článek 327
Všeobecná ustanovení

(1) Zabezpečení jízd vlaků automatickým hradlem (AH) je zajišťováno traťovým zabezpečovacím zařízením, které:

a) zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravnami s kolejovým rozvětvením;

b) kontroluje volnost tratě mezi sousedními dopravnami s kolejovým rozvětvením;

c) v některých případech může také zajišťovat přenos návěstních znaků prostřednictvím národního vlakového zabezpečovače na hnací vozidlo.

(2) Pokud je mezistaniční úsek rozdělen oddílovým návěstidlem AH na dva traťové oddíly, je činnost tohoto návěstidla automatická.

(3) Na tratích s AH nahrazuje souhlas k jízdě vlaku, odhlášku a předhlášku činnost tohoto traťového zabezpečovacího zařízení.

(4) Oddílové návěstidlo AH umožňuje dávat **PN** bez ohledu na směr přijatého traťového souhlasu a volnost přilehlého traťového oddílu. **PN** pro jízdu kolem oddílového návěstidla AH může obsloužit jen výpravčí přední stanice.

(5) V případě, že jsou splněny veškeré podmínky pro jízdu vlaku do prostorového oddílu za oddílovým návěstidlem AH, ale na oddílovém návěstidle nelze rozsvítit návěst dovolující jízdu vlaku, může být **PN** dávána automatickou činností zabezpečovacího zařízení.

(6) V mezistaničních úsecích s automatickým hradlem, ve kterých se po téže koleji jezdí obousměrně, se dává souhlas k odjezdu vlaku ze sousední stanice traťovým souhlasem.

(7) Odjezdové návěstidlo může přestavit na návěst dovolující jízdu jen ta stanice, která má přijatý traťový souhlas (je-li příslušný prostorový oddíl volný). Tato stanice může vypravovat vlaky zpravidla tak dlouho, dokud traťový souhlas nevrátí (nebyla-li dána sousední stanicí zákazová dispozice). Podrobnosti stanovuje předpis Z1.

(8) Skutečnost, že oddílové návěstidlo automatického hradla je opatřeno návěstí **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**, musí být uvedeno v ZDD.

(9) V ZDD musí být uvedeno, zda se při použití **PN** uzavírá PZZ samočinně.

●8

článek 328
Povinnosti výpravčího

(1) Pokud je v mezistaničním úseku oddílové návěstidlo AH, musí výpravčí přední stanice (odbočky) každé zadržení vlaku u vjezdového návěstidla delší než 10 minut ohlásit výpravčímu zadní stanice (odbočky).

(2) Nelze-li dovolit jízdu vlaku ani na **PN** u oddílového návěstidla AH, jízda vlaku se uskuteční v mezistaničním oddílu (nebo v prostorovém oddílu k návěstidlu dopravny Portál).

Ve stanici odkud bude uskutečněna jízda vlaku v mezistaničním oddílu (nebo v prostorovém oddílu k návěstidlu dopravny Portál) musí být strojvedoucí vlaku zpraven písemným rozkazem.

(3) Pokud výpravčí povoluje jízdu vlaku kolem oddílového návěstidla AH použitím **PN** nebo písemným rozkazem a oddílové návěstidlo AH je závislé na PZZ (bez ohledu, zda kryje výhybku na širé trati nebo nikoliv) a:

a) výpravčí nemá indikaci stavu tohoto PZZ nebo má indikaci poruchy na PZZ, musí strojvedoucímu nařídit písemným rozkazem jízdu se zvýšenou opatrností;

b) podle indikací je PZZ schopno předepsaným způsobem varovat účastníky silničního provozu, že se k přejezdu blíží vozidlo, ale začátek přibližovacího úseku PZZ zasahuje před oddílové návěstidlo AH, musí výpravčí postupovat podle podmínek stanovených v ZDD.

●8

článek 329
Poruchy automatického hradla

(1) V některých případech, stanovených tímto předpisem, je nařízeno dát telefonickou odhlášku. V tomto případě není nutné zavádět telefonické dorozumívání, nýbrž ve smyslu příslušného ustanovení tohoto předpisu musí být dána telefonická odhláška.

Telefonickou odhlášku dokumentují výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) s uvedením důvodu dání telefonické odhlášky ve sloupci „Poznámka".

(2) Je-li porouchán traťový souhlas tak, že nelze obsluhou změnit jeho směr a není-li zavedeno jednosměrné pojíždění příslušné traťové koleje, může být tato kolej pojížděna proti směru přijatého traťového souhlasu jen tehdy, jsou-li jízdy:

a) vlaků na této koleji zabezpečeny v obou směrech nabídkou a přijetím;

b) následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není přijatý traťový souhlas, zabezpečeny telefonickou odhláškou;

c) vlaků jedoucích ve směru, pro který je přijatý traťový souhlas, zabezpečeny odhláškou danou traťovým zabezpečovacím zařízením.

(3) Výpravčí s přijatým traťovým souhlasem musí umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD ještě před přijetím vlaku, aby nemohla být povolena jízda vozidel proti přijatému vlaku.

(4) Vždy před dovolením odjezdu (průjezdu) prvního vlaku po příjezdu vlaku opačného směru, pokud se nemění směr traťového souhlasu (např. po příjezdu vlaku opačného směru proti směru traťového souhlasu nebo před jízdou prvního vlaku proti směru uděleného traťového souhlasu), musí být podle indikací zkontrolováno, zda některé PZS nezůstalo v anulačním stavu. Pokud to nelze zkontrolovat, musí být strojvedoucí zpraven o jízdě přes takové přejezdy se zvýšenou opatrností.

(5) Následné vlaky vypravované na AH po nepochybném zjištění volnosti prvního traťového oddílu a při přijatém traťovém souhlasu (a po uplynutí následného mezidobí) musí být při jízdě v traťových oddílech nabídnuty takto:

- *„Vlak 66 507 uvolnil první traťový oddíl. Přijmete (po první traťové koleji) vlak 709 s odjezdem ze stanice Bor (průjezdem ve stanici Bor) v 6:25? Císař*"

(6) Na AH s oddílovým návěstidlem, kdy se jízdy vlaků zabezpečují v traťových oddílech, musí být první vlak, vypravovaný na AH při nepřijatém traťovém souhlasu po příjezdu vlaku opačného směru, nabídnut takto:

- *„Vlak 61 308 dojel, přijmete (po první traťové koleji) vlak 163 s odjezdem ze stanice Planá (průjezdem ve stanici Planá) v 8:47? Kováč*"

(7) Nařizuje-li na trati s AH výpravčí jízdu v mezistaničním oddílu a výpravčí nemají kontrolu správné činnosti PZS, na kterých jsou závislá oddílová návěstidla, musí strojvedoucího zpravit písemným rozkazem o jízdě přes příslušné přejezdy se zvýšenou opatrností. Stejnou povinnost má výpravčí, pokud na trati s AH dovoluje jízdu kolem oddílového návěstidla na **PN** nebo písemným rozkazem.

(8) Dojde-li k poruše oddílového návěstidla AH, ale staniční a traťové zabezpečovací zařízení vykazuje správnou činnost, může výpravčí dovolit jízdu následného vlaku kolem oddílového návěstidla na **PN** až po zjištění, že předchozí vlak dojel do přední stanice celý.

(9) Výpravčí přední stanice obsluhuje tlačítko **PN** tak dlouho, dokud mu výpravčí zadní dopravny nedá pokyn, že může tlačítko pustit, nebo dokud sám nezjistí, že čelo vlaku minulo oddílové návěstidlo AH. Teprve po tomto pokynu nebo zjištění, uvolní výpravčí přední stanice tlačítko **PN** oddílového návěstidla. Dojde-li po uvolnění tlačítka **PN** za vlakem odhláška do zadní stanice, smí být z této stanice vypraven následný vlak.

(10) Telefonické dorozumívání (ani telefonické odhlášky) výpravčí přednostního směru nezavádí (nenařizuje) při jízdě vlaku, pro kterou byl při bezporuchovém stavu traťového zabezpečovacího zařízení přijat traťový souhlas dle ustanovení předpisu Z1, kolem návěstidla na **PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla AH:

a) bylo obslouženo zabezpečovací zařízení tak, že se provedl závěr odjezdové vlakové cesty nebo, nelze-li jej provést, byla určeným úkonem zavedena bloková podmínka;

b) byla zjištěna volnost přilehlého traťového oddílu a

c) za tímto vlakem je možno obsloužit traťové zabezpečovací zařízení (po jízdě tohoto vlaku je zařízení v základním stavu).

(11) Dojde-li k takové poruše AH, kdy nelze obsluhovat odjezdové návěstidlo (kromě případu uvedeného v odst. (10) tohoto článku), musí být zavedeno telefonické dorozumívání mezi sousedními stanicemi a jízdy vlaků se musí uskutečňovat v mezistaničním oddílu. Lze-li při jízdě v mezistaničním oddílu dovolit jízdu **PN** na oddílovém návěstidle, nemusí být strojvedoucí vlaku o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven.

(12) V případě, že dojde k poruše oddílového návěstidla automatického hradla, které je zároveň předvěstí následujícího hlavního návěstidla, musí být strojvedoucí o této skutečnosti zpraven písemným rozkazem.

(13) Pokud došlo k poruše oddílového návěstidla AH, předchozí vlak dojel do přední stanice celý a **PN** tohoto návěstidla nelze obsloužit, nařídí výpravčí přední stanice strojvedoucímu vlaku, který stojí u tohoto návěstidla, sepsání písemného rozkazu.

(14) Obsluhu zabezpečovacího zařízení je nutno doplnit telefonickou odhláškou, projede-li vlak (celý nebo částečně) oddílové návěstidlo AH nebo vjezdové návěstidlo zakazující jízdu, pokud předpis pro obsluhu příslušného typu traťového zabezpečovacího zařízení (příp. ZDD) nestanoví jinak. Vjel-li vlak do oddílu obsazeného předchozím vlakem, je nutné dát telefonickou odhlášku i za tímto předchozím vlakem.

(15) Telefonické dorozumívání se zavádí pouze v případě, kdy není možno uvést AH do základního stavu.

(16) Při nepředpokládaném návratu vlaku z trati je nutné dát zprávu o uvolnění tratě a tato zpráva se dokumentuje jako odhláška za tímto vlakem (při jízdě dalšího vlaku je nutné jednat podle možné obsluhy zabezpečovacího zařízení).

(17) První vlak jedoucí za telefonického dorozumívání, který pojede v mezistaničním oddílu, může být vypraven, teprve když poslední vlak jedoucí ještě podle AH uvolní celý mezistaniční úsek.

(18) První vlak jedoucí po obnovení jízd podle AH může být vypraven, teprve když poslední vlak jedoucí ještě za telefonického dorozumívání uvolní celý mezistaniční úsek.

(19) Ostatní opatření vyplývající z místních a traťových poměrů (např. závislost přejezdového zabezpečovacího zařízení na oddílovém návěstidle AH apod.) se uvedou v doplňujícím ustanovení pro obsluhu daného zařízení nebo v ZDD obou sousedních stanic.

kapitola VIII
Automatický blok

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 330
Všeobecná ustanovení

(1) Zabezpečení jízd vlaků automatickým blokem (AB) je zajišťováno traťovým zabezpečovacím zařízením, které:

a) zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravnami s kolejovým rozvětvením;

b) kontroluje volnost tratě mezi sousedními dopravnami s kolejovým rozvětvením a

c) zpravidla zajišťuje přenos návěstních znaků prostřednictvím národního vlakového zabezpečovače na hnací vozidlo.

(2) Pokud je mezistaniční úsek rozdělen oddílovými návěstidly AB na traťové oddíly, je činnost těchto návěstidel automatická.

(3) Oddílová návěstidla AB nemohou návěstit **PN** a jsou vždy ve směru dovolení jízdy vlaků předvěstí následujícího hlavního návěstidla.

(4) V mezistaničních úsecích s automatickým blokem, ve kterých se po téže koleji pravidelně jezdí obousměrně, se dává souhlas k odjezdu vlaku ze sousední stanice traťovým souhlasem. Odjezdové návěstidlo může přestavit na návěst dovolující jízdu jen ta stanice, která má přijatý traťový souhlas (je-li příslušný prostorový oddíl volný). Tato stanice může vypravovat vlaky zpravidla tak dlouho, dokud má přijatý traťový souhlas, popř. nebyla-li dána sousední stanicí zákazová dispozice. Podrobnosti stanovuje předpis Z1.

(5) Na tratích s AB nahrazuje souhlas k jízdě vlaku, odhlášku a předhlášku činnost tohoto traťového zabezpečovacího zařízení.

(6) K návěstidlům AB patří:

a) oddílová návěstidla AB s bílými označovacími pásy;

b) oddílová návěstidla AB plnící funkci krycích návěstidel s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy.

Mezi odjezdovým návěstidlem a prvním oddílovým návěstidlem AB je závislost a odjezdové návěstidlo předvěstí návěst tohoto oddílového návěstidla.

(7) Odjezdová návěstidla návěstí návěsti světelných hlavních návěstidel.

(8) Oddílová návěstidla AB návěstí:

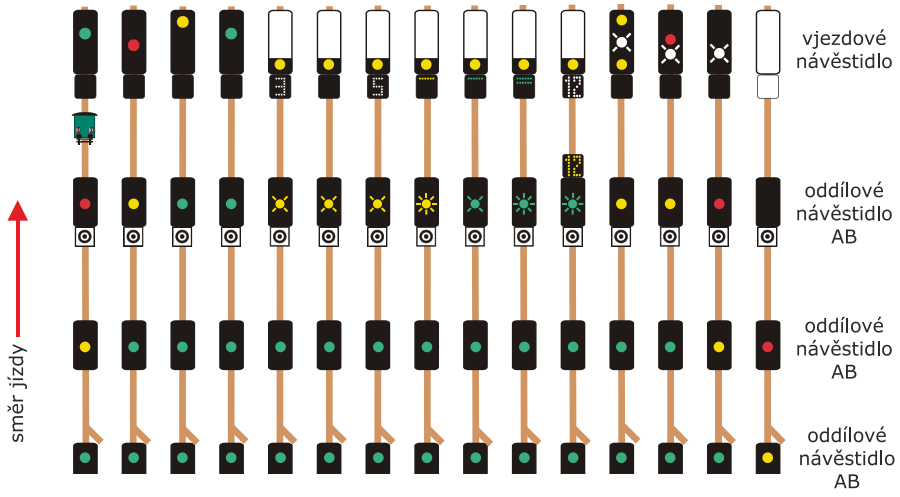
a) návěst **Volno**,

b) návěst **Výstraha** nebo

c) návěst **Stůj**.

Poslední oddílová návěstidla AB návěstí navíc návěsti samostatných světelných předvěstí.

(9) Příklady návěstí na AB (včetně návěstí vjezdových návěstidel přední dopravny).



obrázek 206

(10) Samostatná opakovací předvěst oddílového nebo vjezdového návěstidla na AB je zhaslá, pokud je část traťového oddílu mezi opakovací předvěstí a následujícím hlavním návěstidlem obsazená.

●8

článek 331
Povinnosti výpravčího

(1) Výpravčí musí každé zadržení vlaku u vjezdového návěstidla delší než 10 minut ohlásit výpravčímu zadní stanice (kromě mezistaničních úseků bez oddílových návěstidel AB).

(2) Při výpravě následných vlaků se musí výpravčí řídit následnými mezidobími.

(3) Při nepravidelnostech (překračuje-li některý vlak jízdní dobu, uvázne-li apod.) musí výpravčí řídit výpravu následných vlaků tak, aby nedocházelo k nahromadění vlaků v mezistaničním úseku.

(4) Výpravčí zadní stanice musí, před odjezdem vlaku, který se z km na širé trati vrací zpět (pokud se vlak vrací z druhého nebo dalšího prostorového oddílu), umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD, aby nemohla být povolena jízda dalších vozidel na trať obsazenou tímto vlakem.

(5) Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu, že stojí u oddílového návěstidla AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy (viz čl. 108), může mu výpravčí dovolit další jízdu za toto návěstidlo, až když zjistí, že všechny výhybky, které toto návěstidlo kryje, jsou přestaveny a zajištěny pro jízdu vlaku.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 332
Povinnosti strojvedoucího

Zhasnutí samostatné opakovací předvěsti oddílového návěstidla nebo samostatné opakovací předvěsti vjezdového návěstidla na trati s AB musí strojvedoucí ohlašovat jako poruchu návěstidla pouze tehdy, pokud vjel do příslušného prostorového oddílu na návěst oddílového nebo odjezdového návěstidla dovolující jízdu vlaku.

●8

článek 333
Poruchy automatického bloku

(1) V některých případech, stanovených tímto předpisem, je nařízeno dát telefonickou odhlášku. V tomto případě není nutné zavádět telefonické dorozumívání, nýbrž ve smyslu příslušného ustanovení tohoto předpisu musí být udělena telefonická odhláška.

Telefonickou odhlášku dokumentují výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) s uvedením důvodu udělení telefonické odhlášky ve sloupci „Poznámka".

(2) Je-li porouchán traťový souhlas tak, že nelze obsluhou změnit jeho směr a není-li zavedeno jednosměrné pojíždění příslušné traťové koleje, může být tato kolej pojížděna proti směru přijatého traťového souhlasu jen tehdy, jsou-li jízdy:

a) vlaků na této koleji zabezpečeny v obou směrech nabídkou a přijetím;

b) následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není přijatý traťový souhlas, zabezpečeny telefonickou odhláškou;

c) vlaků jedoucích ve směru, pro který je přijatý traťový souhlas, zabezpečeny odhláškou danou traťovým zabezpečovacím zařízením.

(3) Výpravčí s přijatým traťovým souhlasem musí umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD ještě před přijetím vlaku, aby nemohla být povolena jízda vozidel proti přijatému vlaku.

(4) Vždy před dovolením odjezdu (průjezdu) prvního vlaku po příjezdu vlaku opačného směru, pokud se nemění směr traťového souhlasu (např. po příjezdu vlaku opačného směru proti směru traťového souhlasu nebo před jízdou prvního vlaku proti směru uděleného traťového souhlasu), musí být podle indikací zkontrolováno, zda některé PZS nezůstalo v anulačním stavu. Pokud to nelze zkontrolovat, musí být strojvedoucí zpraven o jízdě přes takové přejezdy se zvýšenou opatrností.

(5) Může-li výpravčí nepochybným způsobem zjistit volnost prvního traťového oddílu dříve, než předchozí vlak dojede do sousední stanice (odbočky), smí být následný vlak vypraven po uvolnění tohoto oddílu a dodržení následného mezidobí. Následné vlaky vypravované na AB po nepochybném zjištění volnosti prvního traťového oddílu a při přijatém traťovém souhlasu musí být při jízdě v traťových oddílech nabídnuty takto:

- *„Za vlakem 78 890 uplynulo následné mezidobí. Přijmete (po první traťové koleji) vlak 44 044 s průjezdem ve stanici Kokešov (s odjezdem ze stanice Kokešov) v 18:31? Filip"*

(6) První vlak, vypravovaný na AB při nepřijatém traťovém souhlasu po příjezdu vlaku opačného směru, musí být nabídnut takto:

- *„Vlak 61 308 dojel, přijmete (po první traťové koleji) vlak 163 s odjezdem ze stanice Planá (průjezdem ve stanici Planá) v 8:47? Kováč"*

(7) Nařizuje-li na trati s AB výpravčí jízdu v mezistaničním oddílu a výpravčí nemají kontrolu správné činnosti PZS, na kterých jsou závislá oddílová návěstidla (jsou proto opatřena štítem Op), musí strojvedoucího zpravit písemným rozkazem o jízdě přes příslušné přejezdy se zvýšenou opatrností.

(8) Nelze-li jen změnit na odjezdovém návěstidle návěstní znak na návěst dovolující jízdu, může vlak odjet ze stanice na správnou kolej (na tratích s jednosměrným AB) nebo na kolej, pro níž má výpravčí přijatý traťový souhlas (na tratích, popř. kolejích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz), aniž je třeba zavést telefonické dorozumívání:

a) na **PN** nebo

b) po zpravení písemným rozkazem.

Tam, kde je možnost zavedení blokové podmínky (např. tlačítko, povel v JOP), musí být zavedena bloková podmínka ještě před dovolením jízdy.

(9) Vlak jedoucí ze stanice za podmínek stanovených v odst. (8) tohoto článku, může být vypraven za předchozím vlakem nejdříve po uplynutí následného mezidobí.

(10) Při poruše svícení návěsti dovolující jízdu na dvou, popř. i více oddílových návěstidlech AB výpravčí zavede jízdu vlaků v mezistaničním oddílu.

(11) Zavedená opatření výpravčí ukončí na základě ohlášení odstranění poruchy udržujícím zaměstnancem OUZZ, na CDP dispečer železniční dopravní cesty.

(12) Při poruše AB musí být pro jízdu vlaků zavedeno telefonické dorozumívání.

(13) Za poruchu AB se pro účely tohoto předpisu považuje stav, kdy v jednom mezistaničním úseku se na dvou, popř. i více návěstidlech AB neobjeví návěst dovolující jízdu vlaku (kromě **PN** na odjezdovém návěstidle), přestože oddíl za nimi je volný a traťový souhlas je pro dotyčný směr přijatý. Výpravčí však může postupovat jako při poruše AB i při poruše jen jednoho návěstidla.

(14) Na AB bez oddílových návěstidel se pro účely tohoto předpisu považuje za poruchu AB stav, kdy nelze přestavit odjezdové návěstidlo na návěst dovolující jízdu vlaku (kromě **PN**).

(15) První vlak jedoucí za telefonického dorozumívání, který pojede v mezistaničním oddílu, může být vypraven, teprve když poslední vlak jedoucí ještě podle AB uvolní celý mezistaniční úsek.

(16) První vlak jedoucí po obnovení jízd podle AB může být vypraven, teprve když poslední vlak jedoucí ještě za telefonického dorozumívání uvolní celý mezistaniční úsek.

(17) Při jízdě v mezistaničním oddílu oddílová návěstidla AB neplatí a strojvedoucí vlaků se zpravují o této skutečnosti písemným rozkazem.

(18) V mezistaničních úsecích s AB bez oddílových návěstidel se však strojvedoucí vlaků zpravují písemným rozkazem pouze o případném neobsluhování odjezdového návěstidla a o snížení rychlosti na 100 km/h (přichází-li v úvahu).

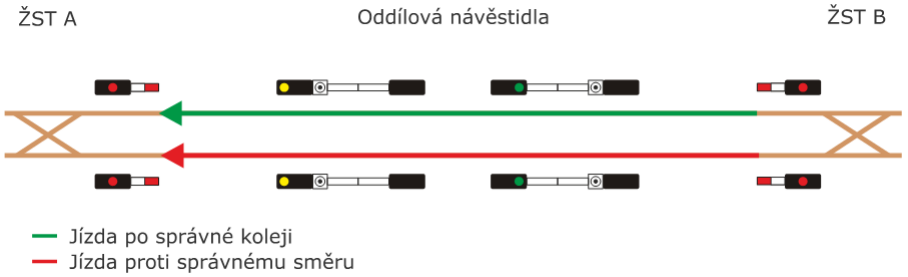
(19) Při správné činnosti AB, ale při poruše kontrolních světel (např. kontrolních světel nepřenosných návěstidel, přibližovacích a vzdalovacích úseků apod.) se jízda vlaků podle AB nepřerušuje; výpravčí se však musí přesvědčovat osobně nebo telefonickými dotazy u výhybkářů a výpravčích sousedních stanic (odboček), popř. telekomunikačním zařízením se strojvedoucím o správné činnosti zabezpečovacího zařízení.

kapitola IX
Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích

●8 ●9 ●10 ●29

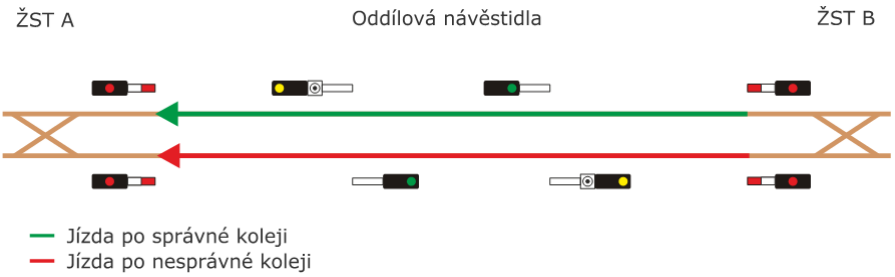
článek 334
Všeobecná ustanovení

(1) Je-li některá kolej, popř. všechny koleje dvou nebo vícekolejné trati vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, zabezpečují se jízdy vlaků činností tohoto zařízení a při jízdě ve směru přijatého traťového souhlasu se řídí návěstidly zřízenými pro kolej, po níž vlak jede. Jízdy vlaků, které na těchto tratích jedou po koleji, určené TTP pro jízdu vlaků příslušného směru, se nazývají jízdy po správné koleji, jízdy vlaků po jiné, než správné koleji se nazývají jízdy proti správnému směru.



obrázek 207

(2) Není-li některá kolej (popř. všechny koleje) dvou nebo vícekolejné trati vybavena zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz, je jízda vlaku po této koleji ve směru, pro který je vybavena zabezpečovacím zařízením, jízdou po správné koleji; jízda vlaku po této koleji ve směru, pro který není vybavena zabezpečovacím zařízením, je jízdou po nesprávné koleji.



obrázek 208

(3) Mezistaniční úseky a koleje, na nichž jsou organizovány jízdy vlaků po nesprávné koleji, jsou uvedeny v TTP a v JŘ.

(4) Jízdy vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji mohou nastat jako předpokládané nebo nepředpokládané.

(5) O jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji se musí výpravčí obou sousedních stanic vždy dohodnout. Není-li informace o jízdě vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji zadána do IS, musí být (s výjimkou jízd podle JŘ) oznámena provoznímu dispečerovi CDP.

(6) Pokud se výpravčí nedohodnou o jízdách po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, nesmí výpravčí na nesprávnou kolej nebo proti správnému směru vypravit žádný vlak. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro případy, kdy je jízda vlaků zajišťována automatickým stavěním vlakových cest („ASVC“).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 335
Zastávka na širé trati a v obvodu stanice

(1) Cestující v zastávkách musí být při mimořádné jízdě vlaku s přepravou cestujících po jiné koleji než pravidelné[63] upozorněni na nástup z jiného nástupiště rozhlasem.

Pokud nelze cestující v zastávkách o této mimořádnosti upozornit rozhlasem, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o tom, že cestující nejsou na jízdu vlaku k jinému nástupišti upozorněni.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro:

a) zastávky v obvodu stanice,

b) kolejové skupiny se zastávkou.

(2) Má-li nástupiště zastávky úrovňový přístup přes kolej a cestující nejsou výstražným zařízením informováni o jízdě vlaku po této koleji (PZZ nebo VZPK), a vlaky s přepravou cestujících, které v zastávkách pravidelně nebo mimořádně zastavují, jedou proti správnému směru, jsou jízdy vlaků a PMD po sousední nevyloučené koleji zakázány.

(3) Nemá-li výpravčí možnost zajistit při uváznutí vlaku na správné koleji, že nebude při nástupu a výstupu cestujících v zastávkách podle odst. (4) tohoto článku ohrožena jejich bezpečnost případnou jízdou uváznutého vlaku, nesmí jízdu vlaku s přepravou cestujících proti správnému směru dovolit.

(4) Jízdy vlaků s přepravou cestujících, zastavujících na zastávce, jsou zakázány po traťových kolejích, u kterých není v příslušné zastávce zřízeno nástupiště. Ustanovení tohoto odstavce neplatí při předpokládaných výlukách traťových kolejí, kdy je bezpečnost cestujících zajištěna podle VR.

(5) Na širé trati smí být vlak ukončen pouze tehdy, uvolňuje-li traťovou kolej přestavením na manipulační kolej či vlečku.

(6) Vlak osobní dopravy smí být na širé trati nebo v zastávce v obvodu stanice ukončen tehdy, vrací-li se jeho náležitosti pod jiným číslem vlaku zpět do stanice, ohraničující daný mezistaniční úsek.

(7) Na širé trati, vybavené traťovým zabezpečovacím zařízením, jsou končící i výchozí vlaky zakázány. Výjimky v technicky odůvodněných případech povoluje ředitel CPŘP, nebo jím pověřený zástupce.

(8) Předpokládá-li JŘ, že vlak končí na širé trati, nesmí trasa takového vlaku v některé dny jízdy pokračovat dál.

[63] Pravidelnou kolejí se rozumí kolej s nástupištěm, které bylo cestujícímu oznámeno vývěskou „Příjezdy a odjezdy".

●8 ●12 ●17 ●29

článek 336
Povinnosti strojvedoucího na zastávce na širé trati a na zastávce v obvodu stanice

Pokud byl strojvedoucí zpraven písemným rozkazem, že cestující na zastávce na širé trati anebo na zastávce v obvodu stanice (dopravny s kolejovým rozvětvením) nejsou upozorněni na jízdu vlaku po jiné koleji, než je obvyklé, musí strojvedoucí o této skutečnosti a o tom, že je nutné umožnit těmto cestujícím nástup do vlaku, zpravit obsluhu vlaku. Způsob zpravení obsluhy vlaku musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 337
Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz

(1) Odjezdy (průjezdy) vlaků proti správnému směru se dovolí návěstmi odjezdového návěstidla; v některých případech je pro jízdy vlaků proti správnému směru zřízeno ve stanici odjezdové návěstidlo umístěné za krajní odjezdovou výhybkou. V těchto případech má původní odjezdové návěstidlo při odjezdech (průjezdech) vlaků proti správnému směru význam cestového návěstidla.

(2) Je-li porouchán traťový souhlas jedné nebo více traťových kolejí a stav traťových souhlasů umožňuje jízdu vlaků ve směru přijatého souhlasu při normální obsluze zabezpečovacího zařízení, mohou se výpravčí obou sousedních stanic dohodnout na pojíždění těchto kolejí pouze ve směru přijatých traťových souhlasů.

(3) Musí-li být kolej s porouchaným traťovým souhlasem pojížděna obousměrně, musí být jízda všech vlaků zabezpečena následovně:

a) jízdy vlaků na této koleji v obou směrech nabídkou a přijetím;

b) jízdy následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není přijatý traťový souhlas, telefonickou odhláškou;

c) jízdy vlaků v opačném směru odhláškou, danou traťovým zabezpečovacím zařízením.

(4) Musí-li se vlaky jednoho nebo obou směrů vypravovat proti přijatému souhlasu (nebo při nepřijatém traťovém souhlasu), mohou vlaky jezdit jen po správné koleji. Výpravčí stanice přednostního směru zavede jednosměrné pojíždění příslušné traťové koleje takto:

- *„Od 10:52 je první traťová kolej pojížděna jen ve směru Třebušice – Most. Sedláková*"

a následně zavede telefonické dorozumívání pro jednosměrně pojížděnou traťovou kolej.

(5) Jednosměrné pojíždění traťové koleje ukončí (v případě nutnosti obousměrného pojíždění nebo po opravě traťového souhlasu) výpravčí stanice přednostního směru takto:

- *„Od 14:35 je první traťová kolej mezi stanicemi Třebušice – Most pojížděna obousměrně. Sedláková*"

a následně buď:

a) zavede telefonické dorozumívání na obousměrně pojížděné traťové koleji nebo

b) telefonické dorozumívání ukončí.

(6) Přechod na jednosměrné pojíždění traťové koleje i jeho ukončení dokumentují červeně:

a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo náhradní dokumentaci), včetně důvodu přechodu na telefonické dorozumívání (do poznámky);

b) hradláři na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

(7) Zhaslo-li světlo traťového souhlasu, zjistí výpravčí stav vlastního traťového souhlasu dotazem na stav traťového souhlasu u výpravčího sousední stanice a určí podle ustanovení tohoto článku způsob zabezpečení jízd vlaků.

(8) Nelze-li stav traťového souhlasu zjistit, ověří jej výpravčí obsluhou zabezpečovacího zařízení pro odjezd vlaku. Rozsvítí-li se na odjezdovém návěstidle návěst dovolující jízdu, nejde o poruchu traťového souhlasu. Nerozsvítí-li se na odjezdovém návěstidle návěst dovolující jízdu, musí tuto skutečnost výpravčí vyhodnotit jako poruchu traťového souhlasu a pro zabezpečení jízd vlaků platí ustanovení tohoto článku.

(9) Způsob ověření stavu traťového souhlasu podle odst. (7) je zakázán při výluce traťové koleje.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 338
Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro jednosměrný provoz

(1) Při obousměrném pojíždění traťové koleje musí být jízdy vlaků zajištěny následovně:

a) jízdy vlaků na této koleji v obou směrech nabídkou a přijetím;

b) jízdy vlaků ve správném směru odhláškou, danou traťovým zabezpečovacím zařízením;

c) jízdy následných vlaků jedoucích ve směru, pro který není traťové zabezpečovací zařízení zřízeno, telefonickou odhláškou.

(2) Na tratích s poloautomatickým blokem nabídka a přijetí vlaků musí být prováděna v souladu s ustanoveními čl. 312.

(3) Na tratích s automatickým hradlem nabídka a přijetí vlaků musí být prováděna v souladu s ustanoveními čl. 333.

(4) Na tratích s automatickým blokem nabídka a přijetí vlaků musí být prováděna v souladu s ustanoveními čl. 333.

(5) Jízdy vlaků po nesprávné koleji v traťových oddílech jsou povoleny pokud:

a) je správná kolej vyloučena; v případě, že se na vyloučené koleji nachází vozidla, musí být zajištěna viditelnost oddílových návěstidel (včetně jejich předvěstí) u správné koleje;

b) byl vlaku na správné koleji písemným rozkazem zakázán pohyb (např. při neschopnosti hnacího vozidla apod.) a je zajištěna viditelnost oddílových návěstidel (včetně jejich předvěstí) u správné koleje.

(6) Nejsou-li splněny podmínky stanovené odst. (5) písm. a) nebo b) tohoto článku, musí výpravčí zabezpečit jízdu vlaků po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu.

(7) Ve VR musí být stanoveno, jakým způsobem budou jízdy vlaků po nesprávné koleji uskutečňovány. Součástí VR musí být vzory písemných rozkazů pro zpravování doprovodu vlaku.

(8) O jízdě po nesprávné koleji zpraví výpravčí všechny zaměstnance, jichž se jízda vlaku po nesprávné koleji týká. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na předpokládané (pravidelné) jízdy vlaků po nesprávné koleji podle JŘ.

(9) Dokud nebyli strážníci oddílů zpraveni přímo výpravčím o jízdě po nesprávné koleji v traťových oddílech, musí se jízda vlaků zabezpečovat v mezistaničním oddílu.

(10) Nemůže-li výpravčí zpravit strážníky oddílu o jízdě po nesprávné koleji, musí výpravčí postupovat podle ustanovení čl. 319. Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že o jízdě po nesprávné koleji nemůže zpravit závoráře.

●8 ●9 ●10 ●12 ●17 ●29

článek 339
Platnost návěstidel při jízdě po nesprávné koleji

(1) Při jízdách vlaků po nesprávné koleji platí pro návěstidla tyto zásady:

a) odjezdová návěstidla pro vlaky platí. Nelze-li je přestavit na návěst dovolující jízdu (včetně **PN**), dovolí se jízda kolem nich písemným rozkazem podle příslušných ustanovení tohoto předpisu;

b) oddílová návěstidla správné koleje pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji:

1. při jízdě v mezistaničním oddílu neplatí a neobsluhují se;

2. při jízdě v traťových oddílech platí a obsluhují se, nebo se jízda kolem nich dovolí **PN** nebo písemným rozkazem;

c) vjezdová návěstidla zřízená pro nesprávnou kolej platí a obsluhují se. Nejsou-li tato návěstidla zřízena:

1. pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji platí vjezdové návěstidlo správné koleje jen při výluce správné koleje;

2. v ostatních případech se vjezd dovolí písemným rozkazem (diktovaným telekomunikačním zařízením nebo doručeným).

●8 ●12 ●17 ●29

článek 340
Zpravení strojvedoucího o jízdě po nesprávné koleji

(1) Při nepředpokládaných jízdách vlaků po nesprávné koleji se strojvedoucí o jízdě po nesprávné koleji zpravují písemným rozkazem ve stanici, kde vlak přechází na nesprávnou kolej.

(2) Při předpokládaných jízdách vlaků po nesprávné koleji podle VR se strojvedoucí zpravují pokynem v „Seznamu plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy".

(3) Strojvedoucí vedoucího vozidla musí být před jízdou po nesprávné koleji zpraven:

a) odkud kam pojede po nesprávné koleji;

b) o jízdě v mezistaničním oddílu nebo

c) při jízdě v traťových oddílech o platnosti oddílových návěstidel u správné koleje. Pokud platí všechna oddílová návěstidla v příslušném mezistaničním úseku, není nutné názvy stanovišť vyjmenovávat;

d) o platnosti vjezdového návěstidla stanice nebo odbočky u správné koleje nebo o způsobu vjezdu do stanice nebo odbočky (nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo);

e) o pokynech vyplývajících z místních podmínek (např. o případném snížení rychlosti, je-li na nesprávné koleji dovolena jiná traťová rychlost než na správné koleji a tato rychlost není návěstěna).

(4) Výpravčí strojvedoucího při jízdě po nesprávné koleji nezpravuje:

a) o neplatnosti oddílových návěstidel u správné koleje při jízdě v mezistaničním oddílu;

b) o platnosti vjezdového návěstidla u nesprávné koleje.

(5) Dříve než výpravčí dovolí odjezd nebo průjezd vlaku na nesprávnou kolej, musí se přesvědčit o tom, že strojvedoucí je správně zpraven.

(6) Nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo a není-li dovolen vjezd vlaku do stanice, musí strojvedoucí zastavit vlak jedoucí po nesprávné koleji nejdále v úrovni vjezdového návěstidla správné koleje.

(7) Doprovod vlaku musí při uváznutí na správné koleji vždy předpokládat jízdu vlaků po nesprávné koleji.

kapitola X
Sledování jízdy drážních vozidel

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●12 ●17 ●29

článek 341
Všeobecná ustanovení

(1) Je-li na vlaku závada, která by mohla ohrozit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy (např. horké ložisko, ploché kolo, části vozu nebo nákladu zjevně přesahující průjezdný průřez, otevřené dveře u vlaku s přepravou cestujících), musí zaměstnanec, který takovou závadu zjistil, učinit opatření, aby byl vlak co nejdříve zastaven.

(2) Druh závady a místo jejího výskytu oznámí výpravčí (popř. jeho prostřednictvím jiný zaměstnanec) zaměstnanci dopravny, ve které má být z tohoto důvodu vlak zastaven, a strojvedoucímu dotčeného vlaku.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 342
Povinnosti zaměstnanců určených ke sledování jízdy vozidel

(1) Výpravčí musí stále sledovat vývoj dopravní situace (i vzhledem k případnému krácení jízdních dob) a polohu vlaků na trati; ve stanici, v níž se mají vlaky předjíždět nebo křižovat, se musí včas informovat o délce, popř. i hmotnosti křižujících nebo předjížděných vlaků. Pro zjištění požadovaných údajů využívá data v IS.

(2) Výpravčí sleduje jízdu vlaku před svým stanovištěm anebo ze stanoviště (stavědla), aby mohl zjistit případnou závadu na jedoucích vozidlech, zjistitelnou pohledem nebo poslechem, a aby doprovod vlaku mohl zjistit, zda mu výpravčí nedává ruční návěsti.

Za snížené viditelnosti musí mít u sebe svítilnu s rozsvíceným bílým světlem.

Kromě výpravčího sledují jízdu vlaku za stejných podmínek všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, kteří musí mít u sebe červený praporek (za snížené viditelnosti bílé světlo).

(3) Zaměstnanci podle odst. (2) tohoto článku nemusí vlak sledovat:

a) za vjezdu, znemožňuje-li mu to jiný úkon, související s plněním jeho povinností při provozování dráhy;

b) za odjezdu nebo průjezdu, pokud provádí úkony, týkající se mimořádné události, sleduje jiný vlak nebo obsluhuje tlačítko **PN**;

c) pokud z důvodu provádění jiných úkonů, souvisejících s plněním jeho povinností při provozování dráhy, nařídí sledování vlaku jinému zaměstnanci, určenému ZDD, a to pro každý jednotlivý případ zvlášť;

d) pokud je ke sledování vlaků určen ZDD jiný zaměstnanec nebo pokud příslušný odbor SŽ[64] rozhodne, že se v dané stanici vlaky nesledují.

(4) Zaměstnanec, který má povinnost sledovat jízdu vlaku ve stanici s DOZ, musí být o jízdě vlaku informován; v ZDD příslušné stanice musí být uvedeno, jakým způsobem bude o jízdě vlaku informován.

[64] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(5) Strážníci oddílů a závoráři jsou povinni:

a) podle možnosti a výhledu ze svého stanoviště sledovat, jede-li nějaké vozidlo, po ohlášení předvídaného odjezdu nebo po došlé předhlášce očekávat včas vlak nebo PMD;

b) sledovat návěsti na vlacích (PMD), jakož i případné jiné dávané návěsti;

c) sledovat jízdu vlaků (PMD) a vše, co by mohlo jejich jízdu ohrozit;

d) v případě nebezpečí neprodleně zakročit nebo zpravit zaměstnance dalších stanovišť a výpravčí.

(6) Strážníci oddílů jsou dále povinni se přesvědčit, že je prostorový oddíl volný dříve, než do něho dovolí jízdu vlaku.

(7) Závoráři jsou dále povinni:

a) včas obsluhovat přejezdová zabezpečovací zařízení podle potvrzeného předvídaného odjezdu vlaku nebo ohlášeného sjednaného času odjezdu PMD;

b) v případě zjištění jízdy drážních vozidel, o kterých nebyl zpraven (informován) podle možnosti obsloužit přejezdové zabezpečovací zařízení.

(8) Pokud po potvrzení předvídaného odjezdu nebo po oznámení sjednaného času odjezdu PMD zjistí závorář poruchu PZZ, musí učinit všechna dostupná opatření ke zpravení strojvedoucího (při sunutí i zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo PMD) o poruše PZZ. Nedovolují-li již podmínky zajistit toto zpravení, musí závorář zajistit, je-li to z časových důvodů možné, střežení přejezdu.

(9) Vybavení stanovišť strážníků oddílů a závorářů je stanoveno v Příloze B.

kapitola XI
Vlakové cesty

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 343
Všeobecná ustanovení

(1) Vlaková cesta začíná:

a) u vjezdového návěstidla (vjezdové stop značky) nebo

b) od konce vlaku, který se celý nachází ve stanici (odbočce).

(2) Vlaková cesta končí:

a) u stop značky, za kterou není dovolena jízda vlaku nebo

b) u lokalizační značky, v případě, že vlaku jedoucímu v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** u této lokalizační značky končí oprávnění k jízdě **(MA)** nebo

c) u hlavního návěstidla, které je přímo u koleje a zakazuje jízdu vlaku, popř. u červené desky nebo červeného terče s návěstí **Stůj**, nahrazující hlavní návěstidlo a upravené jako nepřenosné návěstidlo nebo

d) u návěsti **Konec vlakové cesty**, není-li přímo u koleje hlavní návěstidlo nebo

e) v úrovni vjezdového návěstidla (vjezdové stop značky) pro opačný směr jízdy vlaku na odjezdové straně.

(3) Vozidla mohou stát za:

a) stop značkou umístěnou přímo u koleje, pro kterou platí;

b) hlavním návěstidlem umístěným přímo u koleje, pro kterou platí;

c) červenou deskou nebo červeným terčem s návěstí **Stůj** (nahrazující hlavní návěstidlo),

ukončují-li uvedená návěstidla vlakovou cestu.

Za lokalizační značkou mohou stát vozidla pouze v případě, že u ní končí oprávnění k jízdě **(MA)** vlaku jedoucího v módu **Plný dohled (FS)**.

(4) Končí-li vlaková cesta u návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, mohou stát vozidla ve vzdálenosti nejméně 50 m od tohoto návěstidla. Stojí-li vozidla za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty** ve vzdálenosti menší než 50 m, musí se vjíždějícímu vlaku označit místo zastavení nejméně 50 m před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.

Zastavuje-li však vlak pravidelně ve vzdálenosti nejméně 200 m před tímto návěstidlem, nemusí se místo zastavení označovat.

O tom, že stojí vozidla za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty** na vzdálenost menší než 50 m, se musí výpravčí při přípravě vlakové cesty přesvědčit sám nebo mu tuto skutečnost musí ohlásit zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty, v jehož obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty stojí vozidla, pokud není ZDD určen jiný zaměstnanec, a to ještě před potvrzením příkazu k přípravě vlakové cesty.

(5) Pro vlakové cesty, včetně přípravy vlakových cest, na odbočce platí stejná ustanovení jako ve stanici uvedená v této kapitole, není-li v konkrétních případech stanoveno jinak.

●8 ●9

článek 344
Obvod odpovědnosti

(1) Obvodem odpovědnosti se rozumí obvod stanice, který je přidělen zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty. Tento zaměstnanec v tomto obvodu odpovědnosti pro příslušnou vlakovou cestu buď:

a) zjišťuje pouze volnost vlakové cesty, nebo

b) zjišťuje volnost vlakové cesty a staví vlakovou cestu.

(2) Každý zaměstnanec určený ke zjišťování volnosti vlakové cesty je plně odpovědný za volnost vlakové cesty ve svém obvodu odpovědnosti. Zjistí-li však, že je obsazena kolej v sousedním obvodu odpovědnosti, a nebyla nařízena vlaková cesta na obsazenou kolej, musí tuto skutečnost výpravčímu ohlásit.

(3) ZDD musí stanovit:

a) odpovídá-li za volnost vlakové cesty jen výpravčí nebo v určených obvodech odpovědnosti také jiní zaměstnanci, kteří mají odbornou způsobilost výhybkáře;

b) kdo odpovídá za správně postavenou vlakovou cestu v obvodu odpovědnosti, kde se na obsluze výhybek (výkolejek) podílí více výhybkářů (např. jeden výhybkář pouze přestavuje výhybky a jiný kontroluje správnost postavení vlakové cesty v jemu přiděleném obvodu odpovědnosti).

(4) Obvody odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců musí být stanoveny tak, aby se nepřekrývaly.

(5) Trvale nepřehledné úseky koleje určené pro jízdu vlaků musí být přiděleny do obvodu odpovědnosti výpravčího.

●8 ●9

článek 345
Příprava vlakové cesty

(1) Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem.

(2) Volnost vlakové cesty se zjišťuje:

a) pohledem na úsek koleje v určeném obvodu odpovědnosti zaměstnance;

b) při správné činnosti zabezpečovacího zařízení pohledem na optickou kontrolu, která indikuje volnost úseku koleje, na základě podkladů od OSPD;

c) při správné činnosti elektrického zabezpečovacího zařízení, které zjišťuje volnost vlakové cesty, činností tohoto zabezpečovacího zařízení[65].

Zjistí-li se nesprávná činnost zabezpečovacího zařízení, musí se volnost vlakové cesty zjišťovat jako při poruše zabezpečovacího zařízení.

[65] Podle TNŽ 34 2620 se jedná o staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie.

(3) Pokud nelze za snížené viditelnosti nebo v nepřehledných úsecích (v samostatných obvodech odpovědnosti), bez podstatného zdržení provozu, zjišťovat volnost vlakové cesty pohledem na úsek koleje v určeném obvodu odpovědnosti zaměstnance, může být za zjištění volnosti úseku koleje považováno, že:

a) poslední vlak vjel do vlastní stanice celý;

b) bylo ohlášeno, že poslední vlak, jedoucí uvedeným úsekem, dojel celý do nejbližší stanice;

c) za posledním vlakem došla telefonická odhláška;

d) došla nebo byla dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje;

e) pro odjezd vlaku na trať byl tento úsek volný (v případě jízdy vlaku do km a zpět), pokud po jeho odjezdu nebyl směrem na dotčené záhlaví povolen posun; ustanovení tohoto písmene se netýká zjišťování volnosti výhybek pro jejich přestavování;

f) bylo zaměstnancem řídícím posun ohlášeno ukončení posunu na příslušné koleji (zhlaví, záhlaví) a její (jeho) uvolnění.

(4) V případech, kdy je volnost vlakové cesty pro odjezd vlaku zjišťována podle odst. (2) písm. b) tohoto článku, nemusí výpravčí při přípravě vlakové cesty zjišťovat, zda je kolej mezi čelem odjíždějícího vlaku a nejbližším hlavním návěstidlem volná v případě, že:

a) volnost koleje až k hlavnímu návěstidlu zjistil při přípravě vjezdové vlakové cesty, a po zastavení vlaku nepovolil jízdu posunového dílu na tuto kolej proti čelu vlaku;

b) souprava vlaku byla cestou posunu přistavena na volnou kolej a výpravčí nepovolil jízdu posunového dílu na tuto kolej proti čelu vlaku.

(5) Nemůže-li výpravčí uvolnění koleje podle odst. (2) písm. b) a odst. (3) tohoto článku zjistit (např. ve stanici s DOZ), a to ani dotazem u strojvedoucího, musí strojvedoucímu písemným rozkazem přikázat jízdu podle rozhledových poměrů do úrovně nejbližšího hlavního návěstidla.

(6) Způsob zjišťování volnosti vlakové cesty musí být uveden v ZDD.

(7) Lze-li ve stanicích s návěstidly závislými na výhybkách postavit vlakovou cestu jen na kolej (z koleje), kterou výpravčí určí obsluhou zabezpečovacího zařízení, zjišťuje se správné přestavení výhybek ve vlakové cestě podle činnosti zabezpečovacího zařízení.

(8) V případech, kdy zabezpečovací zařízení nevykazuje správnou činnost popř., není-li vůbec, musí se před dovolením jízdy vlaku přezkoušet správné přestavení výhybek ve vlakové cestě i odvratných výhybek (popř. jiných zařízení přímé boční ochrany), a to podle způsobu jejich zajištění a obsluhy buď na stavědle, nebo jejich prohlídkou na místě.

(9) Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě se přezkouší podle předpisu Z1.

(10) Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty.

(11) Přezkouší-li správné přestavení výhybek a výkolejek výhybkář, ohlásí přezkoušení výpravčímu a poznamená to do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty na stanovišti s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové (odjezdové) koleje nebo přímo v dopravním deníku, popř. ve zvláštním zápisníku podle vzoru, uvedeného v ZDD, má-li s výpravčím společné stanoviště.

(12) Za včasné vydání správného příkazu k přípravě vlakové cesty všem zaměstnancům, kteří se musí zúčastnit na přípravě vlakové cesty, a za obdržení správného hlášení o provedení přípravy vlakové cesty odpovídá výpravčí.

(13) Ve stanici, kde jsou ve směně dva a více výpravčích, stanoví ZDD, který výpravčí, popř. i ve kterém obvodu, plní povinnosti výpravčího podle odst. (12) tohoto článku. Tyto povinnosti

musí plnit vždy výpravčí, který je odpovědný za obsluhu zabezpečovacího zařízení pro jízdu vlaku v přiděleném obvodu. Tento výpravčí nesmí těmito povinnostmi pověřovat jiné zaměstnance.

(14) Za provedení přípravy vlakové cesty v přiděleném obvodu odpovědnosti a za podání předepsaného hlášení o provedení přípravy vlakové cesty nebo jen volnosti vlakové cesty odpovídá zaměstnanec, jemuž byl dotčený obvod odpovědnosti přidělen.

(15) ZDD musí stanovit, kteří zaměstnanci toto hlášení smí dávat a přijímat na stavědlech a stanovištích obsazených více výhybkáři. Těmito úkony nesmí tito výhybkáři pověřovat jiné zaměstnance.

(16) Telefonický nebo osobní pokyn k obsluze ručně přestavovaných výhybek, výkolejek a PZZ pro zamýšlenou vlakovou cestu může výpravčí vydat i dříve, než je vlak nabídnut a přijat, popř. než došla za předchozím vlakem odhláška.

(17) Zahájit obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu smí výpravčí v případě, že má ve svém obvodu odpovědnosti splněny podmínky pro stavění vlakové cesty (viz čl. 346).

●8 ●9

článek 346
Příkaz k přípravě vlakové cesty

(1) Dříve než výpravčí nařídí přípravu vlakové cesty, musí zjistit, že v jeho obvodu odpovědnosti je:

a) zastaven rušící posun,

b) vlaková cesta volná a

c) vlaková cesta správně postavena.

(2) Teprve po splnění ustanovení odst. (1) tohoto článku, může výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty nařídit přípravu vlakové cesty.

(3) Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech:

a) zastavili rušící posun;

b) zjistili volnost vlakové cesty, tj. že není obsazena vozidly (kromě obsazení vozidly vlastního vlaku) a že jsou volné příslušné námezníky;

c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:

1. výhybky ve vlakové cestě, odvratné výhybky a odvratné výkolejky jsou správně přestaveny a zajištěny;

2. návěstidla, nezajištěná zabezpečovacím zařízením, která by mohla dovolit jízdu ohrožující stavěnou vlakovou cestu, zakazují jízdu;

3. jsou splněna opatření stanovená ZDD a předpisy pro obsluhu PZZ, traťového a staničního zabezpečovacího zařízení.

(4) Ustanovení odst. (3) tohoto článku platí i pro výpravčího, který:

a) obsluhuje elektrická staniční zabezpečovací zařízení (včetně elektronických a hybridních) nebo

b) staví část vlakové cesty v jemu přiděleném obvodu odpovědnosti.

(5) V případě, že nesouhlasí číslo koleje kolejového číselníku s výpravčím ohlášenou kolejí, pro přípravu vlakové cesty, musí výhybkář tuto skutečnost ohlásit výpravčímu a nesmí vlakovou cestu postavit. Výhybkář i výpravčí dále postupuje podle předpisu Z1.

(6) Pro příkaz k přípravě vlakové cesty se používá těchto znění:

a) pro vlak vjíždějící a zastavující:

- *„Vlak 31 05 ze stanice Bor na první kolej.“;*

b) pro vlak projíždějící nebo pro vlak vjíždějící a zastavující, který po krátkém pobytu bude pokračovat v další jízdě a pro který lze přestavit odjezdové návěstidlo na návěst dovolující jízdu dříve, než návěstidlo vjezdové:

- *„Vlak 105 ze stanice Hrusice na první a z první koleje do stanice Kojčice.“* nebo
- *„Vlak 105 ze stanice Hrusice po první koleji do stanice Kojčice.“;*

c) pro vlak odjíždějící:

- *„Vlak 78 524 ze čtvrté koleje do stanice Šumná.“*

(7) Příkaz k přípravě vlakové cesty musí být doplněn:

a) o číslo traťové koleje ve stanicích na dvou a vícekolejných tratích při jízdě proti správnému směru. Např.:

- *„Vlak 31 05 ze stanice Libčice z první traťové koleje na první kolej.“* nebo
- *„Vlak 31 05 ze stanice Libčice z první traťové koleje po první koleji na druhou traťovou kolej do stanice Roztoky.“* nebo
- *„Vlak 78 524 ze čtvrté koleje na druhou traťovou kolej do stanice Hájek.“;*

b) o jednoznačné určení varianty při použití variantní vlakové cesty, nebo je-li vlaková cesta složena z více dílčích vlakových cest, nebo jedná-li se o vlakovou cestu z jednoho samostatného obvodu stanice do druhého samostatného obvodu stanice, musí být v ZDD uvedena znění pro přípravu vlakové cesty.

(8) Příkaz výpravčího k přípravě vlakové cesty opakuje a potvrdí:

a) u vjíždějícího nebo projíždějícího vlaku zaměstnanec prvního fyzicky obsazeného obvodu odpovědnosti ve směru jízdy vlaku takto:

- *„Vlak 31 05 ze stanice Libčice na první kolej, druhé stanoviště rozumí.“* nebo
- *„Vlak 105 ze stanice Koukol na první a z první koleje do stanice Hájek, druhé stavědlo rozumí.“* nebo
- *„Vlak 105 ze stanice Koukol po první koleji do stanice Hájek, druhé stavědlo rozumí.“*;

b) u odjíždějícího vlaku zaměstnanec posledního fyzicky obsazeného obvodu odpovědnosti ve směru jízdy vlaku takto:

- *„Vlak 78 524 ze čtvrté koleje do stanice Hejnice, první stavědlo rozumí.“*

(9) Ostatní zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty potvrdí, že rozuměli:

- *„První stavědlo rozumí.“*

(10) Je zakázáno spojovat příkazy k přípravě vlakové cesty s jinými hlášeními. Teprve až všichni zaměstnanci potvrdí, že rozuměli, smí být dána jiná hlášení související s jízdou vlaku.

(11) Výpravčí nebo zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty může nařídit výhybkářům, kteří nemají stanoven žádný obvod odpovědnosti, přestavení ručně přestavovaných výhybek a výkolejek (popř. přestavení ústředně přestavovaných výhybek nouzově ručním způsobem anebo jejich uzamknutí přenosným zámkem) pro jízdu vlaku.

(12) Telefonický nebo osobní příkaz k obsluze ručně přestavovaných výhybek a výkolejek (popř. přestavení ústředně přestavovaných výhybek nouzově ručním způsobem anebo jejich uzamknutí přenosným zámkem) udělený výhybkáři podle odst. (11) tohoto článku, musí obsahovat:

a) odkud a kam bude jízda vlaku uskutečněna;

b) které výhybky a výkolejky musí být přestaveny;

c) které výhybky musí být uzamčeny mechanickým zámkem.

Telefonický nebo osobní pokyn k obsluze ručně přestavovaných výhybek a výkolejek podle tohoto odstavce není příkazem k přípravě vlakové cesty ve smyslu odst. (6) a (7) tohoto článku.

(13) Pro příkaz k přípravě vlakové cesty podle odst. (12) tohoto článku se používá těchto znění:

- *„Pro vjezd vlaku ze stanice Bor na první kolej přestavte a uzamkněte výhybky číslo 5 a 6.*" nebo
- *„Pro odjezd vlaku ze druhé koleje do stanice Trutnov přestavte výhybku číslo 1.*" nebo
- *„Ve stanici Uhersko přestavte výhybku číslo 5 nouzově ručním způsobem na čtvrtou kolej a uzamkněte ji přenosným zámkem.*"

●8 ●9

článek 347
Hlášení o postavené vlakové cestě

(1) Ustanovení tohoto článku týkající se telefonického hlášení, platí i při použití jiného spojení (rádiovým zařízením, staničním rozhlasem).

(2) Výpravčí smí dovolit vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku, až všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty ohlásí provedení přípravy vlakové cesty, pokud splnění této podmínky není zajištěno činností zabezpečovacího zařízení.

(3) Při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty může výpravčí uvolnit hlavní návěstidlo (popř. přestavit jej do polohy dovolující jízdu), až všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty telefonicky ohlásí provedení přípravy vlakové cesty, i když lze zabezpečovací zařízení obsluhovat.

(4) Zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty hlásí provedení přípravy vlakové cesty:

a) obsluhou zabezpečovacího zařízení;

b) telefonicky, ústně, popř. písemně:

1. není-li staniční zabezpečovací zařízení pro příslušnou vlakovou cestu zřízeno;

2. jedná-li se o skupinu kolejí se společným kolejovým závěrníkem;

3. neumožňuje-li zabezpečovací zařízení ohlašovat provedení přípravy vlakové cesty jeho obsluhou;

4. neobsluhuje-li zaměstnanec pro příslušnou vlakovou cestu zabezpečovací zařízení;

5. při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty.

(5) V případech podle odst. (4) písm. b), bodu 1. až 3. musí být v ZDD uvedeno, pro které koleje (skupiny kolejí) je tento postup nařízen.

(6) Výhybkář, který nemá stanoven žádný obvod odpovědnosti a bylo mu nařízeno přestavení výhybek a výkolejek:

a) Přestaví výměny výhybek a výkolejky pro jízdu vlaku na určenou kolej.

b) Přesvědčí se, zda jsou výhybky a výkolejky správně přestaveny.

c) U určených výhybek a výkolejek uzamkne jejich zámky a

klíče odevzdá výpravčímu nebo zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty, který mu přestavení výhybek a výkolejek nařídil. U výhybek, které se pro danou vlakovou cestu nezamykají nebo jejichž klíče nejsou drženy v zabezpečovacím zařízení, ani nemusí být umístěny na tabuli k zavěšování hlavních klíčů, ohlásí výpravčímu nebo zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty jejich správné přestavení ústně, telekomunikačním zařízením nebo návěstí **Výměny jsou přestaveny**.

(7) **Výměny jsou přestaveny**

denní návěst



opisování písmena „V" pootočeného o 180° dlaní nad hlavou zaměstnance

noční návěst



opisování písmena „V" pootočeného o 180° ruční svítilnou s bílým světlem nad hlavou zaměstnance

- informuje zaměstnance, který nařídil přestavení výhybek a výkolejek pro vlakovou cestu:

1. že stanovené výhybky a výkolejky, jejichž klíče nejsou při této vlakové cestě drženy v zabezpečovacím zařízení, ani nemusí být umístěny na tabuli k zavěšování hlavních klíčů, jsou pro jízdu vlaku správně přestaveny a uzamčeny nebo

2. že stanovené výhybky a výkolejky, které se nezamykají, jsou pro jízdu vlaku správně přestaveny a střeženy,

3. případně, že stanovené výhybky a výkolejky jsou přestaveny a mohou být jiným zaměstnancem uzávorovány

(8) Telefonického nebo ústního ohlášení splnění pokynu k přestavení výhybek a výkolejek zní takto:

- *„Pro vjezd vlaku ze stanice Bor na první kolej výhybky číslo 5 a 6 přestaveny a uzamčeny. Flajšman*" nebo
- *„Pro odjezd vlaku ze druhé koleje do stanice Trutnov výhybka číslo 1 přestavena. Kubrt*" nebo
- *„Ve stanici Uhersko výhybka číslo 5 přestavena na čtvrtou kolej a uzamčena přenosným zámkem umístěným ve druhém mezipražcovém poli. Sedlický*"

(9) Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty může být nahrazeno hlášením osobním, rádiovým zařízením nebo staničním rozhlasem se zpětným dotazem, dovoluje-li to ZDD, v němž jsou zároveň stanoveny podmínky pro použití jiného než telefonního spojení.

(10) V případě poruchy používaného spojení pro ohlašování provedení přípravy vlakové cesty určí ZDD náhradní spojení, příp. postup při nemožném dorozumění výpravčího se zaměstnanci, podílejícími se na přípravě vlakové cesty.

(11) Zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, kteří výhybky ve vlakové cestě, odvratné výhybky nebo výkolejky:

a) obsluhují, hlásí telefonicky (ústně) provedení přípravy vlakové cesty takto:

- *„Třetí stanoviště. Pro vlak 133 ze stanice Debř na pátou kolej postaveno a volno. Krejčí*", nebo
- *„Třetí stanoviště. Pro vlak 133 z páté koleje do stanice Hradiště postaveno a volno. Krejčí*";

b) neobsluhují, hlásí telefonicky (ústně) provedení přípravy vlakové cesty takto:

- *„První stavědlo. Pro vlak 67 903 ze stanice Debř na čtvrtou kolej volno. Kubeš*", nebo
- *„Třetí stanoviště. Pro vlak 755 ze druhé koleje do stanice Hradiště volno. Šafránek*"

(12) Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty musí být doplněno o název sousední stanice, číslo traťové koleje, variantu vlakové cesty, byl-li takto doplněn příkaz k přípravě vlakové cesty. Telefonické hlášení zní takto:

- *„Druhé stavědlo. Pro vlak 67 524 ze čtvrté koleje na první traťovou kolej do stanice Šumná postaveno a volno. Špína*" nebo
- *„Druhé stavědlo. Pro vlak 67 501 ze stanice Modrá přes výhybku 27 na pátou kolej postaveno a volno. Špína*"

(13) Zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, do jejichž obvodu vlaková cesta nezasahuje, ohlašují zastavení rušícího posunu na kolejích sbíhajících se s vlakovou cestou nebo v pokračování vlakové cesty (byl-li výpravčím povolen). Telefonické hlášení zní takto:

- *„Druhé stavědlo. Pro vlak 31 11 ze stanice Chrastava na druhou kolej rušící posun zastaven. Sedláková*"

(14) Stojí-li část vlaku na výhybkách, které nejsou v obvodu zaměstnance na odjezdovém zhlaví vlaku, a není-li poloha těchto výhybek kontrolována zabezpečovacím zařízením, musí zaměstnanec, v jehož obvodu tato část vlaku stojí, ohlásit správnou polohu výhybek a zastavení rušícího posunu pro odjezd vlaku. Telefonické hlášení zní takto:

- *„První stavědlo. Pro vlak 55 525 z páté koleje do stanice Tachov postaveno. Jurčovský"*

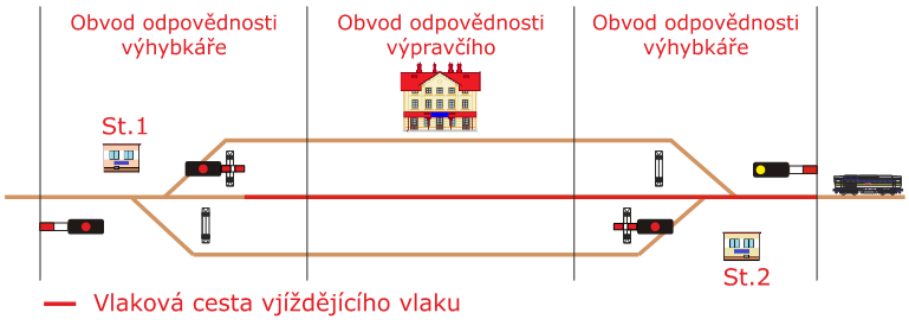
(15) Nestanoví-li ZDD jinak, může výpravčí převzít telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen tehdy, jsou-li při hlášení přítomni všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty.

(16) Staniční dozorce, který na odbočce plní funkci strážníka oddílu, může ohlásit telefonicky provedení přípravy vlakové cesty až po zjištění, že je následující prostorový oddíl volný.

(17) Nařídí-li výpravčí ve stanici s hlavními návěstidly na sobě nezávislými přípravu vlakové cesty pro vlak projíždějící, musí uvolnit nejdříve odjezdové návěstidlo a teprve po přestavení tohoto návěstidla na návěst dovolující jízdu smí uvolnit vjezdové návěstidlo.

(18) Nařídí-li výpravčí přípravu vlakové cesty vlaku vjíždějícímu (nebo projíždějícímu) ve stanici, kde na staniční koleji zjišťuje volnost vlakové cesty více zaměstnanců (viz obrázek 209), může uvolnit vjezdové návěstidlo:

a) Až mu zaměstnanci, kteří neobsluhují zabezpečovací zařízení, telefonicky ohlásí volnost koleje. Ustanovení tohoto písmene platí i v případě, že se jedná o vlak projíždějící, ale na odjezdové straně je zavedeno telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty.



obrázek 209

b) Až mu zaměstnanci, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení, ohlásí obsluhou zabezpečovacího zařízení volnost a postavení vlakové cesty v případě stavění vlakové cesty vlaku projíždějícímu.

(19) Po ohlášení, že vlaková cesta je postavena, sledují výhybkáři do příjezdu nebo odjezdu vlaku postavení vlakové cesty a její volnost. Jsou povinni zabránit jízdě vlaku, pro který nebyla nařízena příprava vlakové cesty, posunu, který by jízdu vlaku ohrozil, a podle možnosti i zásahům do zabezpečovacího zařízení v postavené vlakové cestě.

●8 ●9

článek 348
Dokumentace přípravy vlakové cesty

(1) Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty zapisuje výpravčí časovým údajem do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace).

(2) Zaměstnanci, kteří provedení přípravy vlakové cesty hlásí telefonicky, jej zapíšou časovým údajem, kdy bylo hlášení uskutečněno do příslušných sloupců Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

(3) Hlásí-li provedení přípravy vlakové cesty některý zaměstnanec písemně, zapíše časový údaj a svůj podpis do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty. ZDD může povolit použití jiného dokumentu, včetně způsobu provedení zápisu.

(4) Hlášení o provedení přípravy vlakové cesty, oznámené obsluhou zabezpečovacího zařízení, se nezapisuje.

●8 ●9

článek 349
Odvolání vlakové cesty

(1) Odvolá-li výpravčí již ohlášenou vlakovou cestu, zruší v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace údaje o vlakové cestě (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci škrtne zrušené údaje) a do poznámky zapíše:

- *„Vlaková cesta odvolána*",

včetně důvodu. Pro další jízdu tohoto vlaku postupuje podle návodu k příslušné provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace; u náhradní dokumentace použije nového řádku (dvouřádku).

(2) Odvolá-li výpravčí vlakovou cestu, škrtnou výhybkáři údaje v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty tak, aby zůstaly čitelné, a v řádku zapíšou:

- *„Odvoláno*"

Pro nově nařízenou vlakovou cestu pak použijí nového řádku.

●8 ●9

článek 350
Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty

(1) Není-li možné pro poruchu (údržbu, požádá-li o to udržující zaměstnanec) výpravčímu ohlásit provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení, musí výpravčí zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty takto:

- *„V 10:20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. Novák*"

(2) V případech, kdy je nutno zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen pro konkrétní stanoviště nebo jen pro konkrétní směr jízdy, nařídí výpravčí jeho provádění takto:

- *„V 10:20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem 1 a dopravní kanceláří. Novák*" nebo

- *„V 10:20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro odjezd (pro vjezd, pro vjezd a odjezd) do stanice Krnov. Novák*"

(3) Zrušení telefonického hlášení o provedení přípravy vlakové cesty oznámí výpravčí zúčastněným zaměstnancům takto:

- *„V 11:40 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. Novák"*

(4) Ustanovení odst. (3) tohoto článku platí i v případě, že výpravčí zavedl telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty konkrétnímu stanovišti a tomu samému stanovišti telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty ruší (tzn. v obvodu výpravčího není nikde jinde zavedeno telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty).

(5) Pokud je možno zrušit telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen pro konkrétní stanoviště nebo jen pro konkrétní směr jízdy, oznámí výpravčí jeho zrušení takto:

- *„V 11:40 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem 1 a dopravní kanceláří. Novák"* nebo
- *„V 10:20 ruším telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro odjezd do stanice Krnov. Novák"*

(6) Hlášení podle odst. (1), (2), (3) a (5) tohoto článku zapíše výpravčí červeně do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace), ostatní zúčastnění zaměstnanci toto stejným způsobem zapíšou do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty na nejbližší volný řádek.

(7) Při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty se podle ustanovení ZDD na pokyn výpravčího ohlašují další údaje, které si výpravčí nemůže zjistit sám, např. že vlak vjel (odjel) celý, uvolnění zadního námezníku na určenou vzdálenost apod. Tyto údaje zapisují zaměstnanci do vedené dopravní dokumentace, upravené způsobem, stanoveným ZDD.

●8 ●9

článek 351
Současné jízdní cesty

(1) V ZDD musí být uvedeno, které současné jízdní cesty jsou vyloučené, resp. zakázané (v závěrové tabulce, popř. v tabulce současně vyloučených jízdních cest nebo v tabulce výluk).

(2) Nedovoluje-li ZDD současné vjezdy vlaků (opačného či stejného směru), dovolí výpravčí přednostně vjezd vlaku, pro který jsou podmínky rozjíždění od vjezdového návěstidla méně příznivé, nebrání-li tomu jiné důležité důvody (např. bezpečnost cestujících ve stanici, následný vlak apod.).

(3) Nedovoluje-li ZDD současný vjezd a odjezd vlaků stejného směru nebo současné vjezdy vlaků, může výpravčí dovolit vjezd (odjezd, průjezd) druhému vlaku, jehož vlaková cesta se stýká s pokračováním vlakové cesty prvního vlaku, až když první vlak zastavil ve stanici.

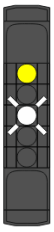
kapitola XII
Vjezdy vlaků na obsazenou kolej

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 352
Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů

(1) Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů se zřizují pouze na vjezdových a cestových návěstidlech.

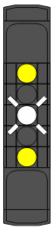
(2) **Jízda podle rozhledových poměrů**



pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo

- dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku
- informuje o vjezdu na obsazenou kolej
- přikazuje strojvedoucímu, aby od úrovně tohoto návěstidla dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost)

(3) **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**



žluté světlo, nad ním pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo

- dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku
- informuje o vjezdu na obsazenou kolej
- přikazuje strojvedoucímu, aby od úrovně tohoto návěstidla dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost)

Tato návěst se od **14. prosince 2025** nesmí zřizovat.

(4) Pokud je návěstidlo doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí 5, přikazuje návěst **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** strojvedoucímu, aby od úrovně tohoto návěstidla dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů (tzn. nepřekročit rychlost 40 km/h).

(5) Bude-li jízda vlaku s aktivním ETCS dovolena návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, návěst hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku zároveň informuje o vjezdu na obsazenou kolej. Strojvedoucí musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů až od okamžiku přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)**.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 353
Vjezd na obsazenou kolej a kusou kolej – všeobecná ustanovení

(1) Obsazená kolej je kolej, v jejímž průjezdném průřezu se nachází vozidlo (vozidla).

(2) Vjezd vlaku na obsazenou kolej může být pravidelný nebo mimořádný.

(3) **Vjezd vlaku na kusou kolej je zakázán**.

(4) O jízdě vlaku na obsazenou kolej musí být strojvedoucí vlaku vždy zpraven:

a) na trati bez konvenčních návěstidel vydáním oprávnění k jízdě **(MA)** na obsazenou kolej v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo

b) na trati s konvenčními návěstidly návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo

c) TJŘ nebo

d) písemným rozkazem.

O pravidelném vjezdu na obsazenou kolej musí být strojvedoucí zpraven TJŘ, nelze-li vjezd vlaku na obsazenou kolej uskutečnit podle odst. (4), písm. a) nebo b) tohoto článku.

Pravidelné vjezdy na obsazenou kolej se vyznačují v TJŘ příslušného vlaku značkou „o" (kroužek). Význam značky musí být vysvětlen v poznámce pod TJŘ.

(5) Vjezd na obsazenou kolej lze dovolit:

a) na trati bez konvenčních návěstidel vydáním oprávnění k jízdě **(MA)** na obsazenou kolej v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo

b) na trati s konvenčními návěstidly návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo

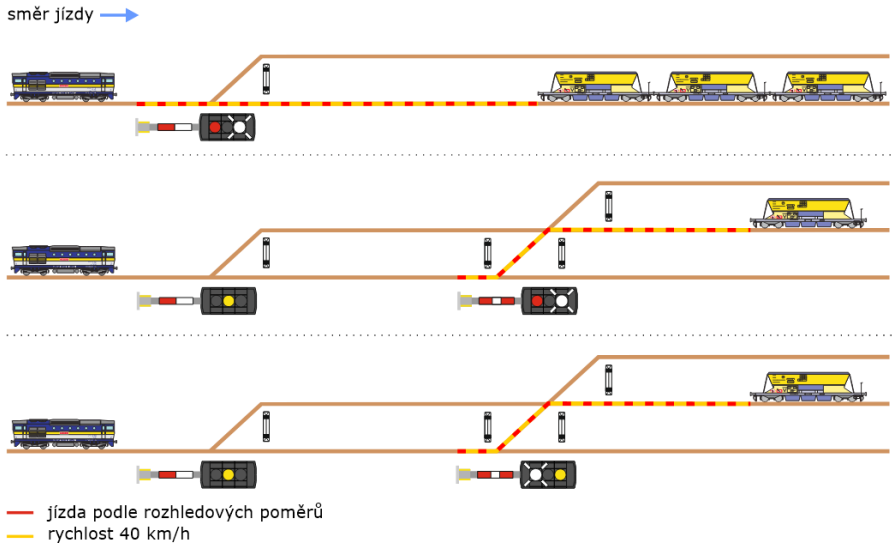
c) **PN** nebo

d) jízdou kolem neobsluhovaného návěstidla.

Je zakázáno dovolit vjezd vlaku na obsazenou kolej návěstí, která nenařizuje jízdu podle rozhledových poměrů.

(6) Je-li strojvedoucí zpraven TJŘ nebo písemným rozkazem o vjezdu na obsazenou kolej, musí příkaz k jízdě podle rozhledových poměrů dodržet:

a) od hlavního návěstidla s návěstí nařizující jízdu podle rozhledových poměrů (viz obrázek 210);



obrázek 210

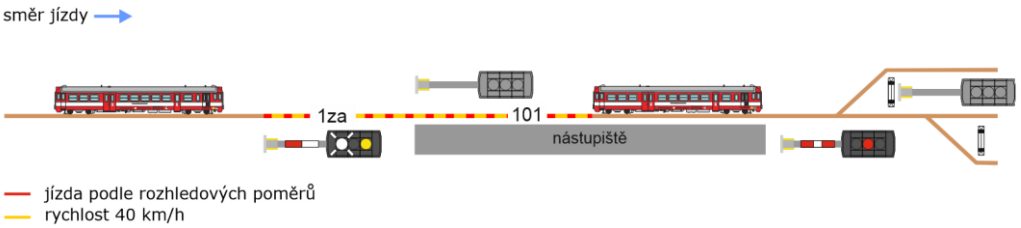
Strojvedoucí vlaku s vedoucím vozidlem s aktívním ETCS jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** se vždy řídí DMI a podmínky jízdy podle rozhledových poměrů musí dodržet, pokud je mu tato jízda nařízena příslušným módem ETCS.

b) od lichoběžníkové tabulky na tratích D3;

c) od lichoběžníkové tabulky na tratích RB.

(7) Pravidelný vjezd vlaků na obsazené záhlaví je zakázán (vyjma ustanovení odst. (8) tohoto článku).

(8) Pravidelný vjezd vlaků na obsazené záhlaví s nástupišti pro výstup a nástup cestujících je dovolen pouze tehdy, jestliže je nástupiště z obou stran kryto hlavními návěstidly (viz obrázek 211) a vjezd vlaku je na tuto kolej dovolen návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**. Není-li tato podmínka dodržena jsou vjezdy na obsazenou kolej v záhlaví zakázány.



obrázek 211

(9) Vlak, který má v TJŘ vyznačen pravidelný vjezd na obsazenou kolej, může vjíždět i na volnou kolej.

(10) V TJŘ může být vyznačen pravidelný vjezd na obsazenou kolej pouze se souhlasem ředitele příslušné OS Správy železnic[66]. Toto ustanovení platí i v případě, že z důvodu výluky je požadován pravidelný vjezd na obsazenou kolej u vlaku, který v původní trase v příslušné stanici neměl v TJŘ značku „o" (kroužek).

V případě, že byl vlaku udělen souhlas k vjezdu na obsazenou kolej (tzn. v TJŘ má u příslušné stanice značku „o") a z důvodu výluky je nutno přečíslovat vlak (změna časové polohy v trase vlaku, změna geografické trasy vlaku apod.), a stále trvá požadavek v příslušné stanici na pravidelný vjezd na obsazenou kolej, platí souhlas i na tento přečíslovaný vlak (tzn. je po dobu výluky vydán nový TJŘ pro tento vlak).

Pravidelný vjezd na obsazenou kolej musí být vyznačen v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance (viz čl. 273).

(11) Strojvedoucí může najet na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení za podmínek stanovených vnitřním předpisem dopravce.

(12) Dovolit vjezd na obsazenou kolej může výpravčí pouze tehdy, má-li potvrzeno, že strojvedoucí je o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej zpraven nebo strojvedoucího zpravil sám.

(13) Vjezd vlaku na obsazenou kolej, ze které je postavena vlaková cesta pro odjezd jiného vlaku je dovolen pouze tehdy, je-li strojvedoucí informován, že vjíždí na obsazenou kolej, ze které je postavena vlaková cesta pro jiný vlak.

(14) Výpravčí nesmí dovolit vjezd vlaku na obsazenou kolej, na které je dovolen (popř. nebyl ukončen) pohyb vozidel ve směru proti očekávané jízdě vlaku.

[66] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor jízdního řádu a výluk. Souhlas bude vydán po kladném stanovisku odboru předpisů.

(15) Mimořádný vjezd na obsazenou kolej může výpravčí dovolit jen v odůvodněných případech, vyžaduje-li to nezbytně dopravní situace.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 354
Vjezd na obsazenou kolej s oprávněním k jízdě (MA)

(1) Ustanovení tohoto článku platí pouze pro vlaky jedoucí v módu **Plný dohled (FS)**.

(2) Jede-li vlak v módu **Plný dohled (FS)**, musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů od okamžiku přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)**.

(3) Jede-li vlak v módu **Plný dohled (FS)** a oprávnění k jízdě **(MA)** končí u lokalizační značky, za kterou stojí vozidla, nejedná se o vjezd na obsazenou kolej ve smyslu této kapitoly.

●8 ●9

článek 355
Příprava vlakové cesty na obsazenou kolej

(1) Pro příkaz k přípravě vlakové cesty na obsazenou kolej se předepsaná znění doplní před číslem koleje slovy „na obsazenou“.

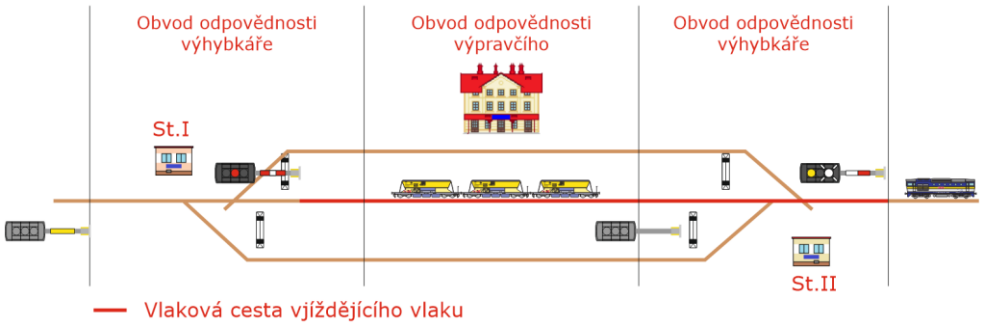
(2) Při přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku na obsazenou kolej musí být přítomni i ti zaměstnanci, v jejichž obvodu odpovědnosti je tato kolej obsazena.

(3) Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej:

a) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení, hlásí zaměstnanec provedení přípravy vlakové cesty pouze obsluhou zabezpečovacího zařízení;

b) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty telefonicky a kolej je v obvodu odpovědnosti volná v celé délce (viz obrázek 212), hlásí zaměstnanec zastavení rušícího posunu a správné přestavení výhybek pro vjezd vlaku telefonicky takto:

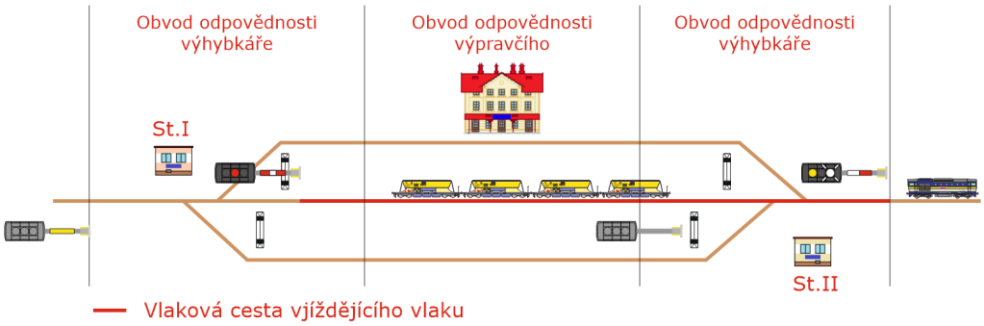
- *„Druhé stanoviště. Pro vlak 75 201 ze stanice Křinec na obsazenou první kolej postaveno a volno. Zeman*“;



obrázek 212

c) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty telefonicky a kolej je v obvodu odpovědnosti volná jen zčásti (viz obrázek 213), hlásí zaměstnanec zastavení rušícího posunu a správné přestavení výhybek pro vjezd vlaku telefonicky takto:

- *„Druhé stanoviště. Pro vlak 75 201 za stanice Křinec na obsazenou první kolej postaveno. Zeman"*



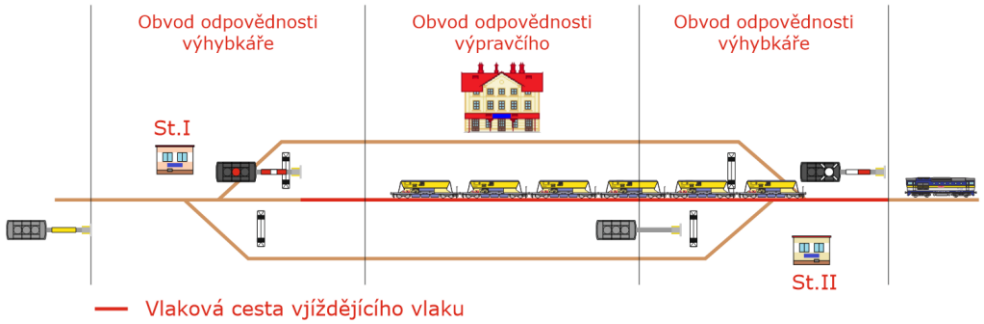
obrázek 213

Nejsou-li v obvodu odpovědnosti zaměstnance v této vlakové cestě výhybky, platí pro hlášení o volnosti vlakové cesty znění, uvedené v písm. d) tohoto odstavce;

d) na stanovištích, kde je kolej v obvodu odpovědnosti obsazená v celé délce (viz obrázek 214), hlásí zaměstnanci vždy obsazení koleje takto:

- *„Druhé stanoviště. První kolej obsazená. Skála"*

Do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) a zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty zapíšou zaměstnanci do příslušného sloupce místo časového údaje zkratku *„obsaz"*.



obrázek 214

(4) Stejné hlášení jako v odst. (3) písm. d) tohoto článku dávají zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, jejichž obvody odpovědnosti jsou ve směru jízdy vlaku za obvodem, ve kterém začíná obsazení koleje, a to bez ohledu, zda kolej v jejich obvodu odpovědnosti je obsazena v celé délce nebo jen zčásti, popř. je volná.

(5) Číslo obsazené koleje se při záznamu:

a) v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace dokumentuje podle návodu k příslušné provozní aplikaci;

b) v případě poruchy provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace v náhradní dokumentaci a v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty červeně zakroužkuje.

(6) Ostatní ustanovení tohoto předpisu, týkající se postupů při přípravě vlakové cesty, platí i pro přípravu vlakové cesty na obsazenou kolej.

kapitola XIII
Výprava vlaku

díl 1
Základní ustanovení

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 356
Všeobecná ustanovení

(1) Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení této kapitoly.

(2) **Výpravou vlaku** se rozumí udělený:

a) souhlas k uvedení vlaku do pohybu ve stanici (v samostatném obvodu, v odbočce) nebo

b) pokyn k průjezdu vlaku stanicí (samostatným obvodem, odbočkou).

(3) Strojvedoucí nesmí ve stanici:

a) projet bez výpravy,

b) uvést vlak do pohybu bez výpravy.

(4) Výprava vlaku se uskutečňuje:

a) oprávněním k jízdě **(MA)** nebo

b) návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku nebo

c) návěstí DNS stop značky dovolující jízdu vlaku nebo

d) výpravkou nebo

e) písemným rozkazem.

(5) Strojvedoucí, může obdržet informaci o skutečnosti, že:

a) hlavní návěstidlo dovoluje jízdu i následovně:

1. návěstí předchozího hlavního návěstidla nebo
2. návěstí samostatné předvěsti nebo
3. návěstí samostatné opakovací předvěsti nebo
4. návěstí návěstního napodobovače nebo
5. přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače nebo
6. telekomunikačním zařízením

b) DNS stop značky dovoluje jízdu i následovně:

1. návěstí návěstního napodobovače nebo
2. telekomunikačním zařízením.

(6) Výpravčí vypravuje vždy strojvedoucího vedoucího vozidla vlaku. Ten uposlechne pokynu k uvedení vozidla do pohybu jen tehdy, je-li si jist, že tento pokyn platí pro jeho vlak. Strojvedoucí může uvést vlak do pohybu až po provedení úkonů stanovených vnitřním předpisem dopravce.

(7) U sunutého vlaku výpravčí vypravuje vždy strojvedoucího vedoucího vozidla. Dopravce svým vnitřním předpisem musí mít stanoven způsob komunikace mezi strojvedoucím a zaměstnancem v čele sunutého vlaku.

(8) Při výpravě odjíždějících vlaků musí výpravčí dodržovat stanovená následná mezidobí za předchozím vlakem. Jiný postup může být stanoven pomůckami JŘ, popř. v PND7; v mimořádných případech může výjimku povolit provozní dispečer CDP.

(9) Každý dopravce musí svým vnitřním předpisem stanovit pro doprovod vlaku postup před uvedením vlaku do pohybu, aby byla zachována bezpečnost cestujících i členů doprovodu vlaku při provozování drážní dopravy.

(10) Strojvedoucí, který byl:

a) vypraven výpravkou nebo

b) vypraven písemným rozkazem nebo

c) informován telekomunikačním zařízením o skutečnosti, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu nebo

d) informován návěstním napodobovačem o skutečnosti, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu

a nevidí na hlavní návěstidlo, které dovoluje jeho jízdu:

1. u stojícího vlaku nesmí po jeho rozjezdu překročit rychlost 40 km/h;

2. u jedoucího vlaku musí být schopen nejpozději v úrovni dotčeného hlavního návěstidla dodržet rychlost 40 km/h.

Jakmile strojvedoucí bezpečně zjistí, jakou návěstí je dovolena jízda vlaku, jedná podle této návěsti.

Strojvedoucí jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** se řídí DMI.

(11) Zastavil-li vlak po jeho výpravě z důvodu:

a) návěsti **Stůj, zastavte všemi prostředky**;

b) náhlé změny návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu vlaku;

c) náhlého zhasnutí návěstidla;

musí strojvedoucí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu a v další jízdě pokračuje na pokyn výpravčího.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 357
Návěstní napodobovač

(1) **Návěstní napodobovač** je nepřenosné proměnné návěstidlo, jehož návěsti informují strojvedoucího vlaku o skutečnosti, zda:

a) na trati s konvenčními návěstidly nejbližší následující hlavní návěstidlo zakazuje nebo dovoluje jízdu vlaku nebo

b) na trati bez konvenčních návěstidel jsou splněny podmínky pro jízdu vlaku za nejbližší následující stop značku.

(2) Návěstní napodobovače:

a) mají značení jen černými označovacími štítky s bílými nápisy;

b) se označují písmenem „n" a označením návěstidla, o jehož návěstech informuje.

Je-li k jednomu návěstidlu zřízeno více návěstních napodobovačů, je před písmenem „n" římská číslice počínaje „I" s pomlčkou u napodobovače, který je nejblíže k návěstidlu.



obrázek 215

Příklady označovacích štítků návěstního napodobovače.



obrázek 216

(3) **Hlavní návěstidlo zakazuje jízdu vlaku**



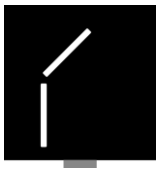
svislý pruh bílého světla a na jeho horním konci pruh bílého světla směřující vodorovně doprava (jednotlivé pruhy jsou tvořeny světelnými body zpravidla rozpoznatelnými až v bezprostřední blízkosti před návěstidlem)

- informuje strojvedoucího:

1. ve stanici s konvenčními návěstidly, že hlavní návěstidlo zakazuje jízdu vlaku

2. ve stanici bez konvenčních návěstidel, že nejsou splněny podmínky pro jízdu vlaku za nejbližší následující stop značku

(4) **Hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku**



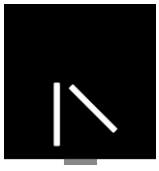
svislý pruh bílého světla a na jeho horním konci pruh bílého světla směřující šikmo vpravo nahoru (jednotlivé pruhy jsou tvořeny světelnými body zpravidla rozpoznatelnými až v bezprostřední blízkosti před návěstidlem)

- informuje strojvedoucího:

1. ve stanici s konvenčními návěstidly, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku návěstí vyjádřenou jedním světlem (vyjma **PN**)

2. ve stanici bez konvenčních návěstidel, že jsou splněny podmínky pro jízdu vlaku za nejbližší následující stop značku

(5) **Hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku s omezením**



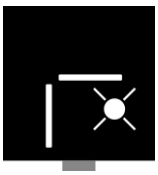
svislý pruh bílého světla a na jeho horním konci pruh bílého světla směřující šikmo vpravo dolů (jednotlivé pruhy jsou tvořeny světelnými body zpravidla rozpoznatelnými až v bezprostřední blízkosti před návěstidlem)

- informuje strojvedoucího:

1. ve stanici s konvenčními návěstidly, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku:
   - návěstí vyjádřenou dvěma světly nebo
   - návěstí doplněnou stálým bílým světlem

2. ve stanici bez konvenčních návěstidel se nezřizuje.

(6) **Hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku podle rozhledových poměrů**



svislý pruh bílého světla a na jeho horním konci pruh bílého světla směřující vodorovně doprava, pod vodorovným pruhem bílého světla pomalu přerušované bílé světlo (jednotlivé pruhy jsou tvořeny světelnými body zpravidla rozpoznatelnými až v bezprostřední blízkosti před návěstidlem)

- informuje strojvedoucího:

  1. ve stanici s konvenčními návěstidly, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku návěstí:

     - **PN** nebo
     - **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**

  2. ve stanici bez konvenčních návěstidel, že DNS následující stop značky dovoluje jízdu vlaku **PN**

(7) Návěstní napodobovače se mohou umístit ve stanicích, pokud:

a) z místa pravidelného stání vlaku strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku) nevidí na odjezdové (cestové) návěstidlo nebo stop značku s DNS nebo

b) hrozí riziko záměny hlavních návěstidel nebo DNS stop značek.

Umístění návěstního napodobovače musí být uvedeno v ZDD.

(8) Pro umísťování návěstního napodobovače platí zásady pro umísťování hlavních návěstidel ve stanici, vyjma umísťování v prostoru nástupiště.

U nástupiště se návěstní napodobovač umísťuje na straně koleje, kde je prováděn výstup a nástup cestujících. V případě, že je umístěn vlevo u koleje, pro kterou platí, musí být umístěna i indikátorová tabulka se šipkou, nejedná-li se o kolej v záhlaví.

(9) Pokud je návěstní napodobovač poškozený, nekryje se žádnou návěstí. Pokud je však poškozený, tak, že návěstí pochybnou návěst, musí se zhasnout. Není-li to možné, musí se návěstidlo zakrýt.

(10) Pokud je návěstní napodobovač zhaslý z důvodu jeho poruchy, musí výpravčí:

a) tuto poruchu ohlásit udržujícímu zaměstnanci OSPD;

b) strojvedoucího vlaku, který stojí před tímto zhaslým návěstním napodobovačem, informovat jakým způsobem mu bude udělen pokyn k další jízdě vlaku (viz ustanovení čl. 362).

(11) Návěstní napodobovač ve stanici bez konvenčních návěstidel je zhaslý také v případě, že je za příslušnou stop značku vydáno oprávnění k jízdě v módu **Plný dohled (FS)**.

(12) Zjistí-li strojvedoucí pochybnou návěst návěstního napodobovače, musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu.

(13) Výpravčí musí:

a) tuto poruchu ohlásit udržujícímu zaměstnanci OSPD;

b) do doby odstranění poruchy nebo zhasnutí návěstního napodobovače, zpravovat písemným rozkazem strojvedoucí o poruše návěstního napodobovače a o jeho neplatnosti.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 358
Informace o návěsti dovolující jízdu vlaku daná telekomunikačním zařízením

(1) Ustanovení tohoto článku se aplikují v případě, že příslušné návěstidlo dovoluje jízdu vlaku, ale strojvedoucí na návěst návěstidla, kterým je vypravován, nevidí, nebo si není jist, že pro něj návěstidlo platí.

(2) Výpravčí může informovat strojvedoucího vlaku telekomunikačním zařízením o skutečnosti, že návěst návěstidla dovoluje jízdu vlaku (i v případě poškození návěstního napodobovače) takto:

a) pokud je jízda vlaku kolem návěstidla dovolována návěstí dovolující jízdu vlaku (vyjma **PN**, **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**):

- *„Cestové návěstidlo Lc3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 881.*" nebo
- *„Stop značka Lc3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 881."*

b) pokud je jízda vlaku kolem návěstidla dovolována **PN**:

- *„Odjezdové návěstidlo S3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 882 přivolávací návěstí.*" nebo
- *„Stop značka S3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 882 přivolávací návěstí.*"

c) pokud je jízda vlaku kolem návěstidla dovolována **Jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**:

- *„Cestové návěstidlo Lc3 ve stanici Luh nařizuje jízdu vlaku 881 podle rozhledových poměrů.*"

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 359
Odjezd vlaku ze zastávky

(1) Po zastavení vlaku z důvodu výstupu a nástupu cestujících na zastávce (a to i na zastávce v obvodu stanice nebo odbočky), ve stanici s výlukou dopravní služby výpravčího nebo po zastavení pro výstup nebo nástup zaměstnance Správy železnic v místě mimo prostor pro výstup a nástup cestujících, musí doprovod vlaku před uvedením vlaku do pohybu dodržet postup stanovený dopravcem.

(2) Na zastávce v obvodu stanice (odbočky) si strojvedoucí musí vždy vyžádat pokyn k jízdě vlaku od výpravčího v těchto případech:

a) Dojde-li na zastávce ke změně směru jízdy vlaku a z obvodu zastávky není další jízda vlaku povolována návěstí hlavního návěstidla nebo návěstí DNS stop značky, nebo

b) po změně směru jízdy vlaku, je-li mezi čelem vlaku a nejbližším hlavním návěstidlem nebo stop značkou ve směru jízdy vlaku výhybka, centrální přechod s VZPK nebo přejezd s PZZ. Toto ustanovení platí i pro případ, že tímto nejbližším hlavním návěstidlem nebo stop značkou je vjezdové návěstidlo nebo vjezdová stop značka pro opačný směr jízdy.

díl 2
Výprava na trati s konvenčními návěstidly

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 360
Všeobecná ustanovení

(1) Zobrazuje-li DMI v plánovací oblasti vydané oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Plný dohled (FS)**, může tyto informace strojvedoucí považovat za pokyn k uvedení vlaku do pohybu pouze v případě, že se nejedná o vlak, který stojí u nástupiště z důvodu výstupu a nástupu cestujících.

Podmínky pro uvedení vlaku, který stojí u nástupiště z důvodu výstupu a nástupu cestujících, do pohybu jsou stanoveny v článek 361.

(2) Pokud došlo po výpravě vlaku hlavním návěstidlem a jeho rozjezdu nebo jízdě k:

a) náhlé změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu vlaku nebo

b) náhlému zhasnutí návěstidla,

musí strojvedoucí neprodleně po zastavení vlaku o této skutečnosti informovat výpravčího, včetně informace, zda čelo vlaku zastavilo před nebo za tímto návěstidlem.

Pokud čelo vlaku zastavilo za návěstidlem, může výpravčí dovolit další jízdu vlaku telekomunikačním zařízením pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky pro další jízdu vlaku např. takto:

- „Vlaku 881 je další jízda směr Bor dovolena."

Strojvedoucí může po tomto souhlasu pokračovat v další jízdě podle návěsti, která svítila na příslušném návěstidle před náhlou změnou návěsti dovolující jízdu na návěst zakazující jízdu. V případě, že neví, jaká návěst svítila na příslušném návěstidle, musí dodržet při další jízdě vlaku podmínky jízdy na **PN**.

V případě, že u vlaku s aktivním ETCS došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, postupuje výpravčí i strojvedoucí podle ustanovení čl. 190.

(3) Vlak připravený k odjezdu má stát čelem před odjezdovým (cestovým) návěstidlem tak, aby strojvedoucí ze svého stanoviště viděl na jeho návěsti. Jen v nezbytných případech může stát tak blízko před tímto návěstidlem, že strojvedoucí ze svého stanoviště nevidí jeho návěsti, nebo stát čelem vlaku za tímto návěstidlem.

Stojí-li vlak tak blízko před odjezdovým (cestovým) návěstidlem, že strojvedoucí jeho návěsti ze svého stanoviště nevidí, pak strojvedoucí vlaku, který má vedoucí vozidlo:

a) Nevybavené ETCS, ohlásí tuto skutečnost výpravčímu. Výprava takového vlaku musí být provedena jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, před kterým stojí čelo vlaku (viz ustanovení čl. 356 odst. (4) písm. d) nebo e) nebo ustanovení čl. 358).

b) Vybavené ETCS a nejede v módu **Plný dohled (FS)**, ohlásí tuto skutečnost výpravčímu. Výprava takového vlaku musí být provedena jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, před kterým stojí čelo vlaku (viz ustanovení čl. 356 odst. (4) písm. d) nebo e) nebo ustanovení čl. 358).

c) Vybavené ETCS a jede v módu **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí DMI.

(4) Stojí-li vlak čelem za odjezdovým (cestovým návěstidlem, musí tuto skutečnost strojvedoucí ohlásit výpravčímu a výpravčí musí vlak vypravit jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla (viz ustanovení čl. 356 odst. (4) písm. d) nebo e) nebo ustanovení čl. 358).

(5) Ustanovení odst. (3) a (4) tohoto článku se neuplatňuje:

a) Ve stanicích s mechanickými návěstidly. V případě, že čelo vlaku stojí za mechanickým hlavním návěstidlem, řídí se strojvedoucí polohou ramen návěstidla a z toho vyplývající návěsti tohoto návěstidla.

b) U vlaku, který před zastavením za cestovým návěstidlem minul toto návěstidlo v době, kdy jeho návěst předvěstila, že následující hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku, včetně vlaků s přepravou cestujících, které za návěstidlem zastavily z důvodu výstupu a nástupu cestujících.

c) U vlaku, který před zastavením za odjezdovým návěstidlem minul toto návěstidlo v době, kdy návěstilo návěst dovolující jízdu vlaku, včetně vlaků s přepravou cestujících, které za návěstidlem zastavily z důvodu výstupu a nástupu cestujících.

(6) Byl-li vlak po výpravě zastaven ve stanici (odbočce) návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě po odstranění závady nebo překážky, pro kterou byla použita návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** a nebyla-li předchozí výprava vlaku výpravčím odvolána.

(7) Pokud je z jakéhokoliv důvodu nutné, aby výpravčí odvolal výpravu vlaku, musí postupovat následovně:

a) výpravčí oznámí strojvedoucímu odvolání výpravy vlaku telekomunikačním zařízením takto:

- *„Ruším výpravu vlaku 550 ve stanici Řevnice ze druhé koleje do stanice Třebaň. Bára"*

a poté sdělí strojvedoucímu důvod odvolání výpravy vlaku, a jakým způsobem bude znovu vypraven;

b) strojvedoucí musí potvrdit, že pokynu k odvolání výpravy vlaku rozumí takto:

- *„Zrušena výprava vlaku 550 ve stanici Řevnice ze druhé koleje do stanice Třebaň. Rozumí strojvedoucí vlaku 550"*

Teprve po potvrzení strojvedoucího, že pokynu o odvolání výpravy vlaku rozuměl, může výpravčí přestavit hlavní návěstidlo do polohy **Stůj** a případně odvolat vlakovou cestu.

Pokud výpravčí odvolává výpravu vlaku, která byla udělena písemným rozkazem, musí zneplatnit vydaný písemný rozkaz a provést novou výpravu vlaku.

(8) Hrozí-li však nebezpečí z prodlení, může výpravčí přestavit hlavní návěstidlo do polohy **Stůj** ihned a neprodleně strojvedoucímu vlaku odvolá výpravu vlaku. Závěr vlakové cesty může zrušit až po odvolání výpravy vlaku.

Pokud na některém typu zabezpečovacího zařízení po změně návěsti hlavního návěstidla nastane, po uvolnění příslušných kolejových úseků, automaticky rušení závěru vlakové cesty, musí výpravčí (výhybkář) až do odvolání výpravy vlaku zajistit, aby nedošlo k přestavení příslušných výhybek umístěním upamatovávací pomůcky.

(9) Výprava vlaku z dopravní koleje, která není určena pro odjezd vlaku v daném směru jeho jízdy, může být uskutečněna jen výjimečně v nezbytných případech za podmínek stanovených ZDD.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 361
Výprava vlaku s přepravou cestujících

(1) Strojvedoucí vlaku s přepravou cestujících, který zastavil v prostoru pro výstup a nástup cestujících (pravidelně nebo mimořádně), může uvést vlak do pohybu v módu **Plný dohled (FS)**:

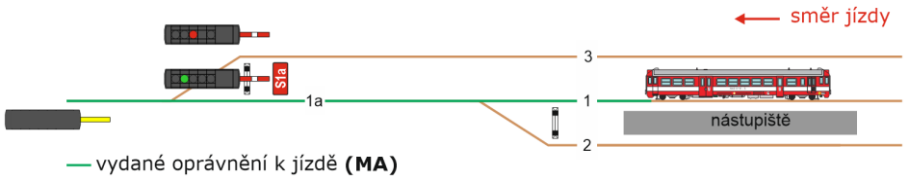
a) na základě vydaného oprávnění k jízdě **(MA)** na vzdálenost 1 000 m a větší nebo

b) při vydaném oprávnění k jízdě **(MA)** na vzdálenost menší než 1 000 m na pokyn výpravčího.

Vidí-li však strojvedoucí návěst dovolující jízdu vlaku za hlavní návěstidlo platné pro kolej, na které stojí čelo vlaku, nebo tuto návěst zjistil z návěsti samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, návěstního napodobovače a vlak má v plánovací oblasti vydané oprávnění k jízdě **(MA)**, může uvést vlak do pohybu bez pokynu výpravčího.

(2) V případě, že čelo vlaku stojí na koleji, pro kterou neplatí nejbližší následující hlavní návěstidlo, a mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem je výhybka, a:

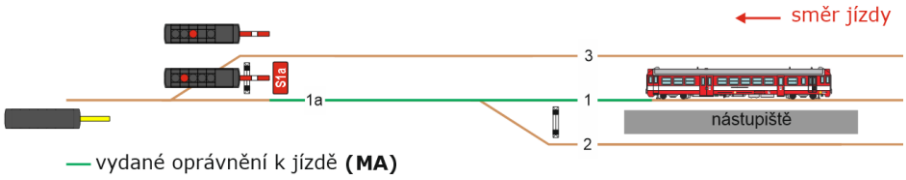
a) má-li vlak vydané oprávnění k jízdě **(MA)** za toto návěstidlo, může strojvedoucí uvést vlak do pohybu (viz obrázek 217);



obrázek 217

b) nemá-li vlak vydané oprávnění k jízdě **(MA)** za toto návěstidlo (tzn. na návěstidle není návěst dovolující jízdu vlaku), nesmí strojvedoucí bez pokynu výpravčího uvést vlak do pohybu (viz obrázek 218).

Ustanovení tohoto písmene platí i pro vlaky s vedoucím vozidlem nevybaveným ETCS.



obrázek 218

(3) Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, se provádí zpravidla návěstí hlavního návěstidla. Stanice, v nichž není tento postup možný, stanoví ředitel gestorského útvaru tohoto předpisu[67].

(4) V TJŘ musí být označeny značkou „" (symbol výpravky) stanice, ve kterých není výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, dovolena návěstí hlavního návěstidla. Takto se označí dotčené stanice v TJŘ všech vlaků s přepravou cestujících včetně vlaků, které v této stanici pravidelně projíždějí, zastavují jen z dopravních důvodů nebo jedou v době výluky dopravní služby výpravčího.

[67] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů

Ve stanicích, ve kterých není prostor pro výstup a nástup cestujících (nástupiště), se tato značka neuvádí.

Ustanovení tohoto odstavce se nesmí aplikovat:

a) na trati s ETCS úrovně 2;

b) ve stanici, kde již byla povolena výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 362
Výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla

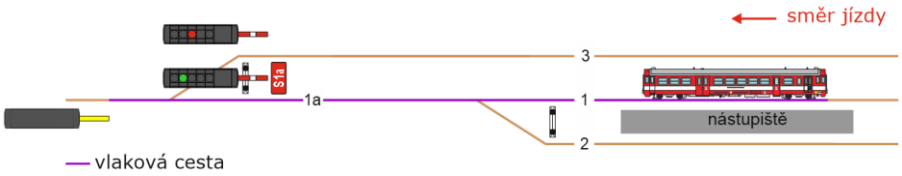
(1) Ustanovení tohoto článku platí pro vlaky s vedoucím vozidlem nevybaveným ETCS i pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS v jiných módech než **Plný dohled (FS)**.

(2) Výpravu vlaku návěstí hlavního návěstidla může výpravčí uskutečnit:

a) u odjíždějícího vlaku jen z dopravní koleje, u které je:

1. odjezdové nebo cestové návěstidlo platné jen pro jednu kolej.

Pokud je staniční kolej jednoho čísla rozdělena na několik částí rozlišených písmennými indexy (např. 1, 1a, 1b) a čelo vlaku je na té části koleje, u které není hlavní návěstidlo platné pro tuto část koleje, jízda vlaku se řídí nejbližším hlavním návěstidlem platným pro navazující část koleje stejného čísla ve směru jízdy vlaku za podmínky, že výpravčí postavil celou vlakovou cestu a informoval strojvedoucího o skutečnosti, že návěst návěstidla dovoluje jeho jízdu (viz čl. 358).



obrázek 219

2. skupinové návěstidlo s indikátorem, který zobrazuje číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta. Při poruše indikátoru skupinového návěstidla se nesmí postupovat podle tohoto ustanovení.

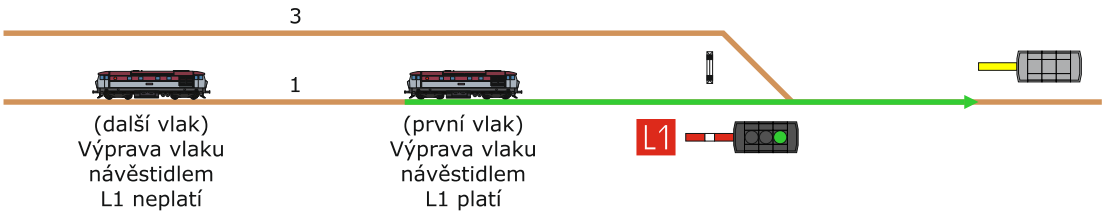
b) u projíždějícího vlaku návěstí odjezdového návěstidla:

1. byl-li dovolen vjezd vlaku návěstí, která nenařizuje zastavení ve stanici (a nebyl-li vlak zastaven u vjezdového návěstidla stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými), a to i pokud výprava vlaku podle písm. a) tohoto odstavce není dovolena.

2. v ostatních případech, jen pokud je dovolena i výprava odjíždějících vlaků návěstí hlavního návěstidla.

(3) Stojí-li na téže koleji před odjezdovým nebo cestovým návěstidlem připraveno k jízdě více vlaků, platí výprava tímto návěstidlem jen pro první vlak stojící před ním.

Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i v případě, že u koleje je zřízena samostatná opakovací předvěst nebo návěstní napodobovač.



obrázek 220

(4) Strojvedoucí druhého (dalšího) vlaku musí být výpravčím informován o tom, že:

a) vlak stojí na koleji jako druhý (další) a to i tehdy, jde-li o posunový díl, ze kterého se bezprostředně po ukončení posunu stává vlak;

b) už není vlakem druhým (dalším), ale je vlakem prvním (druhým).

Strojvedoucí, který byl zpraven, že je vlakem prvním se dále řídí odst. (2) tohoto článku.

(5) Ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků z dopravní koleje návěstí hlavního návěstidla, se dále postupuje podle těchto ustanovení:

a) vidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo platné pro dopravní kolej, na které stojí čelo vlaku, dovoluje jízdu vlaku (nebo tuto skutečnost zjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, návěstního napodobovače nebo z vlakového zabezpečovače), uvede po provedení dopravcem předepsaných úkonů vlak do pohybu.

b) nevidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo platné pro dopravní kolej, na které stojí čelo vlaku, dovoluje jízdu vlaku (a ani tuto skutečnost nezjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, návěstního napodobovače nebo z vlakového zabezpečovače), vyžádá si od výpravčího pokyn k uvedení vlaku do pohybu.

Strojvedoucí po uvedení vlaku do pohybu:

1. musí za odjezdu vlaku předpokládat, že návěstidlo, na které nevidí, dovoluje jízdu vlaku rychlostí 40 km/h (popř. **PN**) a tuto rychlost nesmí překročit. Jakmile strojvedoucí bezpečně zjistí, jakou návěstí je dovolena jízda vlaku, jedná podle této návěsti;

2. postupuje podle informací na DMI, má-li vlak oprávnění k jízdě **(MA)**;

c) v případě, že si strojvedoucí není jistý návěstí předchozího hlavního návěstidla (samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti), které míjel v poloze, kdy návěstidlo návěstilo návěst dovolující jízdu na následujícím hlavním návěstidle, vyžádá si od výpravčího pokyn k uvedení vlaku do pohybu.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro případ uvedený v ustanovení odst. (2) písm. a), bodu 1. tohoto článku.

(6) Ve všech případech, kdy byl výpravčí strojvedoucím požádán o udělení pokynu k uvedení vlaku do pohybu, musí se výpravčí a strojvedoucí domluvit na dalším postupu pro jízdu vlaku.

(7) Pokud je ve stanici, kde je dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla podle odst. (2) tohoto článku, mezi čelem vlaku a nejbližším hlavním návěstidlem:

a) výhybka anebo

b) centrální přechod s VZPK anebo

c) přejezd s PZZ a

poloha výhybky nebo činnost VZPK anebo PZZ není vzata do závislosti zabezpečovacího zařízení pro příslušnou odjezdovou vlakovou cestu, může výpravčí obsloužit hlavní návěstidlo pouze v případě, že jsou splněny podmínky pro uvedení drážního vozidla do pohybu (tzn. výhybka v poloze pro příslušnou jízdu vlaku, přejezd s PZZ uzavřen, VZPK uzavřeno).

●8 ●9 ●17

článek 363
Pokyny k výpravě v základní dopravní dokumentaci

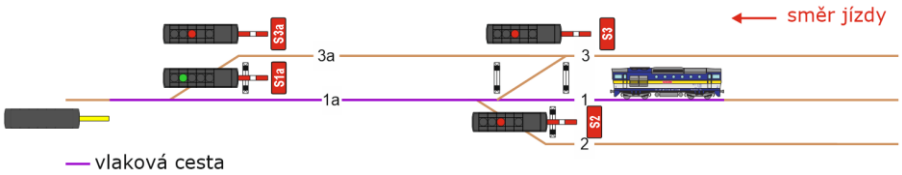
(1) V ZDD stanic, kde je dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla, se mohou uvést související opatření místního charakteru.

(2) V případě, že je dovolena výprava vlaku z dopravní koleje, která není určena pro odjezd vlaku v daném směru jeho jízdy, v ZDD musí být:

a) stanovena poloha pojížděných a odvratných výhybek (včetně polohy výkolejek) a způsob jejich zajištění;

b) stanoven způsob zajištění bezpečnosti na přejezdech s PZZ a centrálních přechodech s VZPK;

c) stanovena povinnost výpravčímu, že rozsvítit návěst dovolující jízdu na následujícím návěstidle lze až po postavení a kontrole vlakové cesty z této koleje (viz obrázek 222);



obrázek 222

d) stanoveno, zda následujícím hlavním návěstidlem je prováděna výprava vlaku z této koleje.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 364
Výprava vlaku návěstí Odjezd

(1) **Výpravka** je ruční návěstidlo s návěstí **Odjezd**, které výpravčí používá k výpravě vlaku.

(2) **Odjezd**

denní návěst

výpravčí drží denní výpravku obrácenou zeleným terčem, rozděleným bílým křížem, a s bílým okrajem směrem ke strojvedoucímu vedoucího vozidla vlaku



noční návěst

výpravčí pohybuje svisle noční výpravkou obrácenou zeleným světlem směrem ke strojvedoucímu vedoucího vozidla

- souhlas k uvedení vlaku do pohybu
- pokyn k průjezdu vlaku stanicí (samostatným obvodem stanice)



(3) Pro zlepšení viditelnosti může výpravčí denní výpravkou provádět kratší svislé nebo vodorovné pohyby.

(4) Výpravčí vypravuje návěstí **Odjezd**:

a) všechny vlaky odjíždějící z kolejí, u kterých jsou skupinová odjezdová nebo skupinová cestová návěstidla bez indikátoru, který zobrazuje číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta (popř. při poruše tohoto indikátoru);

b) všechny vlaky odjíždějící z kolejí, u kterých nejsou odjezdová návěstidla;

c) vlaky s přepravou cestujících ve stanicích, kde není dovolena výprava těchto vlaků návěstí hlavního návěstidla, pokud stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících;

d) všechny vlaky vjíždějící s pohotovostí zastavit, není-li zastavení třeba:

1. z kolejí, u kterých jsou skupinová odjezdová nebo cestová návěstidla bez indikátoru (popř. při poruše tohoto indikátoru), který zobrazuje číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta;

2. v ostatních případech, je-li to s ohledem na místní podmínky účelné (stanice v oblouku apod.) a možné, neznemožňuje-li mu to jiný úkon, související s plněním jeho povinností.

(5) Výpravu vlaku návěstí **Odjezd** může výpravčí provádět i ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla.

(6) Při výpravě vlaků s přepravou cestujících dá výpravčí návěst **Odjezd** strojvedoucímu vedoucího vozidla krátce před odjezdem vlaku.

Je zakázáno vlaku zastavujícímu pro výstup a nástup cestujících dávat návěst **Odjezd** dříve, než vlak zastaví, přestože jsou splněny všechny podmínky pro jeho další jízdu.

(7) Strojvedoucí jedoucího vlaku musí převzetí návěsti **Odjezd** potvrdit (viz čl. 148 odst. (6)).

(8) Strojvedoucí se po vypravení vlaku návěstí **Odjezd** musí při další jízdě vlaku řídit návěstmi hlavního návěstidla, a návěstmi dalších hlavních návěstidel, které platí pro jeho další jízdu vlaku.

(9) Výpravčímu je zakázáno vypravit vlak návěstí **Odjezd** proti návěsti zakazující jízdu vlaku na hlavním návěstidle.

(10) V případě, že strojvedoucí byl vypraven návěstí **Odjezd** a strojvedoucí zjistí, že na hlavním návěstidle, kolem kterého je mu dovolována jízda vlaku, je návěst zakazující jízdu vlaku postupuje následovně:

a) stojí-li vlak, nesmí uvést vlak do pohybu a výpravčího musí na tuto skutečnost upozornit;

b) u jedoucího vlaku musí vlak, pokud možno před tímto návěstidlem zastavit a výpravčího musí na tuto skutečnost upozornit, včetně skutečnosti, že případně čelo vlaku zastavilo až za tímto hlavním návěstidlem s návěstí zakazující jízdu vlaku.

(11) Pro odjíždějící vlak dává výpravčí návěst **Odjezd**, dokud strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku nepotvrdí převzetí této návěsti nebo než začne podle této návěsti jednat.

(12) Výpravčí při dávání návěsti **Odjezd** stojí nebo jde směrem k vedoucímu hnacímu vozidlu vypravovaného vlaku tak, aby nemohl touto návěstí uvést v omyl strojvedoucího jiného vlaku připraveného k odjezdu.

(13) Pro jedoucí vlak dává výpravčí pokyn k průjezdu návěstí **Odjezd** do doby, než ji mine vedoucí vozidlo vlaku, pokud strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku nepotvrdil převzetí této návěsti dříve.

●8

článek 365
Povinnosti výpravčího při dávání návěsti Odjezd

(1) Výpravčí musí mít výpravku u sebe, pokud bude dávat strojvedoucímu ruční návěst **Odjezd**.

(2) Nedává-li výpravčí návěst **Odjezd**, drží denní výpravku pod paží návěstním znakem k tělu, noční výpravku drží se zhasnutým zeleným světlem.

(3) Za snížené viditelnosti musí mít výpravčí u sebe noční výpravku s rozsvíceným bílým světlem, a to i v případě, že strojvedoucímu návěst **Odjezd** nedává. Není-li noční výpravka bílým světlem vybavena, musí mít výpravčí u sebe rozsvícenou svítilnu s bílým světlem.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 366
Výprava vlaku písemným rozkazem

(1) Písemný rozkaz (pokyny související s výpravou vlaku) sepisuje nebo jeho sepsání nařizuje vždy výpravčí, který je odpovědný za splnění podmínek pro jízdu vlaku.

(2) Nařídit sepsání písemného rozkazu a zpravení strojvedoucího (není-li písemný rozkaz strojvedoucímu diktován), může výpravčí až po splnění podmínek pro jízdu vlaku.

(3) Ve stanicích nebo odbočkách, kde je více výpravčích, musí být uvedeno v ZDD, který výpravčí, popř. i jakým způsobem:

a) dává rozkaz zaměstnanci k doručení tohoto písemného rozkazu;

b) výpravčímu zaměstnanec, který písemný rozkaz strojvedoucímu doručoval, potvrdí převzetí a potvrzení písemného rozkazu strojvedoucím.

(4) V případě nemožnosti použití výpravky při odjezdu kolem skupinového (včetně společného návěstidla v provedení skupinového návěstidla), které se pro odjezd vlaku obsluhuje, je nutno v písemném rozkaze uvést tyto údaje:

1. číslo vlaku;

2. dopravnu a číslo koleje, kde se vlak nachází;

3. sousední dopravnu, kam je vlak vypravován;

4. pokyn Odjezd.

PŘÍKLAD 1

Vlak 15120 ve stanici Bor, ze 2. koleje do stanice Les odjezd.

díl 3
Výprava vlaku na trati bez konvenčních návěstidel

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 367
Všeobecná ustanovení

(1) Výchozí vlak může odjíždět pouze z koleje, pro kterou platí návěst DNS stop značky ve směru jízdy vlaku.

(2) Pokud došlo po výpravě vlaku a rozjezdu vlaku nebo během jízdy vlaku na DNS stop značky, na které svítí návěst dovolující jízdu vlaku, k:

a) náhlé změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst **Stop značka ETCS a posun zakázán** (viz obrázek 223) nebo



obrázek 223

b) náhlému zhasnutí DNS stop značky (viz obrázek 224),



obrázek 224

a vlaku nebylo vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** za tuto stop značku, musí strojvedoucí neprodleně po zastavení vlaku o této skutečnosti informovat výpravčího, včetně informace, zda čelo vlaku zastavilo před nebo za touto stop značkou.

Pokud čelo vlaku zastavilo za stop značkou podle odst. (1) tohoto článku, může výpravčí dovolit další jízdu vlaku telekomunikačním zařízením pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky pro další jízdu vlaku např. takto:

- „Vlaku 881 je další jízda směr Bor dovolena".

Strojvedoucí může po tomto souhlasu pokračovat v další jízdě podle návěsti, která svítila na příslušné DNS stop značky před náhlou změnou návěsti dovolující jízdu na návěst zakazující jízdu. V případě, že neví, jaká návěst svítila, musí dodržet při další jízdě vlaku podmínky jízdy na návěst **Stop značka ETCS a PN**.

V případě, že u vlaku s aktivním ETCS došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, postupuje výpravčí i strojvedoucí podle ustanovení čl. 190.

(3) Vlak připravený k odjezdu má stát čelem před stop značkou s DNS tak, aby strojvedoucí ze svého stanoviště viděl na návěsti DNS stop značky nebo návěsti návěstního napodobovače.

Jen v nezbytných případech může čelo vlaku:

a) stát tak blízko před stop značkou s DNS, že strojvedoucí ze svého stanoviště nevidí návěsti DNS stop značky;

b) stát za stop značkou s DNS.

(4) Zastavil-li strojvedoucí vlak před stop značkou tak blízko, že ze svého stanoviště nevidí návěsti DNS stop značky a:

a) **má** oprávnění k jízdě **(MA)** za tuto stop značku, řídí se DMI;

b) **nemá** oprávnění k jízdě **(MA)** za tuto značku, musí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu. Dále se řídí pokyny výpravčího.

(5) Stojí-li u výchozího vlaku čelo vlaku za stop značkou, musí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu. Dále se řídí pokyny výpravčího.

(6) Ohlásil-li strojvedoucí výpravčímu, že nevidí na DNS stop značky podle odst. (4) písm. b) anebo odst. (5) tohoto článku, výpravčí na zabezpečovacím zařízení ověří po postavení vlakové cesty, zda příslušná DNS stop značky dovoluje jízdu vlaku, a pokud:

a) **ano** (vyjma návěsti **Stop značka ETCS a PN**), informuje strojvedoucího vlaku telekomunikačním zařízením o skutečnosti, že návěst DNS stop značky dovoluje jízdu vlaku takto:

- *„Stop značka Lc3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 881"*

b) **ano** na návěst **Stop značka ETCS a PN**, informuje strojvedoucího vlaku telekomunikačním zařízením o skutečnosti, že návěst DNS stop značky dovoluje jízdu vlaku takto:

- *„Stop značka S3 ve stanici Luh dovoluje jízdu vlaku 882 přivolávací návěstí"*

c) **ne**, musí vlak vypravit písemným rozkazem.

(7) Byl-li vlak po výpravě zastaven ve stanici (odbočce) návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě po odstranění závady nebo překážky, pro kterou byla použita návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** a nebyla-li předchozí výprava vlaku výpravčím odvolána.

(8) Pokud je z jakéhokoliv důvodu nutné, aby výpravčí odvolal výpravu vlaku, musí postupovat následovně:

a) výpravčí oznámí strojvedoucímu odvolání výpravy vlaku takto:

- *„Ruším výpravu vlaku 550 ve stanici Řevnice ze druhé koleje do stanice Třebaň. Bára"*

a poté sdělí strojvedoucímu důvod odvolání výpravy vlaku, a jakým způsobem bude znovu vypraven;

b) strojvedoucí musí potvrdit, že pokynu k odvolání výpravy vlaku rozumí takto:

- *„Zrušena výprava vlaku 550 ve stanici Řevnice ze druhé koleje do stanice Třebaň. Rozumí strojvedoucí vlaku 550"*

Teprve po potvrzení strojvedoucího, že pokynu o odvolání výpravy vlaku rozuměl, může výpravčí přestavit návěst dovolující jízdu DNS stop značky na návěst zakazující jízdu a případně zrušit vlakovou cestu.

Hrozí-li však nebezpečí z prodlení, může výpravčí přestavit návěst dovolující jízdu DNS stop značky na návěst zakazující jízdu ihned a neprodleně strojvedoucímu vlaku odvolat výpravu vlaku. Závěr vlakové cesty může zrušit až po odvolání výpravy vlaku.

(9) Výprava vlaku z dopravní koleje, která není určena pro odjezd vlaku v daném směru jeho jízdy, může být uskutečněna jen výjimečně v nezbytných případech za podmínek stanovených ZDD.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 368
Výprava vlaku oprávněním k jízdě (MA)

Zobrazuje-li DMI v plánovací oblasti vydané oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Plný dohled (FS)**, může tyto informace strojvedoucí považovat za pokyn k uvedení vlaku do pohybu pouze v případě, že se nejedná o vlak, který stojí u nástupiště z důvodu výstupu a nástupu cestujících.

Podmínky pro uvedení vlaku, který stojí u nástupiště z důvodu výstupu a nástupu cestujících, do pohybu jsou stanoveny v čl. 370.

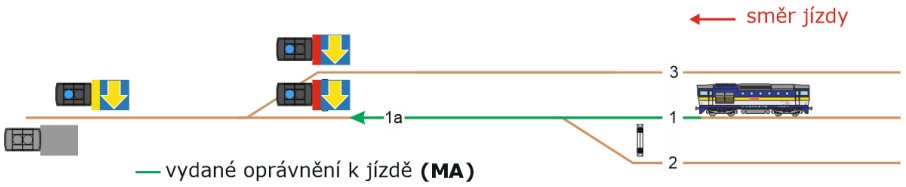
●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 369
Výprava vlaku bez oprávnění k jízdě (MA)

(1) Ustanovení tohoto článku platí pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS v jiných módech než **Plný dohled (FS)**.

(2) V případě, že byla postavena vlaková cesta na kolej, která je rozdělena výhybkou, a vlak, který nemá oprávnění k jízdě **(MA)** za stop značku za touto výhybkou zastavil (viz obrázek 225), může strojvedoucí uvést vlak do pohybu bez pokynu výpravčího a dále se řídí návěstmi DNS stop značky. Podmínky pro uvedení vlaku, který stojí u nástupiště z důvodu výstupu a nástupu cestujících, do pohybu jsou stanoveny v čl. 370.

Nemá-li se tento vlak podle tohoto odstavce z dopravních důvodů rozjet, musí výpravčí strojvedoucímu zakázat uvedení drážního vozidla do pohybu (např. telekomunikačním zařízením).



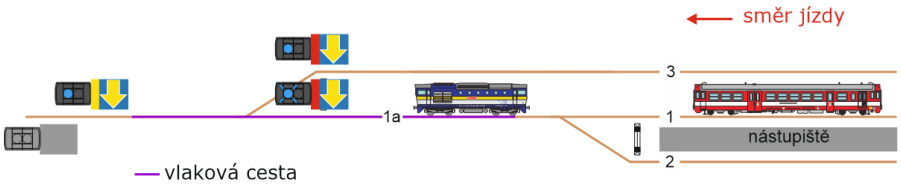
obrázek 225

(3) Stojí-li na téže koleji před stop značkou připraveno k jízdě více vlaků (viz obrázek 226), platí výprava DNS stop značky jen pro první vlak stojící před ní.

Strojvedoucí druhého (dalšího) vlaku musí být výpravčím informován o tom, že:

a) vlak stojí na koleji jako další v pořadí a nesmí uvést vlak do pohybu;

b) je vlakem prvním a na příslušnou návěst DNS stop značky nebo návěstního napodobovače může uvést vlak do pohybu.



obrázek 226

(4) Nevidí-li strojvedoucí, že DNS stop značky platné pro jeho jízdu, dovoluje jízdu vlaku, ani tuto skutečnost nezjistil z návěstního napodobovače, vyžádá si od výpravčího pokyn k uvedení vlaku do pohybu.

(5) Pokud výpravčí odvolává výpravu vlaku, která byla udělena písemným rozkazem, musí zneplatnit vydaný písemný rozkaz a provést novou výpravu vlaku.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 370
Výprava vlaku s přepravou cestujících

(1) Ustanovení tohoto článku platí pro vlaky s přepravou cestujících, které zastavují ve stanici u nástupiště pro výstup a nástup cestujících.

(2) Strojvedoucí vlaku s přepravou cestujících, který zastavil u nástupiště pro výstup a nástup cestujících (pravidelně nebo mimořádně), může uvést vlak do pohybu za těchto podmínek:

a) pokud je vlak v módu **Plný dohled (FS)**, na základě vydaného oprávnění k jízdě **(MA)** a na DMI zobrazené textové zprávy, která informuje o tom, že je dovolena jízda za nejbližší stop značku takto: „Jízda vlaku dovolena“ (textová zpráva je bez diakritiky);

b) pokud je vlak v jiném módu než **Plný dohled (FS)**, na základě návěsti DNS stop značky nebo návěstního napodobovače.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vlaky s přepravou cestujících, které zastavují u nástupiště pro výstup a nástup cestujících na zastávce v obvodu stanice (tzn. v TJŘ je za názvem dopravního bodu písmeno „z“).

kapitola XIV
Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit

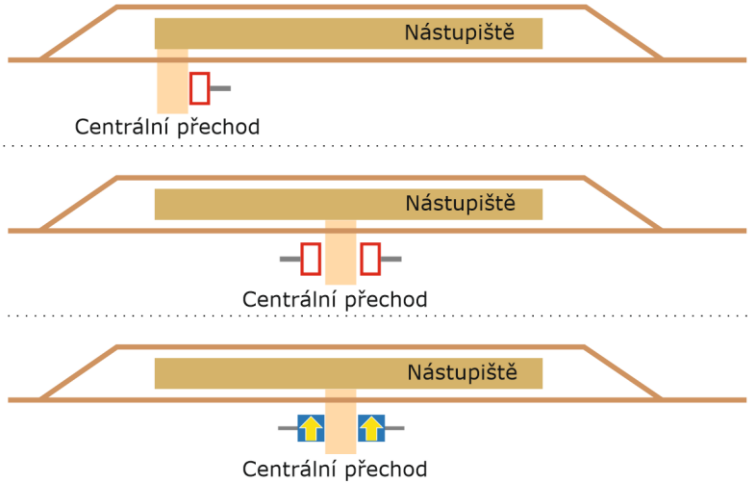
●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 371
Všeobecná ustanovení

(1) Světelná signalizace u centrálního přechodu pro přístup cestujících na poloostrovní nástupiště na sloupku slouží jen pro varování uživatelů přechodu a nedává strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutých vozidel) žádné pokyny.

(2) Skutečnost, že ve stanici je centrální přechod, musí být uvedena v ZDD a TTP. V ZDD musí být uvedeno, zda se jedná o centrální přechod vybavený VZPK nebo ne, včetně stanovení podmínek zajištění bezpečnosti cestujících při jízdách vlaků přes centrální přechod podle ustanovení čl. 375 a čl. 376. V TTP musí být uvedeno, zda se jedná o centrální přechod vybavený VZPK nebo nevybavený VZPK.

(3) V případě, že centrální přechod není kryt hlavním návěstidlem, musí být před centrálním přechodem umístěna návěst **Místo zastavení** (přenosná nebo nepřenosná). Na tratích bez konvenčních návěstidel musí být centrální přechod krytý stop značkou.



obrázek 227

(4) Vjezdové koleje se určují hlavně se zřetelem k manipulaci vlaků ve stanici a k nastupování a vystupování cestujících.

(5) Čísla vjezdových (odjezdových) kolejí pravidelných vlaků musí být uvedena v Seznamu vlaků pro staniční zaměstnance nebo v provozní aplikaci, která výpravčímu nahrazuje seznam vlaků pro staniční zaměstnance.

(6) Jízdu vlaku po jiných, než dopravních kolejích může výpravčí dovolit jen za mimořádných okolností a v nezbytných případech (při mimořádných událostech, výlukách apod.).

(7) Podmínky pro jízdu vlaků po jiných než dopravních kolejích a způsob zajištění vlakové cesty musí být uvedeny v ZDD nebo ve VR.

●8 ●9

článek 372
Povinnosti výpravčího při vjezdu a odjezdu vlaku

(1) Vyžaduje-li to dopravní situace, může výpravčí změnit určenou kolej.

(2) O změně vjezdové (odjezdové) koleje musí výpravčí zpravit:

a) staniční zaměstnance,

b) zaměstnance dopravce,

v případě, že změna vjezdové (odjezdové) koleje má vliv na manipulaci na vlaku nebo musí být zajištěna bezpečnost cestujících jak při nástupu, tak i při výstupu.

(3) Zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty ohlásí výpravčí změnu vjezdové (odjezdové) koleje příkazem k přípravě vlakové cesty.

(4) Změnit vjezdovou kolej vlaku není dovoleno v době, kdy:

a) vjezdové (cestové) návěstidlo dovoluje jízdu, nebo

b) je vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** za vjezdovou (cestovou) stop značku, nebo

c) DNS vjezdové (cestové) stop značky dovoluje jízdu.

Před změnou vjezdové koleje je třeba návěst dovolující jízdu vlaku nejprve přestavit na návěst zakazující jízdu vlaku nebo zkrátit oprávnění k jízdě **(MA)** při dodržení podmínek stanovených v čl. 82 odst. (14).

(5) Při křižování a předjíždění vlaků, při němž jeden vlak ve stanici zastaví a druhý projíždí, musí výpravčí zajistit, že projíždějící vlak neohrozí cestující vlaku, který ve stanici zastavil z důvodu nástupu a výstupu cestujících.

(6) Při křižování a předjíždění vlaků, při němž jeden vlak ve stanici zastaví a druhý projíždí, upraví se jejich vjezdy tak, aby projíždějící vlak vjížděl na hlavní kolej anebo na kolej, na kterou lze dovolit jízdu nesníženou rychlostí. Není-li to možné, upraví se jejich vjezdy, pokud možno tak, aby projíždějící vlak vjížděl na kolej, na kterou je snížení rychlosti co nejmenší.

(7) Při křižování a předjíždění vlaků, při němž jeden vlak ve stanici zastaví a druhý projíždí, podle odst. (6) tohoto článku, musí výpravčí dále dodržet ustanovení čl. 375 anebo čl. 376 anebo čl. 377.

(8) Ve stanicích, kde nelze vjíždět a současně i odjíždět nesníženou rychlostí (odsun osy), je třeba určit, pokud je to možné, vjezdovou kolej tak, aby vlak nesníženou rychlostí odjížděl.

(9) Ve stanicích, ve kterých odjezdová návěstidla nenávěstí rychlost, je zakázáno postavit pro projíždějící vlak vlakovou cestu pro vjezd nesníženou rychlostí a zároveň pro odjezd sníženou rychlostí. Odjezd sníženou rychlostí se smí v takovém případě dovolit, až když vlak ve stanici zastaví. Výjimku tvoří případy, kdy rychlost na odjezdovém zhlaví není vyšší než 40 km/h (stanice s traťovou rychlostí na odjezdovém zhlaví 40 km/h, pomalá jízda na odjezdovém zhlaví, zpravení písemným rozkazem apod.).

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 373
Místo, kde má vlak zastavit – všeobecně

(1) Není-li místo zastavení označeno nebo není-li určeno předpisy pro provozování dráhy, musí vlak zastavit ve stanici před:

a) hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje s návěstí zakazující jízdu vlaku. Tam, kde takové návěstidlo přímo u koleje není, musí zastavit nejdále před návěstí **Konec vlakové cesty** nebo

b) stop značkou (viz čl. 110) nebo

c) lokalizační značkou (viz čl. 111).

(2) Místo, kde musí vlak zastavit, může být ve stanici označeno tímto návěstidlem nebo návěstí:

a) stop značkou;

b) hlavním návěstidlem s návěstí zakazující jízdu vlaku;

c) návěstí **Místo zastavení** (viz ustanovení čl. 155 tohoto předpisu);

d) přenosnou návěstí **Stůj**;

e) návěstí **Stůj** dávanou červeným praporkem nebo malým červeným terčem;

f) návěstí **Konec nástupiště** (pouze pro vlaky osobní dopravy pravidelně nebo mimořádně zastavující pro výstup a nástup cestujících).

O místě, kde musí vlak zastavit, může být strojvedoucí dále informován i telekomunikačním zařízením.

Ve všech případech, kdy je místo zastavení označeno podle písm. c) až e) tohoto odstavce před hlavním návěstidlem, zastaví strojvedoucí před touto návěstí, a to i tehdy, že po zastavení vlaku neuvidí návěsti hlavního návěstidla. V tomto případě strojvedoucí výpravčímu neohlašuje, že nevidí na příslušné návěsti hlavního návěstidla a výpravčí postupuje jako by mu strojvedoucí tuto skutečnost ohlásil.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 374
Místo, kde má zastavit vlak s přepravou cestujících

(1) Ustanovení tohoto článku platí pro vlaky s přepravou cestujících, které ve stanici zastavuje pro výstup a nástup cestujících.

(2) U vlaků zastavujících ve stanici pro výstup a nástup cestujících musí strojvedoucí zastavit, pokud možno tak, aby všechny vozy s cestujícími byly u zvýšeného nástupiště. U vlaků s přepravou cestujících, kratších než nástupiště, musí strojvedoucí zastavit vlak co nejblíže u výpravní budovy nebo podchodu (lávky), není-li místo zastavení určeno podle čl. 373 odst. (2) tohoto článku.

(3) V případě, že je kolej u nástupiště rozdělena:

a) hlavním návěstidlem,

b) stop značkou nebo lokalizační značkou

na dvě části a na tomto návěstidle je návěst dovolující jízdu nebo strojvedoucí má vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** za stop značku (lokalizační značku), musí strojvedoucí vlaku s přepravou cestujících, který má u nástupiště zastavit pro výstup a nástup cestujících, pokračovat za toto návěstidlo.

Pokud se celý vlak vejde k nástupišti za tímto hlavním návěstidlem (za stop značkou), musí strojvedoucí celým vlakem minout toto návěstidlo.

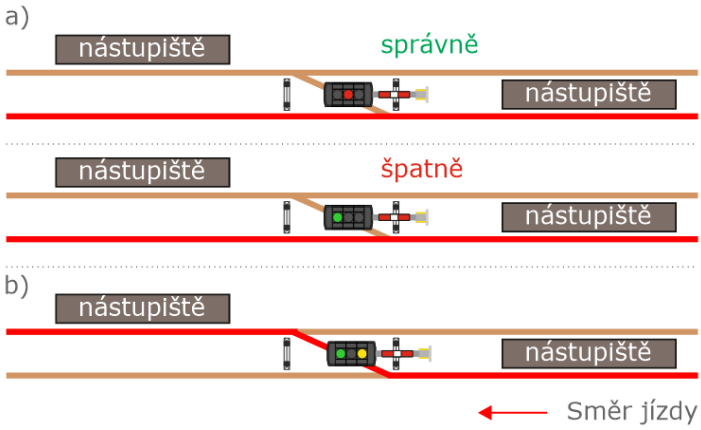
(4) V případě, že je v obvodu stanice více nástupišť (vyjma nástupišť zastávek v obvodu stanice), ke kterým je možná jízda vlaku s přepravou cestujících (viz obrázek 228):

a) Má-li strojvedoucí zastavit u prvního nástupiště ve směru jízdy, nesmí výpravčí dovolit jízdu za hlavní návěstidlo (stop značku) umístěné za tímto nástupištěm (viz obrázek 228 a)).

b) Má-li strojvedoucí zastavit u druhého nástupiště ve směru jízdy, musí výpravčí dovolit jízdu za hlavní návěstidlo umístěné před tímto nástupištěm (viz obrázek 228 b)). V tomto případě musí:

1. strojvedoucí zastavit až u druhého nástupiště;

2. výpravčí musí zajistit, že cestující budou informováni dostatečně včas, ke kterému nástupišti vlak přijede.



obrázek 228

(5) Je-li třeba, aby vlak zastavil na určitém místě, nebo je-li třeba změnit místo zastavení u pravidelně zastavujícího vlaku (obvyklé místo zastavení), musí výpravčí:

a) označit místo zastavení ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj**, popř. přenosnou návěstí **Místo zastavení**;

b) dát pokyny o novém místě zastavení strojvedoucímu telekomunikačním zařízením, pokud není možno označit místo zastavení ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj** ani přenosnou návěstí **Místo zastavení**.

(6) Dopravce musí vydat pokyny pro doprovod vlaků, u kterých nelze vzhledem k plánovanému řazení vlaku zajistit zastavení vlaku tak, aby po zastavení na pravidelné koleji všechny vozy s cestujícími byly u nástupiště. Tyto pokyny musí dopravce předat i ředitelům CDP těch stanic, kterých se jím vydaná opatření týkají.

(7) Nelze-li v mimořádných případech zajistit zastavení vlaku tak, aby všechny vozy s cestujícími byly u nástupiště, musí tyto pokyny doprovodu vlaku vydat (zajistit jejich vydání):

a) Zaměstnanec, který nařídil (nebo schválil) odchylku od pravidelného řazení vlaku ve stanici.

b) Výpravčí, v případě, že povolí mimořádně jízdu vlaku na jinou než pravidelnou kolej ke kratšímu nástupišti, než u kterého vlak pravidelně zastavuje nebo se jedná o mimořádné zastavení vlaku ve stanici z důvodu provozního odklonu. V tomto případě má výpravčí povinnost informovat co nejdříve strojvedoucího o tom, kolik vozů bude stát mimo nástupiště. Strojvedoucí je povinen o této skutečnosti neprodleně zpravit obsluhu vlaku.

(8) Pokud musí vlak při předpokládané výluce (např. zkrácení nástupiště, výluka kolejí s dlouhým nástupištěm) z důvodu změny vjezdové koleje zastavit u nástupiště, které je kratší, než je délka soupravy, musí být toto omezení zapracováno do VR. Dopravce musí ve svém opatření k výluce vydat pokyny pro doprovod vlaku plynoucí z tohoto omezení.

(9) Byl-li projíždějící vlak s přepravou cestujících zastaven u nezávislého vjezdového (cestového) návěstidla, nebo pokud návěst vjezdového (cestového) návěstidla přikazuje strojvedoucímu projíždějícího vlaku jednat za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího, musí strojvedoucí považovat tento pokyn za příkaz k zastavení vlaku z dopravních důvodů (není-li označeno místo zastavení, nemusí zastavit u nástupiště).

(10) Strojvedoucí vlaku, zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, smí pokračovat v jízdě k nástupišti, umístěnému za hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje nebo za návěstí **Konec vlakové cesty**, pouze když jsou splněny podmínky pro jízdu za toto návěstidlo.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 375
Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem s výstražným zařízením pro přechod kolejí

(1) Je-li VZPK v poruše nebo vypnuto z činnosti, vjezd vlaku (PMD) do stanice musí být přednostně organizován tak, aby nedocházelo při vjezdu vlaku (PMD) k jízdě přes tento centrální přechod.

(2) Není-li možné ustanovení odst. (1) tohoto článku dodržet, musí být strojvedoucímu vlaku (PMD nebo posunového dílu) a zaměstnanci v čele sunutého vlaku (PMD nebo posunového dílu) nařízena přes dotčený centrální přechod jízda se zvýšenou opatrností písemným rozkazem. Nejede-li přes centrální přechod kolejí jako první vedoucí vozidlo, musí zaměstnanec v čele vlaku (PMD, posunového dílu) zajistit bezpečnost osob na centrálním přechodu (tzn. nařídí strojvedoucímu dávat návěst **Pozor)**.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 376
Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem bez výstražného zařízení pro přechod kolejí

(1) Vjezd vlaku (PMD) do stanice s nástupištěm s centrálním přechodem musí být přednostně organizován tak, aby nedocházelo při vjezdu vlaku (PMD) k jízdě přes tento centrální přechod.

(2) Není-li možné ustanovení odst. (1) tohoto článku dodržet, musí výpravčí postupovat následovně:

a) Před každou jízdou vozidel varuje cestující staničním rozhlasem nebo zaměstnancem určeným ZDD o pohybu vozidel přes tento centrální přechod. V tomto případě není nutné snižovat strojvedoucímu rychlost vlaku (PMD).

b) Není-li možné cestující varovat podle písm. a) tohoto odstavce, musí být strojvedoucí vlaku (PMD) a zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD) zpraven písemným rozkazem v sousední stanici nebo u vjezdového návěstidla vlastní stanice:

1. o povinnosti dávat opakovaně návěst **Pozor** od úrovně vjezdového návěstidla;

2. o skutečnosti, že přes centrální přechod nesmí překročit rychlost 10 km/h, dokud čelo vlaku (PMD) nemine centrální přechod.

(3) Zjistí-li zaměstnanec, že je porucha staničního rozhlasu, musí tuto skutečnost ohlásit zaměstnanci, který staniční rozhlas obsluhuje (není-li jím sám).

Zaměstnanec, kterému je ohlášena porucha staničního rozhlasu, musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu (není-li jím sám) a zaměstnanci udržujícímu telekomunikační zařízení.

Výpravčí při poruše staničního rozhlasu musí zajistit bezpečnost podle odst. (1) a (2) tohoto článku.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 377
Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s úrovňovým přístupem na nástupiště

(1) Ustanovení tohoto článku neplatí:

a) ve stanicích (odbočkách), kde jsou nástupiště s mimoúrovňovými přístupy;

b) ve stanicích s nástupišti s centrálními přechody;

c) u vlaků s přepravou cestujících, které ve stanici zastaví z dopravních důvodů a zastaví mimo prostor pro výstup a nástup cestujících.

(2) Dovolí-li výpravčí vjezd vlaku projíždějícímu (na dvoukolejných tratích nebo v odbočných stanicích), může dovolit vjezd jiného vlaku, který má ve stanici zastavit pro výstup a nástup cestujících na vzdálenější koleji, až když projíždějící vlak mine nástupiště.

(3) Vždy, když výpravčí dovolí vjezd vlaku, který má ve stanici zastavit (pravidelně i mimořádně) pro výstup a nástup cestujících, nesmí dovolit vjezd nebo průjezd jiného vlaku, který by první vlak míjel po koleji bližší k výpravní budově (nástupišti):

a) dokud první vlak nezastaví a cestující nevystoupí a nenastoupí, nebo

b) dokud vlak, který pokračuje v další jízdě, neopustí nástupiště, nebo

c) dokud není zajištěna bezpečnost cestujících podle odst. (12) tohoto článku.

(4) Sjíždí-li se ve stanici několik vlaků a je-li některý z nich s přepravou cestujících, výpravčí organizuje jejich vjezdy tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost cestujících. Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že se ve stanici sjíždí vlak s přepravou cestujících a PMD.

(5) Vlak přijíždějící dříve má vjíždět na kolej, která je blíže k výpravní budově (k nástupišti). Pokud je to možné, upraví výpravčí zastavení tak, aby se u vlaků opačného směru kryly zadní vozy obsazené cestujícími a aby u vlaku téhož směru (v odbočných stanicích a při předjíždění) jedna vlaková souprava nekryla druhou.

(6) Umožňuje-li to délka soupravy, musí výpravčí určit místo zastavení tak, aby zůstal volný nejméně jeden úrovňový přechod pro cestující a aby vozidla stála nejméně 5 m od tohoto přechodu.

(7) Musí-li pro staniční poměry nebo podle dopravní situace vjet dříve vlak na vzdálenější kolej, upraví výpravčí zastavení vlaků tak, aby později vjíždějící vlak zastavil čelem nejpozději před prvním, resp. posledním vozidlem prvního vlaku obsazeným cestujícími.

(8) Brání-li cestujícím v nastupování nebo vystupování mimořádně vlak nákladní dopravy, musí se tento vlak rozdělit (je-li to možné), aby se umožnil cestujícím průchod, nebo musí tento nákladní vlak uvolnit kolej (např. odjezd vlaku, přeposunování na jinou kolej apod.).

(9) Má-li projíždět vlak ve stanici, v níž stojí vlak s přepravou cestujících, je nutno zásadně dbát, aby vlak s přepravou cestujících stál na koleji bližší k výpravní budově (k nástupišti), a to i za cenu případného snížení rychlosti projíždějícího vlaku. Není-li to možné, lze dovolit průjezd vlaku po koleji bližší k výpravní budově, jen je-li mezi stojícím vlakem s přepravou cestujících a projíždějícím vlakem alespoň jedna kolej.

(10) Jen v nezbytných případech lze dovolit průjezd vlaku přímo po sousední koleji bližší k výpravní budově (nástupišti). Výpravčí musí strojvedoucího vlaku (PMD, posunového dílu), který má jet po sousední bližší koleji k výpravní budově zpravit písemným rozkazem o možném ohrožení cestujících stojícího vlaku osobní dopravy na vzdálenější koleji a nařídit mu rychlost 10 km/h v prostoru nástupiště.

(11) Podle odst. (9) a (10) tohoto článku lze dovolit odjezd vlaku, stojí-li před jeho čelem na vzdálenější koleji jiný vlak s přepravou cestujících.

(12) Ve všech případech, kdy by mohli být ohroženi cestující vlaku stojícího na vzdálenější koleji nezbytnou jízdou vlaku, PMD nebo posunového dílu po koleji bližší k výpravní budově (k nástupišti), musí výpravčí na tuto jízdu upozornit vlakovou četu vlaku (např. telekomunikačním zařízením), který již ve stanici stojí, a to tak včas, aby vlaková četa byla schopná zajistit dostatečná opatření k zajištění bezpečnosti cestujících a aby cestující bezpečně stihli ukončit výstup a nástup a opustit nástupiště. Výpravčí zajistí informování cestujících o jízdě vozidel staničním rozhlasem, případně i prostřednictvím vlakové čety.

U vlaků s centrálně zavíranými dveřmi strojvedoucím, musí strojvedoucí, na základě této informace od výpravčího (člena vlakové čety), uzavřít centrálně zavírané dveře.

(13) Ve stanicích, kde je výprava vlaků s přepravou cestujících prováděna návěstí hlavního návěstidla, musí výpravčí o skutečnostech podle odst. (12) tohoto článku informovat i strojvedoucího vlaku, stojícího na bližší koleji.

(14) O povolené jízdě vlaku po koleji bližší k výpravní budově musí být zpraveni i ostatní zaměstnanci (včetně dopravců), kteří mají úkony u vlaku u nástupiště na vzdálenější koleji.

(15) Případná další nutná opatření k zajištění bezpečnosti cestujících, vzhledem k místním poměrům, stanoví ZDD.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 378
Uvolnění zadního námezníku jízdou vlaku

(1) Pokud vlak ve stanici zastaví tak, že neuvolní zadní námezník nebo výpravčí vzhledem k délce vlaku předpokládá, že mobilní část ETCS vynutí zastavení vlaku před uvolněním zadního námezníku, může se strojvedoucím dohodnout použití volby „Potlačení (Override)" i bez zastavení vlaku podle podmínek stanovených v tomto článku.

(2) Výpravčí může udělit strojvedoucímu pokyn k použití volby „Potlačení (Override)" až po splnění následujících podmínek:

a) Na staničním zabezpečovacím zařízení ovládaném z JOP zavede na kolejový úsek (kolejové úseky) od hlavního návěstidla (stop značky), které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun štítek kolejové výluky.

Štítek kolejové výluky výpravčí může zavést pouze tehdy jestliže přes daný kolejový úsek (kolejové úseky) není postavena jiná jízdní cesta (ani nesmí být postavena po jeho zavedení).

Pokud se mezi hlavním návěstidlem (stop značkou), které ukončuje vlakovou cestu, a následujícím návěstidlem platným pro posun nenachází přejezd vybavený PZS, výpravčí může místo zavedení štítků kolejové výluky postavit nouzovou posunovou cestu od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun; nebo

b) na staničním zabezpečovacím zařízení neovládaném z JOP výpravčí:

- přeloží výměnové řadiče všech výhybek (výkolejek) v úseku koleje od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, až k nejbližšímu návěstidlu platnému pro posun do polohy odpovídající posunové cestě k tomuto návěstidlu podle Závěrové tabulky;
- zkontroluje jejich správnou indikaci a přeložené řadiče opatří upamatovávací pomůckou.

Výpravčí udělí strojvedoucímu pokyn k použití volby „Potlačení (Override)" přednostně prostřednictvím základního rádiového spojení (nikoliv písemným rozkazem).

(3) Pokyn k použití volby „Potlačení (Override)" musí obsahovat:

a) číslo vlaku,

b) dopravnu,

c) číslo staniční koleje, na které je dovoleno použití volby „Potlačení (Override)",

d) dovolení použití volby „Potlačení (Override)",

e) hlavní návěstidlo, před kterým musí vlak zastavit (druh a označení),

např. takto:

- „Vlaku 46 284 ve stanici Luh je na první koleji dovoleno použití volby Potlačení (Override). Vlak zastavte před cestovým návěstidlem Lc1."

(4) Strojvedoucí musí výpravčímu potvrdit před kterým návěstidlem musí zastavit např. takto:

- „Rozumím, zastavit před cestovým návěstidlem Lc1."

(5) Strojvedoucí může použít volbu „Potlačení (Override)" podle potřeby, a přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)" aktivní.

(6) Výpravčí může zrušit opatření stanovená odst. (2) tohoto článku až po ohlášení strojvedoucího, že vlak zastavil.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 379
Mimořádné projíždění a zastavení vlaku ve stanici

(1) **Mimořádným zastavením (projížděním)** se rozumí případy, kdy požadavek na mimořádné zastavení (projíždění) vlaku ve stanici (v zastávce, na nákladišti apod.) nastal:

a) po potvrzení aktivace trasy dopravcem,

b) po odjezdu vlaku z výchozí stanice.

O mimořádném zastavení (projíždění) vlaku ve stanici (v zastávce, na nákladišti apod.) zpravuje výpravčí.

(2) Dopravce musí mít k plánovanému mimořádnému zastavení ve stanici (v zastávkách nebo nákladištích) souhlas SŽ (pověřeného zaměstnance CDP nebo provozního dispečera CDP). V tomto případě se jedná o požadavek před aktivací trasy vlaku a za zpravení strojvedoucího odpovídá dopravce.

(3) Byl-li strojvedoucí výpravčím zpraven (telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici, ale zastavení není třeba, dá výpravčí pokyn k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo telekomunikačním zařízením.

Nedal-li výpravčí pokyn k průjezdu, musí strojvedoucí s vlakem vždy zastavit bez ohledu na to, jakou návěstí je mu vjezd a odjezd dovolován.

Pokud dal výpravčí pokyn k průjezdu vlaku podle tohoto odstavce, může strojvedoucí takto vjíždějícího vlaku ve stanici projet. V případě, že strojvedoucí zjistí, že na příslušném hlavním návěstidle je návěst **Stůj**, musí podle možností zastavit před tímto návěstidlem.

(4) Pokyn k průjezdu podle odst. (3) tohoto článku platí pro vlaky s přepravou cestujících pouze v případě, že mají ve stanici zastavovat z dopravních důvodů; vlak zastavující pro výstup a nástup cestujících musí ve stanici zastavit vždy.

(5) Zastavení ve stanici lze uskutečnit a strojvedoucí je musí očekávat vždy:

a) byl-li vjezd, popř. jízda kolem cestového návěstidla dovolována návěstí, podle níž musí strojvedoucí očekávat zastavení;

b) byl-li strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení vlaku písemným rozkazem;

c) byl-li strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení vlaku telekomunikačním zařízením. Výpravčí smí takto postupovat, jen je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením;

d) byl-li vlak zastaven u nezávislého vjezdového (cestového) návěstidla;

e) byla-li na samostatné předvěsti odjezdového (cestového) návěstidla návěst **Výstraha**;

f) byl-li vjezd vlaku dovolován písemným rozkazem;

g) požádal-li strojvedoucí o mimořádné zastavení vlaku telekomunikačním zařízením.

(6) Není-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením nebo požádá-li o mimořádné zastavení vlaku jiný člen doprovodu vlaku, musí výpravčí dodržet i jednu z podmínek, uvedených v odst. (5) písm. a) až f) tohoto předpisu.

(7) V případech, kdy má být vlak o mimořádném zastavení zpraven písemným rozkazem, zpraví se dle předpisu D1/1.

(8) Zastavení vlaku, který podle JŘ zastavuje ve stanici pro výstup a nástup cestujících jen v určité dny, je v ostatních dnech považováno za zastavení z dopravních důvodů, není-li JŘ určeno jinak.

(9) Soupravový, nákladní, lokomotivní nebo služební vlak, jedoucí mimořádně podle TJŘ vlaku s přepravou cestujících, se o projíždění zastávek nezpravuje a pravidelné pobyty ve stanicích se považují za pobyty z dopravních důvodů.

(10) Nebude-li při jízdě vlaku s přepravou cestujících zapotřebí, aby tento vlak ve stanicích (určených TJŘ) pro výstup a nástup cestujících zastavoval (např. při jízdě vlaku s přepravou cestujících provozním odklonem v trase vlaku, pravidelně zastavujícího pro výstup a nástup cestujících), musí výpravčí stanice, ve které jízda provozním odklonem začíná, zpravit strojvedoucího písemným rozkazem:

a) o tom, že pravidelné pobyty ve stanicích se považují za pobyty z dopravních důvodů;

b) o mimořádném projetí na zastávkách nebo ve stanicích s výlukou dopravní služby výpravčího.

(11) Je-li nutno dodržet zastavení vlaku (zpravení písemným rozkazem, informace o mimořádnostech u vlaku apod.), musí výpravčí zajistit upamatovávací pomůckou, aby nemohla být zabezpečovacím zařízením samočinně povolena jízda vozidel na trať. Zrušit toto zajištění a přestavit příslušná hlavní návěstidla (dovolit jejich přestavení) na návěst dovolující jízdu může:

a) pokud je výprava vlaku dovolena hlavním návěstidlem, až když byl strojvedoucí zpraven a pro pobyt ve stanici není jiný důvod;

b) pokud není výprava vlaku dovolena hlavním návěstidlem, hned po zastavení vlaku.

(12) Požádal-li výpravčí výpravčího jiné stanice o zpravení vlaku o mimořádném zastavení (projíždění) a nedostal zprávu, že je vlak o mimořádném zastavení (projíždění) zpraven, nesmí výpravčí považovat vlak za zpravený.

(13) Je-li vlak zastavován u vjezdového (cestového) návěstidla za účelem mimořádného zastavení ve stanici, smí mu výpravčí dovolit další jízdu až po spolehlivém zjištění, že u tohoto návěstidla vlak zastavil.

(14) O mimořádném zastavení nebo projíždění vlaku zpraví výpravčí vždy všechny zúčastněné staniční zaměstnance.

kapitola XV
Výluka dopravní služby

●8 ●9 ●10 ●11 ●17

článek 380
Všeobecná ustanovení

(1) **Výluka dopravní služby** je stav, kdy pro zajišťování jízd vlaků a PMD není na pracovišti nutná přítomnost výpravčího, strážníka oddílu nebo závoráře, obsluhujícího PZZ na širé trati.

(2) Výluku dopravní služby výpravčího nebo strážníka oddílu lze nařídit bez ohledu na to, zda v době jejího konání vlaky příp. PMD jezdí nebo nejezdí.

(3) Výluka dopravní služby závoráře je možná jen v době, kdy v době jejího konání vlaky, příp. PMD, nejezdí nebo je-li PZZ po dobu výluky dopravní služby trvale uzavřeno.

(4) Výluku dopravní služby, kdy v době jejího konání jezdí vlaky (PMD), lze zavádět jen tam, kde jsou na to zabezpečovací, sdělovací a případně i další zařízení upravena, případně jsou-li potřebná stanoviště obsazena jiným dopravním zaměstnancem.

(5) Výluku dopravní služby výpravčího lze zavádět:

a) plánovaně; musí být vydán Rozkaz o výluce dopravní služby;

b) z důvodu předpokládané výluky zařízení dopravní cesty, na základě povolení ředitele CDP ve VR;

c) mimořádně z důvodu nepředpokládaného neobsazení pracoviště výpravčího (např. náhlé zdravotní potíže výpravčího, nařízená karanténa na pracovišti z důvodu virové epidemie apod.).

V tomto případě může být výluka dopravní služby zavedena pouze na nezbytně nutnou dobu (i v dopravnách, které nesplňují ustanovení odst. (4) tohoto článku) a k jejímu zavedení musí být dán souhlas náměstka generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu.

(6) Pro zavedení výluky dopravní služby podle odst. (5) písm. b) a c) tohoto článku musí být vydáno opatření přednosty ÚSŘP, které musí obsahovat:

a) Název dopravny (stanoviště), jíž se mimořádná výluka dopravní služby týká.

b) Kterým zaměstnancům a do kterých dopraven se začátek a konec výluky dopravní služby ohlašuje.

c) Je-li stanice (odbočka) za výluky dopravní služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. hláskařem) nebo zaměstnancem, vykonávajícím dozor.

d) Platnost hlavních návěstidel, zda budou zneplatněna a případně jakým způsobem.

e) Určení koleje, po které musí být za výluky dopravní služby výpravčího postavena jízdní cesta a způsob jejího zajištění, uložení klíčů od zámků výhybek, výkolejek a služebních místností.

f) Zda bude za výluky dopravní služby obsluhováno telekomunikační zařízení a zabezpečovací zařízení, způsob jeho obsluhy, pokud není uveden v předpise pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.

g) Zda bude zajištěno spojení základním rádiovým spojením s příslušným zaměstnancem řízení provozu.

V případě že nebude zajištěno, musí být uvedeno na jakém telekomunikačním zařízení bude spojení mezi strojvedoucím a zaměstnancem řízení provozu zajištěno.

h) Seznam přejezdů s PZZ v celém úseku mezi obsazenými dopravnami a opatření pro obsluhu a kontrolu PZZ podle podkladů dodaných OSPD.

i) Zda je, nebo není za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD dovolena.

j) Opatření při mimořádné jízdě vlaku nebo PMD, je-li za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD zakázána (např. mimořádná jízda nutného pomocného vlaku).

k) Vzory písemných rozkazů.

(7) Rozvrhem směn stanovená nepřítomnost na pracovišti jiných zaměstnanců (výhybkář, závorář obsluhující PZZ ve stanici aj.), se nepovažuje za výluku dopravní služby. Podmínky nutné pro zajištění jízdy vlaku (PMD) v době stanovené nepřítomnosti těchto zaměstnanců musí přednosta ÚSŘP stanovit svým opatřením.

(8) Ve VR musí být uvedeny podmínky pro výluku zařízení dopravní cesty, včetně případných opatření v době konání výluky dopravní služby.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 381
Jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami za výluky dopravní služby

(1) Za výluky dopravní služby výpravčího je jízda vlaku (PMD) zajišťována mezi dvěma stanicemi (odbočkami) obsazenými výpravčími. Tyto stanice (odbočky) se pro účely předpisů pro provozování dráhy považují za stanice sousední.

(2) Po zavedení výluky dopravní služby výpravčího ve stanici se hlavní kolej (nebo jiná kolej určená Rozkazem o výluce dopravní služby) považuje za traťovou kolej a výhybky v této koleji za výhybky na širé trati.

(3) Za výluky dopravní služby se smí sjednat jízda PMD jen v případě, že bude jízda PMD ukončena před zahájením dopravní služby.

(4) Plní-li stanice (odbočka) po dobu výluky dopravní služby výpravčího funkci hlásky, musí být v tabulce 3a TTP uvedeno, která návěstidla plní funkci oddílových návěstidel.

(5) Pokud je za výluky dopravní služby výpravčího dovolena jízda vlaků, přestaví se hlavní návěstidla platná pro kolej, po níž je jízdní cesta zajištěna, do polohy dovolující jízdu nebo se zneplatní.

Nelze-li hlavní návěstidla přestavit do polohy dovolující jízdu ani je z důvodu technických, časových, příp. technologických nelze jako neplatná označit, musí být strojvedoucí vlaku (PMD), který do této stanice (odbočky) jede, v poslední stanici obsazené výpravčím zpraven písemným rozkazem o tom, která hlavní návěstidla pro jeho jízdu neplatí.

(6) Pokud je za výluky dopravní služby strážníka oddílu dovolena jízda vlaků, přestaví se oddílová návěstidla do polohy dovolující jízdu nebo se zneplatní.

(7) Nelze-li oddílová návěstidla přestavit do polohy dovolující jízdu ani je z důvodů technických, časových, příp. technologických nelze jako neplatná označit, musí být strojvedoucí vlaku v poslední stanici obsazené výpravčím zpraven písemným rozkazem o tom, která hlavní návěstidla pro jeho jízdu neplatí, a o případných dalších opatřeních pro jízdu přes přejezdy a výhybky na širé trati, které jsou na těchto návěstidlech závislá.

(8) Je-li ve stanici (odbočce) s výlukou dopravní služby výpravčího dovolena jízda vlaku hlavními návěstidly s návěstmi dovolujícími jízdu vlaku nebo jsou-li hlavní návěstidla zneplatněna světelným indikátorem s návěstí **Neplatné návěstidlo**, může strojvedoucí jet přes výhybky nejvyšší dovolenou rychlostí. V ostatních případech strojvedoucí nesmí přes výhybky překročit rychlost 40 km/h.

(9) Zastaví-li vlak za výluky dopravní služby výpravčího u hlavního návěstidla s návěstí **Stůj**, o jehož neplatnosti nebyl strojvedoucí zpraven, postupuje strojvedoucí jako u návěstidla s absolutním významem návěsti **Stůj**.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 382
Rozkaz o výluce dopravní služby

(1) Pracoviště s pravidelnou výlukou dopravní služby určí ředitel CPŘP v Rozkaze o výluce dopravní služby, který je přílohou ZDD na všech pracovištích, kterých se týká. Tento rozkaz musí obsahovat:

a) název dopravny (stanoviště), jíž se výluka dopravní služby týká;

b) hodinu a minutu, kdy výluka dopravní služby začíná a kdy končí, číslo vlaku, po kterém výluka dopravní služby začíná;

c) kterým zaměstnancům a do kterých dopraven se začátek a konec výluky dopravní služby ohlašuje;

d) je-li stanice (odbočka) za výluky dopravní služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. hláskařem) nebo zaměstnancem, vykonávajícím dozor;

e) platnost hlavních návěstidel, odpovědnost za jejich zneplatnění a způsob zneplatnění;

f) určení koleje, po které musí být za výluky dopravní služby výpravčího postavena jízdní cesta a způsob jejího zajištění, uložení klíčů od zámků výhybek, výkolejek a služebních místností;

g) zda bude za výluky dopravní služby obsluhováno telekomunikační a zabezpečovací zařízení, způsob jeho obsluhy, pokud není uveden v předpise pro obsluhu zabezpečovacího zařízení;

h) seznam přejezdů s PZZ v celém úseku mezi obsazenými dopravnami a opatření pro obsluhu a kontrolu PZZ podle podkladů dodaných OSPD;

i) opatření pro obnovení šuntovací schopnosti kolejových obvodů a pro zajištění bezpečnosti při ztrátě šuntovací schopnosti v průběhu výluky dopravní služby;

j) zda je, nebo není za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD dovolena;

k) zda je, nebo není za výluky dopravní služby ve stanici povolen posun;

l) opatření při mimořádné jízdě vlaku nebo PMD, je-li za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD zakázána (např. mimořádná jízda nutného pomocného vlaku).

(2) Ve stanici s výlukou dopravní služby výpravčího, kde nejsou výhybky přestavovány ústředně (tzn. jsou přestavovány ručně), může Rozkaz o výluce dopravní služby v odůvodněných případech povolit posun (např. objíždění souprav končících vlaků ve stanici s výlukou dopravní služby). Pro tento posun platí ustanovení platná pro posun uvedená v tomto předpise a podmínky zajišťující bezpečnost posunu musí být stanoveny v Rozkaze o výluce dopravní služby.

Ve stanici s ústředně přestavovanými výhybkami je možno povolit tento postup pouze v případě, že stanice s výlukou dopravní služby výpravčího je obsazena výhybkářem.

(3) O výluce dopravní služby ve stanicích, na odbočkách, hláskách a závorářských stanovištích vydá CPŘP jeden souhrnný rozkaz pro jednotlivé ÚSŘP.

(4) V případě, že podle odst. (1) písm. k) je Rozkazem o výluce dopravní služby ve stanici s výlukou dopravní služby výpravčího povolen posun, musí být dále v Rozkaze o výluce dopravní služby stanoveno:

a) s kterým výpravčím sousední stanice zaměstnanec řídící posun požadovaný posun sjednává;

b) za jakých podmínek může výpravčí udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k posunu;

c) za jakých podmínek může výhybkář udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k posunu (ve stanici s ústředně přestavovanými výhybkami);

d) zda je povoleno na kolejích určených pro jízdu vlaku ponechat odstavená vozidla a za jakých podmínek;

e) způsob ohlášení ukončení posunu a uvolnění kolejí; toto ohlášení musí být vždy dokumentováno v telefonním zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením;

f) další podmínky vzhledem k místním poměrům zajišťující bezpečnost provozování drážní dopravy při posunu.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 383
Zahájení a ukončení výluky dopravní služby

(1) Před zahájením výluky dopravní služby je zaměstnanec povinen se přesvědčit, že jsou splněna všechna opatření nařízená Rozkazem o výluce dopravní služby. Potom ohlásí určeným zaměstnancům a dopravnám zahájení výluky dopravní služby takto:

- *„Ve 21:30 zahájena výluka dopravní služby ve stanici Janov (na hlásce, závorářském stanovišti). Vávra"*

(2) Nemůže-li zaměstnanec pro poruchu telekomunikačního zařízení ohlásit zahájení výluky dopravní služby určeným stanicím, nesmí výluku dopravní služby zahájit.

(3) Před ukončením výluky dopravní služby si zaměstnanec vyžádá od výpravčích, určených v Rozkaze o výluce dopravní služby, informaci o aktuální provozní situaci a souhlas s ukončením výluky dopravní služby. Pak jim oznámí ukončení výluky dopravní služby takto:

- *„V 6:20 ukončena výluka dopravní služby ve stanici Janov (na hlásce, závorářském stanovišti). Vávra"*

(4) Dále zaměstnanec postupuje podle Rozkazu o výluce dopravní služby, popř. podle obdržených pokynů.

(5) Výluku dopravní služby výpravčího a strážníka oddílu lze zahájit pouze v době, kdy v přilehlých mezistaničních úsecích ani ve stanici, kde bude výluka dopravní služby výpravčího zahájena:

a) není žádný vlak (PMD) nebo drážní vozidlo na vyloučené koleji (tzn. vozidlo vykonává pracovní činnost);

b) za posledním vlakem byla dána odhláška;

c) za posledním PMD byla dána zpráva o příjezdu PMD a uvolnění traťové koleje;

d) nebyl žádný vlak nabídnut a přijat, popř. nebyl ohlášen předvídaný odjezd;

e) nebyla sjednána žádná jízda PMD

f) nebyla sjednána jízda drážních vozidel na vyloučenou traťovou kolej.

Ustanovení tohoto odstavce platí i pro ukončení výluky dopravní služby výpravčího a strážníka oddílu.

(6) Zahájit nebo ukončit výluku dopravní služby závoráře, obsluhujícího PZZ na širé trati lze za podmínek stanovených Rozkazem o výluce dopravní služby.

(7) Výpravčí, který byl požádán o souhlas s ukončením výluky dopravní služby, jej smí udělit, jen tehdy, jsou-li splněny podmínky stanovené tímto článkem, popř. Rozkazem o výluce dopravní služby.

(8) Zaměstnanec, který ukončil nebo zahájil výluku dopravní služby, zapíše její ukončení nebo zahájení do vedené dopravní dokumentace.

(9) Výpravčí, který zahajuje nebo ukončuje výluku dopravní služby a výpravčí, kterému je ohlášeno zahájení nebo ukončení výluky dopravní služby, dokumentují tyto zápisy ve schválené provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) červeně s uvedením příjmení ohlašujícího zaměstnance takto:

- *„Ve 21:30 zahájena výluka dopravní služby ve stanici Janov (na hlásce, závorářském stanovišti). Vávra"*

  nebo

- *„V 6:20 ukončena výluka dopravní služby ve stanici Janov (na hlásce, závorářském stanovišti). Vávra"*

Ostatní zaměstnanci (např. výhybkář, signalista, závorář) červeně v telefonním zápisníku.

●8 ●9 ●10 ●11 ●17

článek 384
Rušení nebo zkrácení výluky dopravní služby

(1) Zrušení nebo zkrácení výluky dopravní služby může v případě mimořádností v železniční dopravě povolit vedoucí dispečer (příp. provozní dispečer CDP) SŽ. V tomto případě musí být vydán operativní příkaz.

(2) Zrušení nebo zkrácení výluky dopravní služby nařízené VR nebo v rámci opatření k zavedení vlaku (ad hoc), musí být předem projednáno s ředitelem CPŘP nebo jím stanoveným zástupcem. V tomto případě vedoucí dispečer (příp. provozní dispečer CDP) SŽ operativní příkaz nevydává.

(3) Mimořádně může být výluka dopravní služby zrušena nebo změněno její časové vymezení pouze z nařízení vedoucího dispečera (příp. provozního dispečera CDP) SŽ, a to operativním příkazem vydaným ještě před zahájením výluky dopravní služby.

Toto ustanovení se nevztahuje na stanice, kde je zavedena trvalá výluka dopravní služby a případy podle odst. (2) tohoto článku.

(4) Ředitel CPŘP nebo jím stanovený zástupce zpracuje „Opatření ke zvýšenému riziku vzniku překážek na trati" kde stanoví:

a) oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati;

b) podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení výluky dopravní služby;

c) podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení činnosti pracovníka dozoru apod.;

d) podmínky pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty podle písm. a) až c) tohoto odstavce.

Opatření ředitele CPŘP musí být součástí ZDD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 385
Způsoby zpravení zaměstnanců o výluce dopravní služby

(1) Trvání výluky dopravní služby výpravčího a strážníka oddílu se vyznačí stanoveným způsobem ve schválených provozních aplikacích.

(2) Výluka dopravní služby výpravčího se vyznačí v TJŘ vlaků, které za výluky dopravní služby pravidelně jedou nebo mohou jet. Není-li tato podmínka splněna, musí být o výluce dopravní služby výpravčího strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.

(3) Strojvedoucí vlaku, který pro zpoždění nebo náskok pojede v době:

a) výluky dopravní služby výpravčího nebo strážníka oddílu, ačkoli by podle JŘ měl jet v době, kdy je stanice (hláska) zaměstnancem obsazena, nebo

b) kdy je stanice (hláska) již obsazena zaměstnancem, ačkoli by podle JŘ měl jet v době trvání výluky dopravní služby,

musí být v poslední stanici, která s takovou stanicí (hláskou) sousedí a je obsazena výpravčím zpraven písemným rozkazem o konání nebo zrušení výluky dopravní služby.

(4) Strojvedoucí vlaku musí být vždy zpraven o zahájení mimořádné výluky dopravní služby písemným rozkazem výpravčím obsazené stanice, která se stanicí s výlukou dopravní služby sousedí.

kapitola XVI
Provozní výluky

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 386
Všeobecná ustanovení

(1) Provozní výluka může být zavedena z důvodů:

a) dopravních (např. na vícekolejné trati nebo souběhu trati při jízdě vlaku se zásilkou s PLM, který nesmí na sousední koleji potkat jiné drážní vozidlo);

b) zajištění bezpečnosti osob při šetření mimořádných událostí a odstraňování jejich následků;

c) zajištění bezpečnosti osob při odstraňování následků mimořádností, kdy by jízdou drážních vozidel mohla být ohrožena jejich bezpečnost;

d) povoleného vstupu do tunelu, u kterého je zřízena dopravna Portál;

e) žádosti velitele HZS SŽ (např. evakuace cestujících uvázlého vlaku na trati);

f) při šetření mimořádných událostí a odstraňování následků na základě žádosti velitele zásahu HZS SŽ.

(2) Na provozní výluky se nevztahuje ustanovení předpisu D7/2.

(3) Při provozní výluce plní povinnosti OZOV výpravčí. Oznámení o připravenosti ani o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty výpravčí neprovádí.

(4) Pokud je zavedena provozní výluka z dopravních důvodů, může ji výpravčí ukončit po pominutí důvodu zavedení.

(5) Pokud je provozní výluka zavedena z důvodu zajištění bezpečnosti osob při šetření mimořádných událostí a odstraňování jejich následků, může výpravčí ukončit provozní výluku až po souhlasu velitele zásahu HZS Správy železnic, popř. po souhlasu zaměstnance Správy železnic, který MU šetří.

(6) Pokud je provozní výluka zavedena z důvodu zajištění bezpečnosti osob při odstraňování následků mimořádností, může výpravčí ukončit výluku až po souhlasu zaměstnance OSPD.

(7) Pokud je provozní výluka zavedena z důvodu žádosti velitele HZS SŽ, může výpravčí ukončit výluku až po souhlasu velitele HZS SŽ.

Pokud je provozní výluka zavedena z důvodu odstraňování následků mimořádných událostí a odstraňování jejich následků zahájena podle odst. (1) písm. f) tohoto článku, může výpravčí ukončit výluku až po souhlasu velitele zásahu HZS SŽ. V případě, že je ukončena práce IZS (HZS) a kolej zůstala po mimořádné události nesjízdná:

a) musí velitel zásahu HZS SŽ nahlásit ukončení zásahu IZS (HZS) a současně upozornění, že jsou dotčené kolej nesjízdné;

b) musí být zahájena nepředpokládaná výluka;

c) OSPD musí pro tuto výluku určit OZOV.

(8) Na koleji s provozní výlukou se nesmí provádět žádná jízda drážních vozidel (vyjma vozidel pro potřeby zásahu HZS SŽ). Strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu), který se nachází na koleji, na které má být zahájena provozní výluka, musí být telekomunikačním zařízením zpraven o zákazu pohybu vozidel. Další jízda vlaku (PMD, posunového dílu) je možná až po udělení souhlasu od výpravčího.

(9) V obvodu stanice může být kolej se zavedenou provozní výlukou obsazena odstavenými vozidly.

(10) Krytí koleje s provozní výlukou se neprovádí.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 387
Zahájení a ukončení provozní výluky

(1) V hlášeních a zápisech o zahájení a ukončení výluky se před slovo „výluka" doplní slovo „provozní" takto:

- *„V 8:10 zahájena provozní výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Straka"*
- *„Ve 14:37 ukončena provozní výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Liška"*

(2) Zahájení a ukončení provozní výluky musí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) neprodleně oznámit provoznímu dispečerovi CDP.

(3) Po dobu provozní výluky, musí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB, výhybkář, strážník oddílu) umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD.

(4) Zahájení a ukončení provozní výluky dokumentuje:

a) výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);

b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.

kapitola XVII
Technologická přestávka na vysokorychlostních tratích

článek 388
Základní pojmy

Technologická přestávka je provozovatelem dráhy SŽ stanovený čas, kdy je na vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) dočasně vyloučeno pravidelné provozování drážní dopravy (tzn. v této době není dovolena jízda drážních vozidel, která nesouvisí s pravidelnou kontrolou, měřením nebo drobnou údržbou VRT).

článek 389
Všeobecná ustanovení

(1) V rámci technologické přestávky nesmí být na VRT prováděny jízdy železničních vozidel, které nesouvisí s prováděním pravidelných kontrol a měření, a drobné údržby.

(2) V rámci technologické přestávky nesmí být prováděny takové činnosti, které by mohly způsobit nesjízdnost kolejí.

kapitola XVIII
Dopravní dokumentace

●8 ●9 ●10 ●11

článek 390
Všeobecná ustanovení

(1) O průběhu řízení drážní dopravy se musí vést písemný záznam v dopravní dokumentaci. Za dopravní dokumentaci jsou považovány:

a) písemné doklady, nařízené předpisy SŽ;

b) schválená provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

(2) Zápisy písemně vedené v dopravní dokumentaci a písemných rozkazech musí být psány čitelně inkoustem nebo kuličkovým perem s modrou nebo černou náplní, vyjma případů, stanovených dalšími ustanoveními předpisů SŽ. Je zakázáno používat kuličkových per s náplní, kterou lze gumovat nebo jiným způsobem odstraňovat.

(3) Zápisy do písemně vedené dopravní dokumentace (kromě podpisů) mohou být prováděny i razítkem nebo tiskem v příslušné barvě.

(4) Zápisy kontrolních orgánů Správy železnic v dopravní dokumentaci provádí zaměstnanci pověření kontrolou červeně.

(5) V případě, že je nutno opravit (zrušit) zapsaný údaj do tištěné dopravní dokumentace, škrtne zaměstnanec údaj tak, aby zůstal čitelný. Platný údaj zaměstnanec zapíše za (nad) škrtnutý údaj, není-li tímto předpisem stanoveno jinak (např. rušení vlakové cesty, rušení předvídaného odjezdu apod.).

(6) V případě, že je povoleno vedení dopravní dokumentace prostřednictvím schválené provozní aplikace, musí být v této provozní aplikaci zajištěna dokumentace opravovaných údajů, včetně archivace. V ZDD musí být stanoveno, jakým způsobem se vede náhradní dopravní dokumentace v případě poruchy schválené provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

(7) V dopravní dokumentaci je dovoleno používat zkratky, které mají obecnou platnost, jako např. ŽST, km, h, min apod. Dále je dovoleno v dopravní dokumentaci používat obecně platné zkrácené názvy dopraven, zastávek nebo nákladišť nebo jejich zkratky povolené ZDD.

(8) Zkrácené názvy dopraven, zastávek nebo nákladišť musí být schváleny schvalovatelem ZDD a v ZDD uvedeny. Povolený zkrácený název (např. Brno-Královo Pole / Královo Pole, Jihlava město / Město apod.) musí být vždy uveden i v ZDD sousedních stanic a všech stanovišť na širé trati v přilehlých mezistaničních úsecích (i s ohledem na případnou výluku dopravní služby výpravčího). V ZDD povolené zkratky a zkrácené názvy dopraven, zastávek nebo nákladišť se nesmí používat v písemných rozkazech, vyjma srozumitelných zkrácených názvů (např. Praha hl. n.).

(9) V dopravním deníku (v případě, že je veden z důvodu poruchy provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace), v telefonním zápisníku, v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů a v zápisníku předvídaných odjezdů se předávka dopravní služby zapíše časovým údajem a podpisy obou zaměstnanců (viz čl. 46).

(10) Datum nového dne se zaznamená červeně na nejbližší volný řádek příslušné dopravní dokumentace (v dopravním deníku dvouřádek), která je vedena ručně. Datum se uvádí v těchto formátech:

- 1. 1. 2032 nebo
- 1. ledna 2032.

(11) Dopravní dokumentace se uschovává u příslušné organizační složky po dobu jednoho roku, nestanoví-li skartační řád jinak.

(12) Záznam pořízený technickým zařízením musí být uchován alespoň po dobu 12 hodin, není-li stanovena zvláštním opatřením delší doba.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●14 ●17 ●29

článek 391
Telefonní zápisník

(1) Telefonní zápisník je tiskopis, do kterého zaměstnanci zapisují údaje o hovorech uskutečněných telekomunikačním zařízením včetně jeho obsahu (při zápisu pokynu, ohlášeného závazným slovním zněním, musí být tento zápis doslovný), popř. i jiné zápisy, nařízené tímto nebo jiným předpisem SŽ.

Hlášení telekomunikačním zařízením nemusí zaměstnanec dokumentovat v telefonním zápisníku v případě, že hlášení je dokumentováno v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci).

(2) Zápisy v telefonním zápisníku mohou být nahrazeny záznamem hovorů, pořízeným záznamovým zařízením na jiných médiích, pouze v případě, že výpravčí má možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout. Na záznamu hovoru musí být registrován datum a čas zaznamenávaných informací. Činnost záznamového zařízení musí být trvale kontrolována.

(3) Zápis v telefonním zápisníku musí být proveden:

a) nařizují-li to výslovně příslušná ustanovení tohoto předpisu nebo jiný vnitřní předpis SŽ (např. předpis Bp1);

b) v případě poruchy záznamového zařízení;

c) v případě, že výpravčí nemá možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout.

(4) V telefonním zápisníku se musí uvést číslo fonogramu u všech zápisů, které jsou do telefonního zápisníku prováděny (vyjma zápisu datumu nového dne, zápisu nového roku a zápisu o odevzdávce výkonu dopravní služby)

(5) V případě, že tento předpis nařizuje provedení zápisu červeně do telefonního zápisníku, použije se červená barva u všech údajů zapsaných v příslušném zápise (tzn. čas, číslo zprávy, stanice, obsah zprávy).

(6) Ve všech případech, kdy je v tomto předpisu uvedeno, že jiný zaměstnanec provádí zápis do telefonního zápisníku výpravčího (výhybkáře, strážníka oddílu apod.), je tímto myšleno i hlášení provedené prostřednictvím telekomunikačního zařízení, které musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením. Je-li hlášení prováděno telefonním zařízením, musí hlášení obsahovat i telefonní číslo, ze kterého je hlášení prováděno.

(7) Dokumentuje-li výpravčí hlášení podle odst. (6) tohoto článku, musí po provedení zápisu do telefonního zápisníku zápis přečíst zaměstnanci, který hlášení prováděl a ten musí výpravčímu potvrdit, že provedený zápis odpovídá skutečnostem, které mu ohlásil. Nesouhlasí-li zápis, musí být výpravčím opraven podle pokynů zaměstnance, který hlášení prováděl.

(8) Vzor telefonního zápisníku a další podrobnosti o jeho vedení jsou uvedeny v předpise Z11.

●8 ●9

článek 392
Dopravní deník

(1) Dopravní deník je tiskopis pro náhradní dopravní dokumentaci, do něhož zapisují výpravčí údaje o jízdách vlaků a PMD, popř. i jiné předepsané údaje v případě poruchy provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

(2) K vedení dopravního deníku výpočetní technikou je dovoleno používat pouze provozní aplikace, schválené gestorským útvarem tohoto předpisu[68], který je také oprávněn schvalovat úpravy a vydávat další doplňující pokyny k vedení dopravního deníku výpočetní technikou.

(3) Při vedení dopravního deníku výpočetní technikou mohou být některé zápisy prováděny odchylně od ustanovení tohoto předpisu. Příslušné pasáže ZDD, týkající se vedení, zápisů a úpravy dopravního deníku musí být upraveny podle návodu k obsluze. Návod k obsluze musí být součástí ZDD.

(4) Zápisy, které do dopravního deníku provádějí jiní zaměstnanci než výpravčí, který dopravní deník vede (stanovuje-li to ZDD), se ve stanicích, kde se dopravní deník vede výpočetní technikou, zapisují do telefonního zápisníku. Písemné hlášení o provedení přípravy vlakové cesty se zapisuje do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, příp. do jiného dokumentu povoleného ZDD, včetně způsobu provedení zápisu.

(5) Doporučený vzor dopravního deníku je uveden v Příloze C, včetně způsobu vyplňování údajů.

●8 ●9

článek 393
Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty

(1) Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty je tiskopis, do kterého zaměstnanci, kteří hlásí provedení přípravy vlakové cesty, zapisují údaje o volnosti a správném postavení vlakové cesty, popř. i hlášení předvídaných odjezdů.

(2) Doporučený vzor zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty je uveden v Příloze C, včetně způsobu vyplňování údajů.

[68] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 394
Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů a Zápisník předvídaných odjezdů

(1) Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého strážníci oddílu zapisují předvídané odjezdy, dané i došlé telefonické odhlášky a údaje o jízdách PMD.

(2) Doporučený vzor zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů je uveden v Příloze C, včetně způsobu vyplňování údajů.

(3) Zápisník předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého závoráři zapisují předvídané odjezdy a údaje o jízdách PMD.

(4) Doporučený vzor zápisníku předvídaných odjezdů je uveden v Příloze C, včetně způsobu vyplňování údajů.

ČÁST JEDENÁCTÁ
USTANOVENÍ PRO ELEKTRIZOVANÉ TRATĚ A VLAKY S PRŮBĚŽNÝM NAPÁJECÍM VEDENÍM CENTRÁLNÍHO ZDROJE ENERGIE

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 395
Základní pojmy

(1) **Děličník** je nepřenosné neproměnné návěstidlo pro elektrický provoz umístěné v trolejovém vedení, které upozorňuje na místo úsekového děliče.

(2) **Návěstidlo pro elektrický provoz** je návěstidlo, které uděluje pokyny pro elektrický provoz, popř. pro napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie.

(3) **Výlukové návěstidlo pro elektrický provoz** je přenosné návěstidlo pro elektrický provoz. Ve dnech, kdy se napěťová výluka nekoná, nesmí být návěstní znak výlukových návěstidel pro elektrický provoz pro strojvedoucího viditelný.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 396
Návěstidla pro elektrický provoz

(1) Nepřenosnými návěstidly pro elektrický provoz a výlukovými návěstidly pro elektrický provoz se všechny vlaky (PMD, posunové díly) vedené vozidly závislé trakce řídí vždy jako vlaky (PMD, posunové díly) s vedoucími vozidly nevybavenými ETCS.

(2) Návěstní znaky na návěstidlech pro elektrický provoz mohou být tvořeny:

a) bílými odrazkami kruhového tvaru;

b) znaky z reflexního materiálu;

c) u proměnných návěstidel pro elektrický provoz světly bílé barvy nebo celou svítící plochou v barvách příslušné návěsti.

(3) **Připravte se k vypnutí proudu**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva svislé bílé pruhy vedle sebe

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- předvěstí strojvedoucímu návěst **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr**

(4) **Vypněte proud**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U" s přerušenými svislými čarami

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu:

  1. elektrického vozidla ukončit nejpozději v úrovni této návěsti odběr trakčního proudu (ukončit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě), vypnout pomocné pohony a napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie

  2. motorového hnacího vozidla vypnout na neelektrizované trati nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie. Na elektrizované trati tato návěst pro strojvedoucího motorového hnacího vozidla neplatí

(5) **Vypněte napájení průběžného vedení**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U" s přerušenými svislými čarami, pod modrou deskou je jedna nebo více obdélníkových, na delší straně postavených bílých desek s černým symbolem proudového systému

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla vypnout nejpozději v úrovni této návěsti napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, pokud by bylo napájeno proudovým systémem, vyznačeným na bílé desce

(6) Proudové systémy jsou na bílých deskách vyznačeny následujícími symboly:

a) „50"- střídavý proud o frekvenci 50 Hz;

b) „22" - střídavý proud o frekvenci 22 Hz;

c) „16"- střídavý proud o frekvenci 16,7 Hz;

d) „="- stejnosměrný proud.

(7) **Vypněte trakční odběr**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř modrobílá šachovnice s devíti poli, jejíž rohová pole jsou bílá

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce ukončit nejpozději v úrovni této návěsti odběr trakčního proudu
- na střídavé trakční soustavě současně přikazuje ukončit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě

(8) **Zapněte proud**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U"

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte proud**, dovoluje strojvedoucímu vozidla závislé trakce začít odebírat trakční proud (zahájit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě, pokud je tato v předmětném úseku dovolena), zapnout pomocné pohony a zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst
- byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte napájení průběžného vedení**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst
- byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěn návěstí **Vypněte trakční odběr**, dovoluje strojvedoucímu vozidla závislé trakce začít odebírat trakční proud (zahájit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě, pokud je tato v předmětném úseku dovolena), když toto vozidlo minulo tuto návěst
- dovoluje strojvedoucímu motorového hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst

(9) V úseku vymezeném návěstmi **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nebo návěstmi **Vypněte trakční odběr** a **Zapněte proud** je zakázáno stání vozidel závislé trakce se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné pouze se svolením elektrodispečera prostřednictvím výpravčího.

(10) **Připravte se ke stažení sběrače**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva krátké vodorovné bílé pruhy umístěné symetricky, levý ve spodní a pravý v horní části desky

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- předvěstí strojvedoucímu vozidla závislé trakce návěst:

  1. **Stáhněte sběrač**
  2. **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**
  3. **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**
  4. **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** nebo
  5. **Všechny koleje bez trakčního vedení**

(11) Předvěstí-li návěst **Připravte se ke stažení sběrače** návěst **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** nebo **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení**, musí být tato návěst vždy doplněna směrovou šipkou (viz obrázek 65 a obrázek 229).



obrázek 229

(12) **Stáhněte sběrač**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř vodorovný bílý pruh v úhlopříčce

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

(13) **Zdvihněte sběrač**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř svislý bílý pruh v úhlopříčce

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- dovoluje strojvedoucímu jízdu vozidla závislé trakce se zdviženým sběračem, když vozidlo závislé trakce mine tuto návěst

(14) V úseku vymezeném návěstí **Stáhněte sběrač** a **Zdvihněte sběrač**, je zakázáno stání vozidel závislé trakce se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné jen se souhlasem elektrodispečera prostřednictvím výpravčího.

(15) **Všechny koleje bez trakčního vedení**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílý čtverec postavený na vrcholu s bílým středem

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje buď na to, že dále jsou všechny koleje bez trakčního vedení, nebo že následující úseky trakčního vedení nejsou sjízdné
- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

(16) Návěst **Všechny koleje bez trakčního vedení** může být umístěna jen před výhybkou. U jednoduché výhybky platí pro oba směry jízdy přes výhybku a u křižovatkové výhybky pro všechny směry jízdy přes výhybku.

(17) **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím vzhůru a uprostřed bílý střed

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje buď na to, že v přímém směru je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení v přímém směru není sjízdný
- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

(18) Při umístění návěsti **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení** u jednoduché výhybky upozorňuje na kolej bez trakčního vedení pro přímý směr jízdy přes výhybku. Návěst **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení** se neumísťuje na konci kusé koleje, pokud je trakční vedení sjízdné v celé délce kusé koleje.

(19) **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doprava a uprostřed bílý střed

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje buď na to, že ve směru doprava je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení ve směru doprava není sjízdný
- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

(20) Návěst **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení** může být umístěna jen před výhybkou. U jednoduché výhybky platí pro směr jízdy přes výhybku odbočným směrem doprava a u křižovatkové výhybky pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zleva doprava nebo odbočným směrem zprava doprava.

(21) **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dvě strany bílého čtverce s vrcholem směřujícím doleva a uprostřed bílý střed

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- upozorňuje buď na to, že ve směru doleva je kolej bez trakčního vedení, nebo že následující úsek trakčního vedení ve směru doleva není sjízdný
- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

(22) Návěst **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** může být umístěna jen před výhybkou. U jednoduché výhybky platí pro směr jízdy přes výhybku odbočným směrem doleva a u křižovatkové výhybky pro směr jízdy přes výhybku přímým směrem zprava doleva nebo odbočným směrem zleva doleva.

(23) Strojvedoucí vozidla závislé trakce musí předpokládat, že za návěstidly pro elektrický provoz, které zakazují jízdu se zdviženým sběračem, může být umístěn bezpečnostní prvek (např. hákovnice) a musí mít v úrovni těchto návěstidel vždy sběrač stažen.

(24) **Začátek stejnosměrné trakční soustavy**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř dva vodorovné bílé pruhy nad sebou, symetricky umístěné v úhlopříčce

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce vypnout vozidlo závislé trakce jiné trakční soustavy než stejnosměrné trakční soustavy s napětím 3 kV z činnosti, u vícesystémového vozidla závislé trakce přepnout na příslušnou trakční soustavu

(25) **Začátek jednofázové trakční soustavy**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílá sinusovka, symetricky umístěná na vodorovné úhlopříčce

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce vypnout vozidlo závislé trakce jiné trakční soustavy než střídavé trakční soustavy s napětím 25 kV, 50 Hz z činnosti, u vícesystémového vozidla závislé trakce přepnout na příslušnou trakční soustavu

(26) **Začátek jednofázové trakční soustavy**



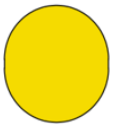
čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílá sinusovka, symetricky umístěná na vodorovné úhlopříčce, nad ní bílá číslice „15"

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce vypnout vozidlo závislé trakce jiné trakční soustavy než střídavé trakční soustavy s napětím 15 kV, 16,7 Hz z činnosti, u vícesystémového vozidla závislé trakce přepnout na příslušnou trakční soustavu

(27) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé i nezávislé trakce je povinen v úseku změny trakční soustavy vždy vypnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie nejpozději v úrovni návěsti **Stáhněte sběrač**. Zapnout jeho napájení má dovoleno, až když návěst **Zdvihněte sběrač** mine celá souprava.

(28) **Úsekový dělič**



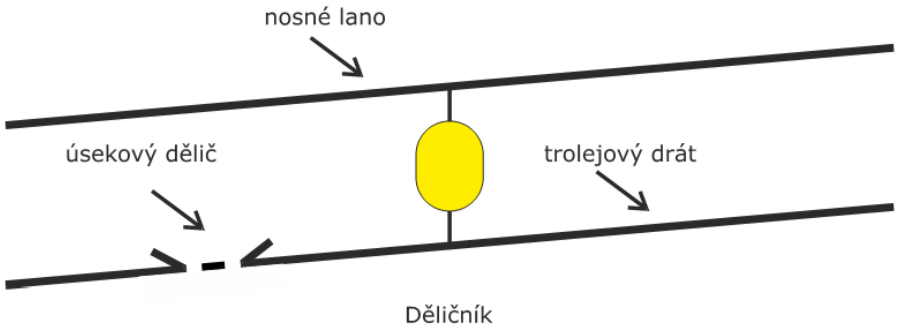
děličník

žlutý nepravidelný elipsoid, na kterém musí být uprostřed dva žluté vodorovné pruhy z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem přes přilehlý úsekový dělič
- strojvedoucímu vozidla závislé trakce je zakázáno za úsekovým děličem s děličníkem zvednout sběrač, pokud dostal pokyn ke stažení sběračů i jiným způsobem:

  1. jiným návěstidlem než děličníkem, nebo
  2. písemným rozkazem, nebo
  3. ústně nebo
  4. telekomunikačním zařízením

(29) Umístění děličníku v trakčním vedení.



obrázek 230

(30) Děličník musí být umístěn u úsekového děliče oddělující trakční vedení manipulační koleje, která je v základní stavu bez napětí trakčního vedení.

(31) Pokud je strojvedoucí vozidla závislé trakce zpraven výpravčím přímo nebo prostřednictvím odborně způsobilého zaměstnance určeného dopravcem (při posunu s posunovou četou) o neplatnosti děličníku, nemusí jet přes přilehlý úsekový dělič se staženým sběračem.

(32) **Zákaz rekuperace**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "R" přeškrtnuté červeným pruhem, spojujících střed levé spodní strany se středem pravé horní strany

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- označuje začátek úseku, kde není dovoleno použití rekuperace (viz pokyn provozovatele dráhy SŽ)[69]

[69] SŽ PPD-03/2021 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Podmínky provozu rekuperace EHV/EJ na trakčních soustavách AC 25 kV 50 Hz a 3 kV DC

(33) **Rekuperace povolena**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř bílé písmeno "R"

návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- označuje začátek úseku, ve kterém je dovoleno použití rekuperace

(34) Elektrodispečer může nařídit výpravčím, aby zpravovali strojvedoucí vozidel závislé trakce vozidel vybavených rekuperační brzdou o zákazu rekuperace v daném úseku. Zpravení o zákazu rekuperace musí být provedeno písemným rozkazem.

(35) Dostal-li strojvedoucí pokyn o zákazu rekuperace písemným rozkazem, musí učinit taková opatření, aby nedošlo k rekuperaci elektrické energie do trakčního vedení. Pokud na hnacím vozidle nelze rekuperaci vypnout nezávisle na elektrodynamické brzdě, je nutné vypnout i elektrodynamickou brzdu.

(36) V úseku vymezeném návěstmi **Vypněte proud**, **Zapněte proud** nebo u střídavé trakční soustavy v úseku vymezeném návěstmi **Vypněte trakční odběr** a **Zapněte proud** se návěsti **Zákaz rekuperace** a **Rekuperace povolena** pro tento úsek neumísťují. Návěsti **Zákaz rekuperace** nebo **Rekuperace povolena** se umístí pouze v případě, dochází-li za tímto úsekem ke změně podmínek rekuperace.

(37) U vlaků (PMD, posunových dílů), jejichž jízda je ovládána z řídicího vozu, se úseky, vymezené návěstidly pro elektrický provoz, nevztahují k řídicímu vozu, ale k vlastnímu hnacímu vozidlu; napájení průběžného vedení centrálního zdroje elektrické energie je však třeba vypnout nejpozději v době, kdy je čelo vlaku v úrovni návěsti:

a) **Stáhněte sběrač** v úseku změny trakční soustavy;

b) **Vypněte proud** v případě nezávislého hnacího vozidla na neelektrizované trati;

c) **Vypněte napájení průběžného vedení**.

(38) **Začátek snížené výšky trolejového drátu**



čtvercová, na vrcholu postavená oranžová deska s bílým okrajem, na ní černý blesk směřující dolů, symetricky umístěný k svislé úhlopříčce, nad ním je jedna bílá odrazka

pod oranžovou deskou je obdélníková, na delší straně postavená bílá deska s černým číslem udávajícím skutečnou výšku trolejového drátu nad temenem kolejnic na nejnižším místě

- upozorňuje na začátek snížené výšky trolejového drátu
- přikazuje strojvedoucímu vozidel pro údržbu trakčního vedení zastavit, je-li pracovní plošina obsazena zaměstnancem; pokračovat v jízdě je strojvedoucímu dovoleno jen po svolení od zaměstnance odpovědného za bezpečnost na pracovním místě

(39) Návěst **Začátek snížené výšky trolejového drátu** ovlivňuje v některých případech jízdu s mimořádnou zásilkou nebo jízdu speciálního vozidla. Vyžadují-li místa se sníženou výškou trolejového drátu opatření u vlaku s mimořádnou zásilkou, stanoví je příkaz k dopravě mimořádné zásilky nebo speciálního vozidla.

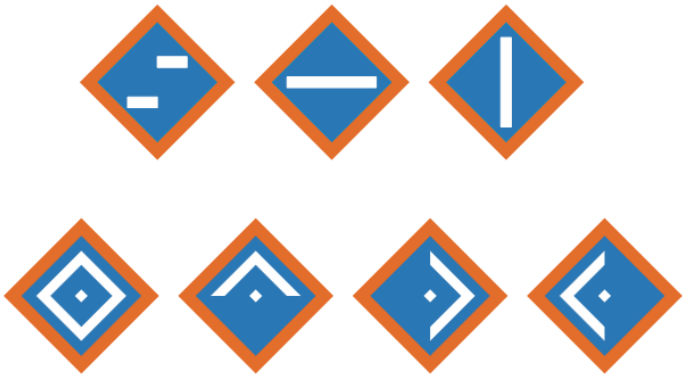
(40) **Konec snížené výšky trolejového drátu**



čtvercová, na vrcholu postavená bílá deska s černým orámováním a bílým okrajem

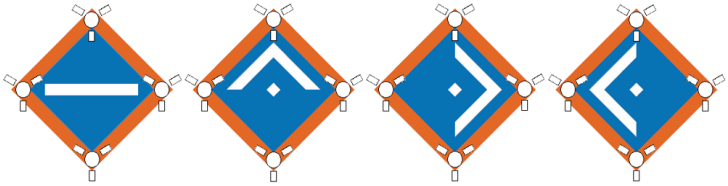
- upozorňuje na konec úseku se sníženou výškou trolejového drátu

(41) U výlukových návěstidel pro elektrický provoz je modrá deska ohraničena oranžovým okrajem (viz obrázek 231). Význam návěstí je stejný, jako u návěstidel nepřenosných.



obrázek 231

(42) Výluková návěstidla pro elektrický provoz mohou být zvýrazněna bílým zábleskovým světlem (viz obrázek 232).



obrázek 232

Zábleskové světlo nemění význam návěsti, pouze zvýrazňuje umístění návěstidla v kolejišti.

Význam výlukových návěstidel pro elektrický provoz se zvýrazněním zábleskovými světly je shodný s významem výlukových návěstidel pro elektrický provoz bez zvýraznění zábleskovými světly.

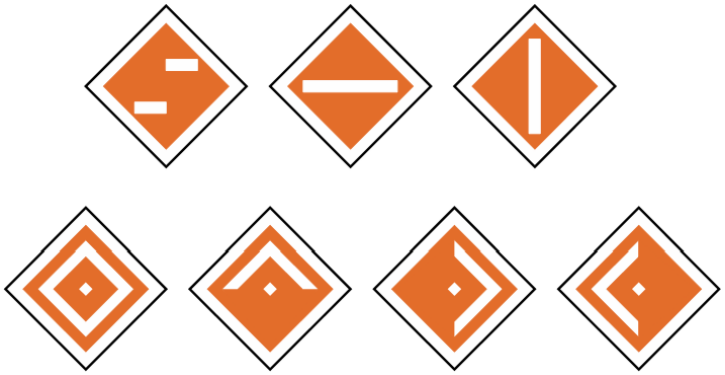
Zhasnutí jednoho, několika nebo všech zábleskových světel, nebo závada zábleskového světla (změna frekvence záblesků) nemění význam návěsti výlukového návěstidla.

(43) Výluková návěstidla pro elektrický provoz se zábleskovým zvýrazněním se umísťují přednostně na kolejích, kde se předpokládá silnější provoz vlaků.

Výluková návěstidla pro elektrický provoz se zábleskovým zvýrazněním se nesmí umístit do sestavy trakčního vedení.

(44) V úseku vymezeném návěstí **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení**, **Všechny koleje bez trakčního vedení** a návěstí **Zdvihněte sběrač**, je zakázáno stání vozidel závislé trakce se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné jen se souhlasem elektrodispečera prostřednictvím výpravčího.

(45) Dříve zřízená výluková návěstidla pro elektrický provoz s oranžovou deskou (viz obrázek 233) není možno od účinnosti tohoto předpisu používat.



obrázek 233

(46) Pokud strojvedoucí vozidla závislé trakce dostal při napěťové výluce trakčního vedení pokyn ke stažení sběrače výlukovým návěstidlem pro elektrický provoz, může sběrač zdvihnout pouze na návěst výlukového návěstidla pro elektrický provoz, popř. na pokyn výpravčího, daný písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením.

Návěst **Zdvihněte sběrač** na nepřenosném návěstidle pro elektrický provoz v úseku napěťové výluky trakčního vedení neplatí.

(47) Odpovědnost za správné umístění (odstranění) výlukových přenosných návěstidel pro elektrický provoz při napěťové výluce má OZOV nebo jím pověřený zaměstnanec, pokud jiného zaměstnance nestanoví VR.

(48) Je zakázáno umístit mezi výlukové návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače**, popř. doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost** a výlukové návěstidlo s návěstí **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení** nebo **Všechny koleje bez trakčního vedení** výlukové návěstidlo s návěstí **Zdvihněte sběrač** nebo **Připravte se ke stažení sběrače**, popř. doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost**.

(49) Příklady umístění návěstidel pro elektrický provoz jsou graficky znázorněny v Příloze A.

(50) Návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** se na elektrizované trati umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr** na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 600 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 800 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h.

Na tratích s traťovou rychlostí vyšší než 160 km/h musí být vždy návěsti pro elektrický provoz systémem ETCS přenášeny na mobilní část ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**.

Na tratích s traťovou částí ETCS úroveň 2 bez konvenčních návěstidel musí být návěst **Připravte se k vypnutí proudu** umístěna nejméně na 400 m a musí být vždy návěsti pro elektrický provoz (včetně výlukových) systémem ETCS přenášeny na mobilní část ETCS v módu **Plný dohled (FS)**, **Podle rozhledu (OS)** nebo **Nikoliv vedoucí (NL)**.

(51) Návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače** se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstmi **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** nebo **Všechny koleje bez trakčního vedení** na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 600 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 800 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h.

Na tratích s traťovou rychlostí vyšší než 160 km/h musí být návěsti pro elektrický provoz systémem ETCS přenášeny na mobilní část ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**. V případě nepřenášení výlukových návěstidel systémem ETCS na DMI nesmí být dovolena rychlost vyšší než 160 km/h v úseku od prvního výlukového návěstidla s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače** po poslední výlukové návěstidlo s návěstí **Zdvihněte sběrač** v daném směru.

Na tratích s traťovou částí ETCS úroveň 2 bez konvenčních návěstidel musí být návěst **Připravte se ke stažení sběrače** umístěna nejméně na 400 m a musí být vždy návěsti pro elektrický provoz (včetně výlukových) systémem ETCS přenášeny na mobilní část ETCS v módu **Plný dohled (FS)**, **Podle rozhledu (OS)** nebo **Nikoliv vedoucí (NL)**.

(52) V odůvodněných případech (např. umístění návěsti **Připravte se ke stažení sběrače** před ŽST) mohou být vzdálenosti podle odst. (50) a (51) tohoto článku prodlouženy až na dvojnásobek stanovené vzdálenosti.

(53) Na kolejích určených pro jízdu vlaků musí být umístěna návěst **Připravte se k vypnutí proudu** nebo **Připravte se ke stažení sběrače** před příslušnou návěstí pro elektrický provoz na stanovenou vzdálenost [viz odst. (50) a (51) tohoto článku], vyjma případů, kdy je úsek trati před předvěstěným návěstidlem pro elektrický provoz kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvraťové dopravny, kusé koleje).

(54) Pro tratě bez trakčního vedení s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h (včetně), se návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** neumísťuje.

Pro tratě bez trakčního vedení s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h se návěst **Připravte se k vypnutí proudu** umisťuje na vzdálenost nejméně 600 m před návěstí **Vypněte proud**.

(55) V případě, že elektrodispečer prostřednictvím výpravčího nařizuje strojvedoucímu jízdu se sníženým výkonem, musí stanovit i podmínky k této jízdě.

(56) **Jízdou sníženým výkonem** se rozumí takový způsob jízdy činného vozidla závislé trakce, při kterém strojvedoucí omezí velikost okamžitého výkonu vozidla závislé trakce za účelem snížení výkonových požadavků vozidla na trakční napájecí soustavu. Strojvedoucí pro snížení výkonu využije technických možností příslušné řady vozidla závislé trakce s přihlédnutím k traťovým poměrům, druhu a hmotnosti vlaku.

(57) Jízda sníženým výkonem může znamenat snížení rychlosti vlaku a je proto nutné počítat s prodloužením jízdních dob.

(58) V případě, že hnací vozidlo není schopno dodržet podmínky jízdy se sníženým výkonem, musí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně oznámit zaměstnanci, který mu jízdu se sníženým výkonem nařizuje.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 397
Indikátory s návěstmi pro elektrický provoz

(1) Návěstní znaky na indikátorech s návěstmi pro elektrický provoz mohou být tvořeny

a) pouze svítícím symbolem příslušné návěsti (viz obrázek 234);

b) světelným návěstidlem pro elektrický provoz (tzn. příslušná návěst svítí celá v barvách návěsti pro elektrický provoz v souladu s tímto předpisem).

(2) **Stáhněte sběrač**



čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s černým orámováním a bílým okrajem, uvnitř znak tvořený svítícím vodorovným bílým pruhem v úhlopříčce

- přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti

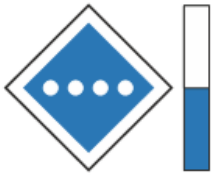
(3) Dojde-li k náhlé změně zhaslého návěstidla na návěst **Stáhněte sběrač**, strojvedoucí podle možností stáhne sběrač.

V případě, že po zdvižení sběrače za návěstí **Zdvihněte sběrač** je v trakčním vedení napětí, pokračuje strojvedoucí v další jízdě bez omezení.

Za návěstí **Zdvihněte sběrač** pokračuje v další jízdě bez omezení i strojvedoucí, který stáhl sběrač ještě před návěstí **Stáhněte sběrač**.

V případě, že po zdvižení sběrače za návěstí **Zdvihněte sběrač** není v trakčním vedení napětí, postupuje strojvedoucí podle čl. 403.

(4) Je-li indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** doplněn označovacím pásem s modrými a bílými pruhy stejné délky, umístěným pod indikátorem nebo vedle indikátoru, platí pouze pro posun. Seznam těchto indikátorů musí být uveden v TTP a v ZDD. Před indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** platný pouze pro posun se nepřenosná návěst **Připravte se ke stažení sběrače** neumísťuje.



obrázek 234

(5) Při zhasnutí indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

(6) Pokud však nesvítí návěst na indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** doplněném modro bílým označovacím pásem a strojvedoucí byl zpraven písemným rozkazem, že při posunu na záhlaví je vypnuta část trakčního vedení za tímto indikátorem, musí jednat, jako kdyby indikátor svítil.

(7) V úseku vymezeném indikátorem pro návěst **Stáhněte sběrač** (viz odst. (2) tohoto článku) a návěstidlem s návěstí **Zdvihněte sběrač** je zakázáno stání vozidel závislé trakce se zdviženým sběračem. Zvednutí sběračů je možné jen se souhlasem elektrodispečera prostřednictvím výpravčího. Toto ustanovení musí být dodrženo i v případě, když indikátory nesvítí.

(8) V případě indikátoru **Stáhněte sběrač** (viz obrázek 234) je dovoleno stání vozidel závislé trakce se zdviženým sběračem za zhaslým indikátorem.

(9) V případě, že dojde k poškození indikátoru, musí být po dobu jeho poruchy nahrazen návěstidlem s návěstí **Stáhněte sběrač** (viz obrázek 234 tohoto předpisu) a strojvedoucí musí být o umístění tohoto návěstidla zpraven písemným rozkazem. Pokud indikátorem nemá být návěstěna návěst **Stáhněte sběrač**, nemusí se v době jeho poruchy nahrazovat jiným návěstidlem.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 398
Řízení jízd vlaků a posunu

(1) Pokyny pro obsluhu sběračů nebo pro odběr proudu z trakčního vedení musí být strojvedoucímu vozidla závislé trakce vyjádřeny příslušnými návěstmi.

(2) Ustanovení o jízdách posunových dílů s vozidly závislé trakce jsou uvedena v čl. 250.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 399
Ustanovení pro používání sběračů

(1) V žádném případě nesmí být použit při jízdě ani stání vozidla závislé trakce poškozený nebo nefunkční sběrač (např. vadné obložení sběrače, nevyhovující přítlačná síla sběrače).

(2) Činná a k službě pohotová vozidla závislé trakce smí být do vlaku (posunového dílu) řazena nejvýše ve dvojicích (i v kombinaci jedno činné hnací vozidlo spojené s jedním k službě pohotovým hnacím vozidlem). Dvoudílná hnací vozidla nebo dvojice hnacích vozidel zapojených do vícenásobného řízení se pro účely této kapitoly považují za dvojici hnacích vozidel.

(3) Při zařazení dvou nebo více dvojic činných (k službě pohotových) vozidel závislé trakce do vlaku (posunového dílu) musí být jednotlivé dvojice od sebe odděleny skupinou vozidel o délce nejméně 200 m.

(4) Spojení tří a více činných nebo k službě pohotových vozidel závislé trakce a elektrických jednotek (včetně jejich kombinace) není dovoleno. Výjimka z tohoto ustanovení je dovolena pro spojení tří nebo více činných (k službě pohotových) elektrických jednotek při stanovené rychlosti nejvýše 120 km/h (při dodržení stanovené přítlačné síly u všech činných sběračů). Také u lokomotivních vlaků platí, že skupina vozidel závislé trakce obsahuje maximálně dvě činná vozidla závislé trakce (event. jedno činné a jedno k službě pohotové vozidlo závislé trakce). Třetí a každé další vozidlo závislé trakce ve skupině může být přepravováno pouze v nečinném režimu, tj. pouze se staženým sběračem.

(5) Pro rychlost nad 120 km/h je použití výjimky podle odst. (4) tohoto článku možné jedině tehdy, když provozovatel vozidel závislé trakce předem prokáže (např. zkouškou) Správě železnic, že provozní chování jak jednotlivých sběračů, tak i skupiny současně činných sběračů jako celku, splňuje požadavky příslušných technických norem a „Technických specifikací pro interoperabilitu“.

(6) U samostatně řazeného činného nebo k službě pohotového vozidla závislé trakce se dvěma sběrači pro příslušný trakční systém se za jízdy i při stání používá jeden sběrač, pokud není odst. (7), (8) a (9) tohoto článku stanoveno jinak.

(7) Při námraze na troleji je možná jízda vedoucího vozidla závislé trakce se dvěma zdviženými sběrači do rychlosti 50 km/h mimo jízdy:

a) přes výhybky,

b) přes neutrální pole kryté návěstmi **Vypněte proud** a **Vypněte trakční odběr**,

je však možná pouze s jedním zdviženým sběračem.

(8) Při rozjezdu vlaku (posunového dílu) je na vozidle závislé trakce povoleno použití dvou zdvižených sběračů (pokud je má vozidlo závislé trakce k dispozici). Na stejnosměrné trakční soustavě je doporučeno použití dvou sběračů pro snížení rizika přepálení troleje v případě možnosti jejich aktivace. Rozjezd vlakové soupravy je definován již počátkem odběru trakčního proudu. Rozjezd soupravy ve smyslu tohoto ustanovení probíhá v rozmezí rychlosti 0 až 20 km/h.

(9) Při napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie stojícího vlaku (popř. předtápěných vlakových souprav) na stejnosměrné trakční soustavě musí být na vozidle závislé trakce zdviženy oba sběrače, je-li jimi vozidlo pro tento trakční systém vybaveno a vozidlo to umožňuje. Povinnost použít oba sběrače nemusí strojvedoucí vozidla závislé trakce dodržet, pokud ji z technického hlediska vyhodnotí jako nedůvodnou např. pro krátkodobost zastavení či velmi nízkou odběrovou náročnost u napájené soupravy.

(10) U elektrických jednotek se za všech okolností používá nejvíce jeden zdvižený sběrač na vozidle závislé trakce.

(11) Dopravce musí vlastním předpisem blíže specifikovat použití sběračů na vozidle závislé trakce (nebo více spojených vozidlech závislé trakce). Tento předpis musí dopravce projednat s příslušnou OS Správy železnic[70].

(12) Při projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů vozidly závislé trakce se zvednutým sběračem může za určitých okolností docházet ke zvýšenému opotřebení jak trakčního vedení, tak i součástí sběrače. Z tohoto důvodu může dopravce na základě svých provozních zkušeností a poznatků z údržby vozidel závislé trakce vydat vlastní předpis pro strojvedoucí za účelem šetrnějšího projíždění elektrických dělení a úsekových děličů (pro určité provozní situace, určitý druh a velikost zátěže, jen pro určité řady vozidel závislé trakce apod.).

(13) Šetrnějším projížděním přes elektrická dělení a úsekové děliče se rozumí zejména snížení trakčního proudu, vypnutí trakčního proudu, zcela nulový odběr proudu sběračem, popř. stažení sběrače vozidla závislé trakce. Pokyny nařízené příslušnými návěstmi pro elektrický provoz však musí být vždy dodrženy.

(14) Odstavení vozidla závislé trakce bez lokomotivní čety se zvednutým sběračem (tzv. aktivní odstavení vozidla) je na dráhách provozovaných SŽ povoleno jen tehdy, pokud to dovolují schválené technické podmínky příslušného vozidla závislé trakce a je-li systém umožňující aktivní odstavení vozidla technicky zcela v pořádku (odpovídá dopravce). V opačném případě musí mít odstavené vozidlo závislé trakce stažené všechny své sběrače.

[70] V době schválení tohoto předpisu je to odbor elektrotechniky a energetiky.

●8 ●13

článek 400
Obsluha úsekových odpojovačů

(1) Úsekové odpojovače s výjimkou úsekových odpojovačů místního významu (pro vypnutí napětí trakčního vedení nad manipulačními kolejemi apod.) smí obsloužit jen oprávněný zaměstnanec Správy železnic, při dodržení povinností uvedených v této kapitole, a to jen na rozkaz nebo se souhlasem elektrodispečera. Příkazy k obsluze úsekových odpojovačů smí přejímat od elektrodispečera výpravčí nebo jiný odborně způsobilý zaměstnanec SŽ.

(2) Úsekové odpojovače místního významu obsluhuje nebo jejich obsluhu nařizuje podle potřeby výpravčí bez souhlasu elektrodispečera.

(3) Dříve než výpravčí obslouží nebo přikáže obsloužit úsekové odpojovače, nařídí strojvedoucím vozidel závislé trakce se zdviženými sběrači stojících na kolejích v obvodu části trakčního vedení odpojované od napětí, aby stáhli sběrače a zaměstnancům oprávněným k činnosti na elektrickém zařízení a v jeho blízkosti, aby vypnuli předtápění.

(4) Úsekové odpojovače smějí obsluhovat jen k tomu oprávnění zaměstnanci. V ZDD se uvede, ve kterých pracovních zařazeních musí mít zaměstnanci oprávnění k obsluze úsekových odpojovačů (kromě zaměstnanců OSPD). V ZDD se též musí uvést a ve schématu trakčního vedení vyznačit, které úsekové odpojovače smí výpravčí obsluhovat nebo jejich obsluhu přikázat oprávněnému zaměstnanci jen na rozkaz nebo se souhlasem elektrodispečera a které může obsluhovat sám anebo z jeho příkazu oprávněný zaměstnanec bez souhlasu elektrodispečera.

(5) Při obsluze úsekových odpojovačů, překlenujících vzdušné izolace, které oddělují trakční vedení širé trati a stanice, a po celou dobu jejich odpojení nesmějí být na kolejích mezi vjezdovým návěstidlem (popř. místem v jeho úrovni) a krajní výhybkou žádná vozidla závislé trakce se zdviženým sběračem.

(6) Tam, kde se používá univerzálních klíčů, musí být vždy uloženy u výpravčího. Před místní obsluhou úsekového odpojovače musí zaměstnanec překontrolovat pohledem stav připojení vodivého spojení trakční podpěry s kolejnicovým vedením. Zjistí-li závadu v tomto spojení, nesmí obsloužit úsekový odpojovač, dokud odborně způsobilý zaměstnanec závadu neodstranil.

(7) Obsluhující zaměstnanec musí při ruční obsluze úsekových odpojovačů použít ochranné pomůcky podle SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.

Ručně ovládaný úsekový odpojovač se musí zapnout nebo vypnout rychlým pohybem ovládací páky. Po ukončení obsluhy úsekového odpojovače ohlásí zaměstnanec výpravčímu splnění rozkazu.

(8) Při nebezpečí, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, odpojí výpravčí nebo na jeho příkaz oprávněný zaměstnanec příslušný odpojovač i bez rozkazu nebo souhlasu elektrodispečera. O odpojení zpraví výpravčí co nejdříve elektrodispečera.

(9) V ZDD musí být:

a) uveden postup ruční obsluhy úsekových odpojovačů;

b) uveden postup při používání univerzálních klíčů od úsekových odpojovačů, klik k ručnímu pohonu dálkového (ústředního) ovládání úsekových odpojovačů;

c) uvedena místa úschovy ochranných pomůcek; výdej a vrácení zaznamenává zaměstnanec pověřený úschovou do zvláštního záznamníku vždy proti podpisu;

d) schéma napájení a dělení trakčního vedení stanice a přilehlých mezistaničních úseků podle skutečnosti. Podklady, popř. zpracovanou dokumentaci dodá OSPD, ve které v případě potřeby uvede i umístění jiných nebezpečných elektrických zařízení.

Ve schématu stanice musí být uvedeny koleje s trakčním vedením v celé délce nebo i jen v části. Schematický plánek musí být vyvěšen na stanovištích, kde se obsluhuje dálkové (ústřední) ovládání úsekových odpojovačů, nebo provádí jízda vlaků (PMD, posunových dílů) s hnacími vozidly závislé trakce.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 401
Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

(1) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu (závadu) na trakčním vedení, na vozidlech závislé trakce (poruchu sběrače), dalších vozidlech nebo na napájecích zařízeních, která mají vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, musí zajistit všemi dostupnými prostředky zastavení vlaku (PMD, posunového dílu), jehož jízda je ohrožena zjištěnou poruchou (závadou) a oznámit poruchu (závadu) na trakčním vedení výpravčímu (není-li jím výpravčí sám). V hlášení musí uvést druh a místo poruchy.

(2) Poruchu trakčního vedení na širé trati a ve stanici oznámí výpravčí ihned elektrodispečerovi a provoznímu dispečerovi CDP.

(3) Při nahlášené poruše trakčního vedení musí výpravčí předpokládat narušení průjezdného průřezu i v sousedních kolejích.

(4) Závady a poruchy na trakčním vedení (napájecích zařízeních), které mají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být odstraněny za výluky dotčeného zařízení (viz ustanovení čl. 422). Elektrodispečer musí do doby zahájení výluky stanovit podmínky pro jízdy vozidel v úseku dotčeném poruchou (závadou).

(5) Závady a poruchy na zařízeních elektrické trakce, které nemají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být co nejdříve odstraněny.

(6) Při poruše napájecí stanice nebo při omezeném napájení trakčního vedení může elektrodispečer nařídit výpravčím:

a) Aby zpravovali strojvedoucí o jízdě se sníženým výkonem. Stojí-li vlak ve stanici, zpraví výpravčí strojvedoucího ústně nebo telekomunikačním zařízením, při průjezdu vlaku telekomunikačním zařízením.

b) Za jak dlouho po odjezdu vlaku s vozidlem závislé trakce smí vypravit následný vlak s vozidlem závislé trakce, určí elektrické mezidobí.

(7) Skutečnost, že byla výpravčímu nařízena povinnost zpravovat vlaky podle odst. (6) tohoto článku, musí elektrodispečer ohlásit i provoznímu dispečerovi CDP.

(8) Pokud elektrodispečer předpokládá výpadky napětí trakčního vedení z důvodu manipulace se spínacími prvky, musí zajistit informování strojvedoucích o této skutečnosti v dotčeném úseku tratě.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 402
Povinnosti strojvedoucího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad

(1) Pokud strojvedoucí zjistí jakékoliv poškození sběrače nebo trakčního vedení nebo má podezření na vznik takového poškození (záblesky, vyjma záblesků způsobených námrazou na trakčním vedení, a dále rozkmitání trakčního vedení, prověšení vodičů apod.), musí stáhnout sběrače a ihned zastavit (popř. musí zůstat stát). Po zastavení zjistí stav sběračů pohledem ze stanoviště strojvedoucího a stav trakčního vedení v dohledné vzdálenosti od hnacího vozidla.

(2) Zjištěné skutečnosti oznámí strojvedoucí výpravčímu. Uvede rovněž úsek, ve kterém se zjištěná závada (nebo příznaky závady) s možným vlivem na sjízdnost tratě projevovala, ale nebylo možno stav prověřit vzhledem k viditelnosti nebo délce dráhy, ujeté do zastavení.

(3) Při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě hnacího vozidla závislé trakce musí strojvedoucí vozidla zastavit. Pokud by však měl vlak zastavit v tunelu, v úseku neutrálního pole, v beznapěťovém úseku nebo na mostě, může strojvedoucí podle možnosti s vlakem dojet až za toto místo; přitom musí pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy vlaků na sousedních kolejích, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí v případě, že byl strojvedoucí o možnosti výpadku napětí trakčního vedení informován elektrodispečerem (výpravčím).

(4) Výpadek napětí, včetně případné závady na vlaku nebo na trakčním vedení, oznámí strojvedoucí výpravčímu.

(5) Vozidla závislé trakce nesmí pokračovat v jízdě na jiný sběrač, než byl původně při jízdě použit, pokud není poškození sběrače i trakčního vedení zcela vyloučeno.

(6) Nemůže-li strojvedoucí pokračovat v další jízdě, vyžádá si pomocné hnací vozidlo. Při sjednávání pomoci musí uvést, zda je nutné vyslat vozidlo nezávislé trakce.

(7) Dojde-li po výpadku napětí v trakčním vedení k jeho obnovení, smí se rozjet na trati stojící vlaky pouze se souhlasem výpravčího.

(8) Po obnovení napětí a vydání pokynu k rozjezdu nesmí strojvedoucí vozidla závislé trakce, které je vybaveno rekuperační brzdou, po dobu pěti minut používat rekuperaci.

●8

článek 403
Povinnosti výpravčího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad

(1) Hlášení o závadách a poruchách na zařízeních elektrické trakce předá výpravčí ihned elektrodispečerovi, který zajistí opatření potřebná pro bezpečný provoz a případné označení místa návěstidly pro elektrický provoz.

(2) Nelze-li jiným vhodným způsobem (např. rádiovým spojením se strojvedoucím) zastavit vlak dopravovaný vozidlem závislé trakce se zdviženým sběračem, u něhož byla zjištěna závada, která by mohla ohrozit bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, musí výpravčí, který závadu zpozoroval nebo kterému byla hlášena, vyzvat ihned elektrodispečera, aby vypnul nebo nařídil vypnout napětí trakčního vedení traťového úseku, v němž je právě vlak se závadou. Ihned na to zpraví výpravčího sousední stanice, aby nedovolil odjezd žádného vlaku nebo jiného vozidla do ohroženého úseku a oznámí mu důvod.

(3) V případě, že výpravčí zjistí nebo je mu ohlášena závada na trakčním vedení, nebo i podezření na závadu v trakčním vedení (na zdviženém sběrači závislého vozidla), může povolit jízdu vozidla do dotčeného úseku pouze se souhlasem elektrodispečera.

(4) Strojvedoucím vlaků (PMD, posunových dílů) jedoucích v poruchou dotčeném úseku, po sousední koleji nebo po sousedních kolejích (viz odst. (3) tohoto článku), musí výpravčí nařídit písemným rozkazem jízdu podle rozhledových poměrů.

ČÁST DVANÁCTÁ
PŘEJEZDY

kapitola I
Základní ustanovení

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 404
Základní pojmy

(1) **Přejezdem** se rozumí křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, a které je označeno[71].

(2) Za přejezd se pro účely tohoto předpisu považuje i centrální přechod s VZPK.

(3) Za přejezd se nepovažuje přechod bez VZPK v železničních stanicích, určený pro pohyb cestujících nebo zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce[72].

(4) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích[73].

(5) **Přejezdník** je stožárové nepřenosné návěstidlo, které informuje strojvedoucího o tom, zda musí jet k přejezdům s PZZ nebo k centrálnímu přechodu vybavenému VZPK se zvýšenou opatrností, či nikoliv.

(6) Přejezdníky jsou:

a) kmenové, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny nejméně na zábrzdnou vzdálenost;

b) opakovací, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny na vzdálenost, která je kratší než zábrzdná vzdálenost.

(7) Pro kmenové přejezdníky a opakovací přejezdníky je v předpisech pro provozování dráhy používán společný pojem „přejezdník".

(8) **Přenosný přejezdník** je neproměnné přenosné návěstidlo s návěstí **Otevřený přejezd**, které se umísťuje při poruše nebo výluce PZZ anebo při poruše nebo výluce VZPK nejméně na zábrzdnou vzdálenost. Pro toto návěstidlo platí veškerá ustanovení předpisů pro provozování dráhy jako pro kmenový přejezdník.

(9) **Štít Op** je nepřenosné návěstidlo pro dávání návěsti **Očekávejte otevřený přejezd**.

[71] V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

[72] V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

[73] V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

(10) **Výstražný kolík** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno před přejezdem, který nemá PZZ nebo v případě potřeby i před centrálním přechodem, který není vybaven zařízením VZPK pro přístup cestujících na poloostrovní nástupiště.

Přenosné návěstidlo výstražný kolík se za podmínek, stanovených tímto předpisem, umísťuje před přejezd nebo centrální přechod s VZPK, jehož zabezpečovací zařízení je v poruše (popř. je vyloučeno), není-li porucha (výluka) zabezpečovacího zařízení návěstěna přenosným přejezdníkem.

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

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 405
Zabezpečení přejezdů

(1) Přejezdy s přejezdovým zabezpečovacím zařízením jsou vybaveny:

a) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami;

b) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor;

c) přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým se závorami.

(2) Přejezdové zabezpečovací zařízení je v předpisech označováno:

a) PZZ světelné jako PZS;

b) PZZ mechanické jako PZM.

(3) Přehled přejezdů a způsob jejich zabezpečení musí být uveden v TTP a v ZDD.

(4) V ZDD musí být uvedena i kilometrická poloha místa, za které musí (popř. také místa, ke kterému nejdále může) dojet vozidlo, které se vrací z trati, aby byla zajištěna správná činnost PZS. V těchto místech musí být umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**, popř. také návěst **Místo zastavení**, pokud se odtud pravidelně vracejí vlaky nebo PMD a PZS není upraveno pro možnost návratu vlaku (PMD) z ovládacího obvodu.

(5) Ze strany dráhy se používají následující způsoby varování uživatelů pozemních komunikací:

a) výstraha činností PZZ;

b) výstraha opakováním návěsti **Pozor**;

c) sklopení břevna závory;

d) zabezpečení přejezdu výstražnými kříži;

e) instalace uzamykatelné zábrany[74];

f) střežení přejezdu zaměstnancem provozovatele dráhy nebo dopravce.

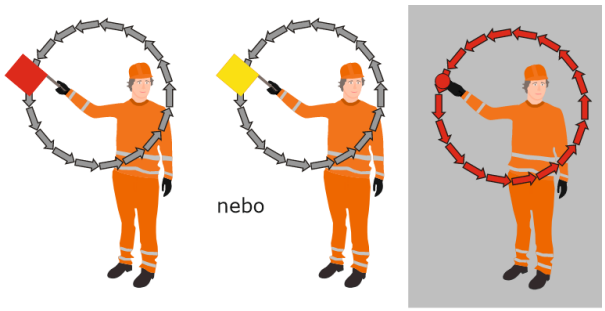
[74] ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 406
Střežení přejezdů

(1) Střežení přejezdů (centrálních přechodů vybavených VZPK) se provádí pouze v případech, nařízených tímto předpisem.

(2) Střežení přejezdů provádí zaměstnanec tak, že upozorňuje blížící se uživatele pozemní komunikace na zákaz vjezdu nebo vstupu na železniční přejezd kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti červeným světlem, a to, dokud čelo vlaku nebo posunového dílu nevjede na přejezd. Chodce varuje zaměstnanec navíc i ústně.



Upozornění uživatele pozemní komunikace
na zákaz vjezdu nebo vstupu
na železniční přejezd

obrázek 235

(3) Zaměstnanec, který střeží centrální přechod vybavený VZPK, varuje blížící se cestující k tomuto centrálnímu přechodu ústně a kroužením červeným nebo žlutým praporkem (za snížené viditelnosti červeným světlem) podle obrázku 235.

(4) Zaměstnanec, provádějící střežení přejezdu (centrálního přechodu vybaveného VZPK), musí mít:

a) na hlavě stejnokrojovou (pracovní) čepici, popř. ochrannou přilbu (má-li ji přidělenu);

b) u sebe Průkaz zaměstnance SŽ (případně zaměstnanecký průkaz dopravce či jiného zaměstnavatele);

c) výstražnou vestu (popř. výstražné oblečení).

(5) Zaměstnanec, který provádí střežení přejezdu, může povolit vjezd nebo vstup uživateli pozemní komunikace pouze ústně a pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se k přejezdu neblíží drážní vozidlo[75].

(6) Zaměstnanec, který provádí střežení přechodu vybaveného VZPK, může povolit vstup na tento centrální přechod pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se ke střeženému centrálnímu přechodu neblíží drážní vozidlo.

(7) Pro jízdu drážního vozidla nesmí být na přejezdu nebo na centrálním přechodu, a v jeho těsné blízkosti, používána ruční návěst **Přiblížit** nebo **Stlačit**.

(8) Zaměstnanec, který provádí střežení přejezdu nebo přechodu vybaveného VZPK může povolit jízdu drážního vozidla přes přejezd nebo přechod vybaveného VZPK, přesvědčil-li se, že se k přejezdu nebo přechodu vybaveného VZPK neblíží uživatel pozemní komunikace. Pokyn může dát návěstí **Souhlas k jízdě**.

[75] V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 407
Výstražný kolík pro přejezdy

(1) **Pískejte**

kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy

nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky



výstražný kolík

- přikazuje strojvedoucímu dávat návěst **Pozor**
- přikazuje zaměstnanci v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu nařídit strojvedoucímu dávat návěst **Pozor**

(2) **Pískejte**

kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy, na vrcholu jedna nebo více žlutých desek (mohou být vyrobeny z reflexního materiálu) s černými čísly uprostřed, které uvádějí kilometrickou polohu přejezdu

nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky



výstražný kolík pro jeden přejezd



výstražný kolík pro více přejezdů

- přikazuje strojvedoucímu dávat návěst **Pozor**
- přikazuje zaměstnanci v čele sunutého vlaku, PMD nebo sunutého posunového dílu nařídit strojvedoucímu dávat návěst **Pozor**

Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou.

(3) Pokud je nutné od výstražného kolíku s dočasnou platností pro přejezdy dávat opakovaně návěst **Pozor** pro více přejezdů, musí být tyto přejezdy uvedeny kilometrickými polohami na žlutých deskách v pořadí od nejbližšího přejezdu shora dolů.

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 408
Sunutí vlaků a posunu mezi dopravnami přes přejezdy

(1) Ustanovení tohoto článku jsou platná pro jízdu vlaku a PMD.

(2) Ustanovení platná pro sunutí posunového dílu při posunu ve stanici jsou uvedena v čl. 237, čl. 244 a čl. 246.

(3) Při jízdě sunutého vlaku nebo PMD přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a přes přejezdy s PZZ (centrální přechody vybavené VZPK), které jsou v poruše nebo jsou vyloučeny, musí být na prvním sunutém vozidle odborně způsobilý zaměstnanec dopravce, který dává strojvedoucímu telekomunikačním zařízením pokyny pro jízdu přes přejezd. Není-li možno tuto podmínku splnit, musí být dotčené přejezdy střeženy.

(4) Dává-li při sunutí přes přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD) pokyny telekomunikačním zařízením, musí tento zaměstnanec a strojvedoucí jednat, jako by jim byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností.

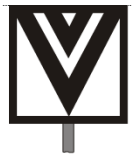
(5) U sunutého vlaku nebo PMD musí dávat návěst **Pozor** strojvedoucí podle pokynů zaměstnance na prvním sunutém vozidle vlaku nebo PMD.

kapitola II
Přejezdová zabezpečovací zařízení

●8 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 409
Přejezdová zabezpečovací zařízení a předpokládaný návrat vlaku

(1) **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**



bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípy, směřujícími dolů; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení

(2) **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**



bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípy, směřujícími dolů, nad ní je bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu

- přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení
- stanovuje v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet

(3) **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati**



bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet

- stanoví v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vracet vozidla, která zajela za návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**

(4) Vstřícné návěstidlo s návěstí **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** se umísťuje na návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.

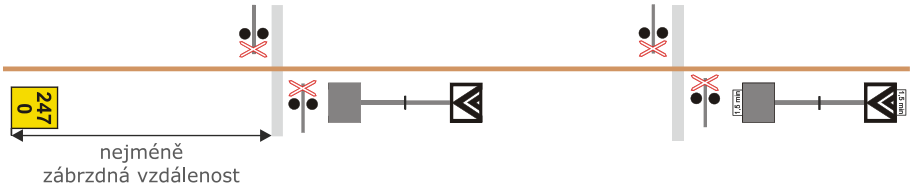
(5) Pokud se má vlak ze širé trati vrátit, nesmí ukončit jízdu v ovládacím obvodu PZS, aby byla zajištěna jeho řádná činnost. Proto musí být TJŘ (při mimořádnostech písemným rozkazem) nařízena jízda takového vlaku až do místa, kde je umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.

(6) V případě, že je návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** doplněna návěstí **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati**, nesmí se strojvedoucí s vlakem (PMD) vracet dříve než po uplynutí stanovené doby.

(7) Ustanovení odst. (5) příp. i odst. (6) tohoto článku není nutno uplatňovat v případech, kdy je PZS upraveno pro možnost návratu vlaku (PMD) z ovládacího obvodu; takové případy se uvedou v ZDD a v TTP, kde se také uvede postup, jak strojvedoucí uvede PZS do výstražného stavu pro návrat vlaku.

(8) Pokud strojvedoucí vracejícího se vlaku nebo PMD nemůže se všemi vozidly dojet za návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (např. pro poruchu hnacího vozidla), musí při návratu z trati jet ke všem přejezdům s PZS, jako by mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností.

(9) Příklady umístění návěstidel.



obrázek 236

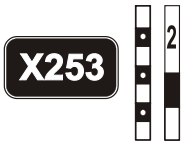
●8 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 410
Návěsti přejezdníků

(1) Pro vlak jedoucí s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** přejezdníky neplatí a strojvedoucí se řídí DMI.

Na tratích s ETCS úrovně 2 nesmí být umístěny kmenové nebo opakovací přejezdníky bez přenosu informace o otevřeném (uzavřeném) PZS do systému ETCS (vyjma přenosných přejezdníků při výlukách PZZ).

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



obrázek 237

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

(4) Kmenové přejezdníky se označují písmenem „X“:



obrázek 238

a) Kmenový přejezdník; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy přejezníku musí být liché pro přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro přejezdník ve směru jízdy od konce tratě.

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

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



obrázek 239

(6) Opakovací přejezdníky se označují písmenem „OX“:

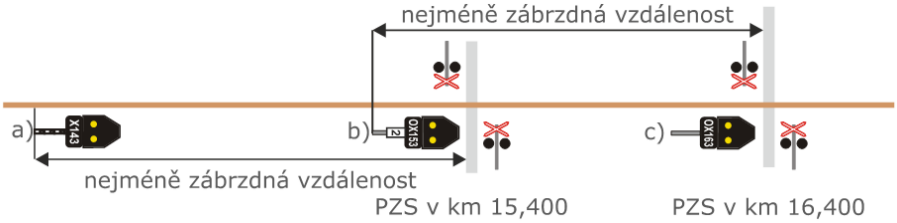


obrázek 240

a) Opakovací přejezdník; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu opakovacího přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy opakovacího přejezníku musí být liché pro opakovací přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro opakovací přejezdník ve směru jízdy od konce tratě.

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

(7) Před přejezdem s PZZ na trati do rychlosti 60 km/h (včetně) může být umístěn pro každý směr jízdy a každou kolej pouze jeden kmenový přejezdník. V některých případech však může být přejezdník pro některá PZS kmenový a pro jiná opakovací (viz obrázek 241). Takový přejezdník musí být značen jako opakovací.



obrázek 241

a) přejezdník X143 je kmenový přejezdník pro PZS v km 15,400;

b) přejezdník OX153 je opakovací přejezdník pro PZS v km 15,400 a kmenový přejezdník pro PZS v km 16,400;

c) přejezdník OX163 je opakovací přejezdník pro PZS v km 16,400.

(8) **Otevřený přejezd**

dvě žluté kruhové odrazky nebo dvě žlutá světla vedle sebe



Kmenový přejezdník
Opakovací přejezdník

- přikazuje strojvedoucímu jet k následujícímu přejezdu s PZZ anebo k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (popř. k tolika přejezdům s PZZ anebo k centrálním přechodům s VZPK, kolik je vyznačeno na označovacím pásu nebo na samostatné bílé tabulce na stožáru přejezdníku) se zvýšenou opatrností

(9) **Uzavřený přejezd**

dvě žluté kruhové odrazky nebo dvě žlutá světla vedle sebe a nad nimi uprostřed bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník



Kmenový přejezdník
Opakovací přejezdník

- informuje o správné činnosti PZZ nebo VZPK

(10) **Uzavřený přejezd**

dvě žluté kruhové odrazky nebo dvě žlutá světla vedle sebe a nad nimi uprostřed přerušované bílé světlo tvořící rovnoramenný trojúhelník



Kmenový přejezdník
Opakovací přejezdník

- informuje o správné činnosti PZZ nebo VZPK
- přikazuje strojvedoucímu oznámit výpravčímu, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, nebyl-li již o této skutečnosti výpravčím zpraven ústně nebo telekomunikačním zařízením

(11) Výpravčí, kterému je ohlášeno, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, postupuje stejně jako při indikaci nouzového stavu PZS nebo VZPK; do odstranění nouzového stavu zpravuje ústně nebo telekomunikačním zařízením další strojvedoucí, že nemusí oznamovat, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo.

(12) Pokud je přejezdník proměnné návěstidlo a ukazuje návěst **Otevřený přejezd**, musí strojvedoucí výpravčímu ohlásit poruchu PZZ.

Pokud je přejezdník neproměnné návěstidlo a ukazuje proto jen návěst **Otevřený přejezd**, odpadá strojvedoucímu povinnost hlásit poruchu přejezdníku, ale poškození vlastního přejezdníku hlásit musí.

Ustanovení tohoto odstavce se netýká případů, kdy:

a) strojvedoucí nespustil výstrahu PZS k tomu určeným způsobem (např. rádiovým ovladačem, tlačítkem) nebo dosud neuplynula stanovená doba od zahájení výstrahy;

b) se jedná o uzavření přejezdu pro posun a návěst **Uzavřený přejezd** se při ruční obsluze při posunu nerozsvěcuje.

(13) Je-li nepřenosný přejezdník zřízen jako neproměnné návěstidlo, musí být tato skutečnost uvedena v TTP.

(14) U přejezdů s PZS nebo u centrálních přechodů s VZPK vybavených přejezdníky musí strojvedoucí jet se zvýšenou opatrností i v případě, že na kmenovém přejezdníku (opakovacím přejezdníku) byla návěst **Uzavřený přejezd**, ale vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem (opakovacím přejezdníkem) a přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví.

(15) Pokud vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem a opakovacím přejezdníkem na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví, musí strojvedoucí na opakovacím přejezdníku očekávat návěst **Otevřený přejezd**. Při další jízdě se řídí návěstí opakovacího přejezdníku.

(16) Kmenový přejezdník se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ nebo centrálním přechodem s VZPK nejméně na vzdálenost:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 700 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;

d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší návěstěnou traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.

(17) Opakovací přejezdník se umísťuje vždy mezi kmenový přejezdník a přejezd.

(18) V případě, že je kmenový (opakovací) přejezdník umístěn před hlavním (seřaďovacím) návěstidlem a návěst přejezdníku nařizuje strojvedoucímu jízdu se zvýšenou opatrností, musí ji strojvedoucí dodržet i v případě, že hlavní (seřaďovací) návěstidlo dovoluje jízdu.

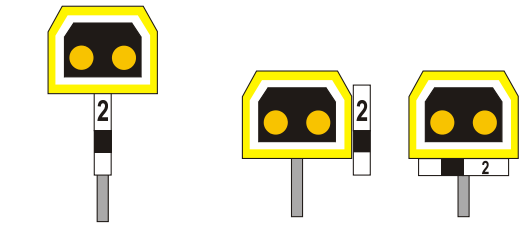
(19) Přenosný přejezdník:

a) musí mít zvýrazněné obrysy z reflexního materiálu,

b) nemusí mít označovací štítek a

c) označovací pás může být umístěn i vodorovně.

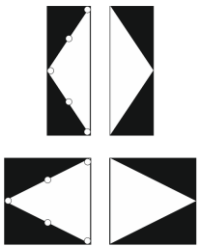
Může být buď ve velkém, nebo v malém provedení.



obrázek 242

(20) Přenosný přejezdník je vždy neproměnné návěstidlo a pro umísťování platí stejná pravidla jako pro umístění kmenového přejezdníku.

(21) **Přejezdník je na opačné straně**



černá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým trojúhelníkem směřujícím k přejezdníku

není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami

- upozorňuje na mimořádné umístění přejezdníku

(22) Umístění návěstidla s návěstí **Přejezdník je na opačné straně** v trakčním vedení musí být odsouhlaseno příslušným odborem OSPD[76] a gestorským útvarem tohoto předpisu[77].

[76] V době schválení tohoto předpisu je to odbor elektrotechniky a energetiky.

[77] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů

●8 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 411
Štít Op

(1) Štít Op se umísťuje pouze na oddílová návěstidla AB, která mají zřízené závislosti na PZZ v následujícím prostorovém oddílu, a u nichž může strojvedoucí v případě, že toto návěstidlo nedovoluje jízdu, pokračovat podle ustanovení tohoto předpisu v jízdě bez pokynu výpravčího.

(2) **Očekávejte otevřený přejezd**

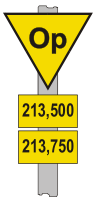


Štít Op

žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a s černými písmeny „Op"

- přikazuje strojvedoucímu, který může pokračovat v jízdě za oddílové návěstidlo AB zakazující jízdu bez pokynu výpravčího, jet ke všem přejezdům s PZZ v následujícím prostorovém oddílu se zvýšenou opatrností

(3) **Očekávejte otevřený přejezd**



Štít Op

žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a s černými písmeny „Op", doplněný pod ním o žlutou obdélníkovou desku, popř. desky, postavené na delší straně, uprostřed s černými čísly, které uvádějí kilometrické polohy přejezdů v pořadí od nejbližšího přejezdu shora dolů

- přikazuje strojvedoucímu, který může pokračovat v jízdě za oddílové návěstidlo AB zakazující jízdu bez pokynu výpravčího, jet k přejezdům uvedených na tabulkách pod štítem Op se zvýšenou opatrností

(4) Štít Op se umísťuje:

a) na stožár oddílového návěstidla AB nebo

b) na krakorce (lávky) pod, nad či vpravo vedle příslušného oddílového návěstidla AB.

(5) Je-li na oddílovém návěstidle AB poškozen pouze štít Op (oddílové návěstidlo AB zničeno není), musí být strojvedoucí písemným rozkazem zpraven o této skutečnosti a o povinnosti u tohoto návěstidla postupovat, jako by štít Op byl umístěn.

(6) Byl-li na zničeném oddílovém návěstidle AB štít Op, musí být strojvedoucí zpravováni písemným rozkazem o jízdě přes dotčené přejezdy se zvýšenou opatrností.

(7) Skutečnost, že je na oddílovém návěstidle AB umístěn štít Op, musí být uvedena v TTP a ZDD.

(8) Na trati s výhradním provozem ETCS úrovně 2 se štíty Op na oddílová návěstidla AB nesmí umísťovat.

(9) Pro vlak jedoucí s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** návěst **Očekávejte otevřený přejezd** dávaná návěstidlem štít Op umístěném na oddílovém návěstidle AB neplatí a strojvedoucí se řídí DMI.

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 412
Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení

(1) Podrobnosti pro obsluhu a kontrolu činnosti jednotlivých typů PZZ jsou uvedeny v předpise Z2 a Z3.

(2) Dříve než na přejezd vjede vlak, PMD (je-li pro jeho jízdu obsluha PZZ nařízena) nebo posunový díl, musí být přejezd včas uzavřen závorami nebo vyvoláním výstrahy na přejezdovém zabezpečovacím zařízení.

(3) Zaměstnanec obsluhující PZZ musí PZZ uzavřít před jízdou vlaku (PMD, posunového dílu).

(4) Když zaměstnanec SŽ obsluhující PZZ zjistí, že se k přejezdu blíží vlak (PMD, posunový díl), který mu nebyl ohlášen, musí ihned zajistit uzavření PZZ nebo střežení přejezdu.

(5) Zaměstnanec SŽ, provádějící kontrolu činnosti PZS, je povinen se před dovolením jízdy vlaku nebo PMD (před jeho přijetím nebo udělením souhlasu k jízdě PMD nebo potvrzením předvídaného odjezdu) nebo jízdy posunového dílu přesvědčit o správné činnosti PZS. V případech, kde návěst hlavního návěstidla dovolujícího jízdu (mimo **PN**) je závislá na stavu PZS, může ZDD povolit, aby se kontrola činnosti PZS před povolením jízdy neprováděla. Pro účely předpisů pro provozování dráhy je kontrola činnosti PZS považována za obsluhu PZS.

(6) U PZZ s přejezdníky se ve směru, pro který přejezdník platí, kontrola činnosti PZZ před dovolením jízdy vlaku (PMD, posunového dílu) neprovádí; stav PZZ je strojvedoucímu návěstěn přejezdníkem. Ví-li však výpravčí, že PZZ nebo přejezdník je v poruše, postupuje podle čl. 413.

(7) Není-li zaměstnanec, obsluhující PZZ na širé trati, zapojen do traťového spojení, na němž jsou dávány předvídané odjezdy, může výpravčí dovolit jízdu vlaku nebo PMD (přijmout vlak nebo potvrdit předvídaný odjezd), až když vyrozuměl zaměstnance obsluhujícího PZZ (ohlásil mu předvídaný odjezd vlaku, popř. jízdu PMD podle čl. 258 a čl. 296).

(8) Zaměstnanec obsluhující PZZ musí počítat s tím, že vlaky mohou jízdní doby krátit.

(9) U PZM doplněného přejezdníky musí zaměstnanec obsluhující PZM použít tlačítka pro nouzové zhasnutí bílého světla všech přejezdníků v případě hrozícího nebezpečí (např. ujetí vozidel, vjetí silničního vozidla na přejezd po přeražení břeven závor apod.).

(10) Jakmile vozidla minou přejezd a jsou-li splněny podmínky pro otevření přejezdu, musí být výstražný stav na PZZ neprodleně ukončen.

(11) Nemůže-li zaměstnanec obsluhující PZZ zjistit pohledem nebo podle kontrolního zařízení, že vozidla minula přejezd, musí být podmínky pro otevření přejezdu uvedeny v ZDD.

(12) Při obsluze PZM musí obsluhující zaměstnanec dbát, aby závory byly zcela uzavřeny nebo zcela otevřeny. Není dovoleno závory, které byly před očekávanou jízdou vozidel již zavřené, znovu otevřít nebo je zdvihat, a to ani na naléhání uživatelů pozemní komunikace.

(13) Je-li zjištěno uzavření silničního vozidla mezi závorami, je třeba provést podle okamžité situace a místních podmínek úkony k omezení ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy např.:

a) nadzdvižení závor;

b) pokud jízda vlaku k přejezdu ještě nebyla dovolena, otevření PZZ;

c) vyzvání řidiče k proražení závor;

d) změna návěsti na návěst zakazující jízdu;

e) použití povelu STOP cestou GSM-R, SRD, ETCS.

(14) Pokud je uvedení PZZ do výstražného stavu závislé na přestavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (kromě **PN**), a není-li pro jízdu vlaku toto hlavní návěstidlo obsluhováno (nebo je-li zneplatněno), musí být před dovolením jízdy vlaku na PZS spuštěn výstražný stav ruční obsluhou PZZ. Nelze-li uvést PZS do výstražného stavu ruční obsluhou, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro jízdu posunového dílu.

V ZDD musí být uvedeno:

a) kterých přejezdů se týkají opatření uvedená v tomto odstavci;

b) nutná předzváněcí doba;

případně i

c) odkud a na jakou hodnotu musí být snížena rychlost;

aby byla dodržena potřebná doba pro spuštění výstrahy na PZS.

(15) V ZDD musí být rovněž uvedeno, u kterých oddílových návěstidel AH je zřízena závislost PZZ i na **PN** (zda se při použití **PN** uzavírá PZZ samočinně a **PN** je závislá na stavu PZZ) a kde se při jízdě na **PN** nemusí ustanovení odst. (14) tohoto článku dodržovat.

(16) Postupovat podle ustanovení uvedených v odst. (14) tohoto článku je nutno u PZS, jejichž výstraha je závislá na jiném zabezpečovacím zařízení (např. na směru přijatého traťového souhlasu apod.) nebo v případě, kdy přibližovací úsek PZS umístěného za hlavním návěstidlem zasahuje do obvodu výhybek přilehlého k předchozímu návěstidlu, za které je jízda **PN** dovolována.

kapitola III
Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 413
Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

(1) Poruchy PZZ jsou definovány předpisem Z2 a Z3.

(2) Pro účely předpisů pro provozování dráhy se za poruchu přejezdníku považuje stav, kdy přejezdník nenávěstí návěst **Otevřený přejezd** ani **Uzavřený přejezd**.

(3) Každý zaměstnanec, který zjistí, že na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd", musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu.

Jestliže je výpravčímu ohlášeno nebo sám zjistí, že na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd", musí strojvedoucímu nařídit přes dotčený přejezd jízdu se zvýšenou opatrností.

(4) Pokud strojvedoucí zjistí poruchu (neuzavření) PZZ, o které nebyl zpraven, musí dávat opakovaně návěst **Pozor** a podle možnosti musí před přejezdem zastavit a ohlásit poruchu PZZ výpravčímu, který udělí strojvedoucímu další pokyny pro jízdu přes přejezd v poruše. Pokud se strojvedoucímu před přejezdem zastavit nepodaří, přesto zastaví a ohlásí poruchu PZZ výpravčímu, který udělí strojvedoucímu pokyny pro další jízdu.

(5) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu PZZ anebo přejezdníků, ji musí ihned ohlásit výpravčímu. Výpravčí, kterému byla porucha PZZ nebo přejezdníku ohlášena, o tom ihned zpraví výpravčího sousední stanice, jehož se porucha PZZ nebo přejezdníku týká.

(6) V případě, že je přejezdník poškozen a není označen jako neplatný, musí strojvedoucí zachovat postup jako u návěsti **Otevřený přejezd** a tuto skutečnost ihned ohlásit výpravčímu.

(7) U přejezdů vybavených PZZ bez přejezdníků musí výpravčí při poruše PZZ zajistit zpravení strojvedoucích všech vlaků (PMD a posunových dílů) o jízdě se zvýšenou opatrností.

(8) U přejezdů vybavených PZZ s přejezdníkem postupuje výpravčí takto:

a) Je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZS (bez ohledu na to, zda je PZS v pořádku nebo v poruše), zajistí zpravení strojvedoucích všech vlaků (PMD a posunových dílů) o jízdě se zvýšenou opatrností. Poruchu přejezdníku v písemném rozkaze zvlášť neuvádí (na přejezd se pohlíží jako by byl rovněž v poruše).

b) Je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZM, ale PZM je v pořádku, zajistí zpravení strojvedoucích vlaků (PMD) písemným rozkazem o neplatnosti přejezdníku.

c) Je-li porouchán jen PZZ, ale přejezdník vykazuje správnou činnost, zajistí zpravování strojvedoucích o tom, že tato porucha je již ohlášena. Zpravení je možné ústně, telekomunikačním zařízením (bez sepsání písemného rozkazu) nebo písemným rozkazem. O poruše PZZ se strojvedoucí nezpravují.

(9) Při poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení traťová část ETCS úrovně 2 automaticky nařídí omezení rychlosti vlaku jedoucímu v módu **Plný dohled (FS)** a **Podle rozhledu (OS)** přes přejezd s poruchou přejezdového zabezpečovacího zařízení, v souladu s podmínkami pro jízdu se zvýšenou opatrností[78].

[78] V některých případech traťová část ETCS zajišťuje omezení rychlosti také v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**.

(10) V případě, že na DMI je zobrazena textová zpráva s významem:

„Km XXX,XXX[79] PZS v poruše / Level crossing failure“,

a strojvedoucí:

a) byl zpraven písemným rozkazem o poruše PZS, musí jet přes PZS se zvýšenou opatrností;

b) nebyl zpraven písemným rozkazem o poruše PZS, musí:

1. okamžitě začít snižovat rychlost s cílem zastavit před přejezdem,

2. pokud se nepodaří před přejezdem zastavit, i dále snižuje rychlost do zastavení vlaku, a při jízdě přes přejezd dává návěst **Pozor**,

3. po zastavení ohlásí indikovanou poruchu přejezdu výpravčímu.

Ustanovením tohoto odstavce není dotčena povinnost výpravčího zpravit strojvedoucího o poruše přejezdu písemným rozkazem.

●8 ●11

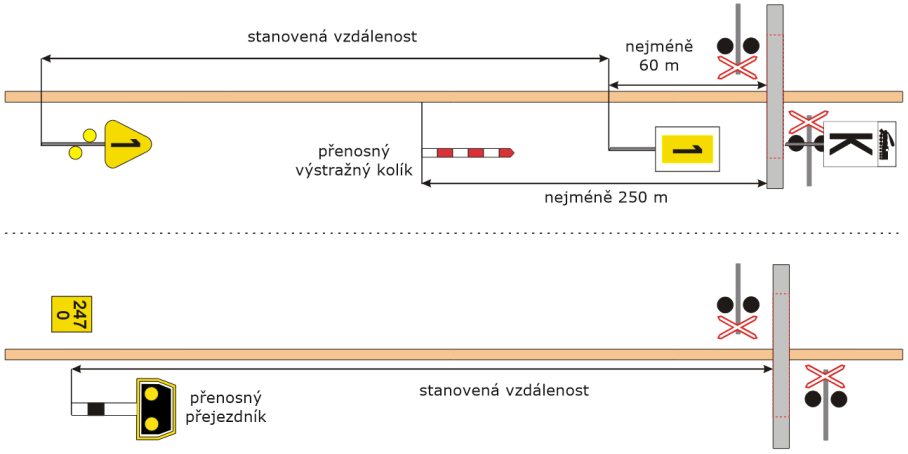
článek 414
Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení – povinnosti zaměstnanců Správy železnic

(1) V případě poruchy PZZ bez přejezdníků, trvající déle než 72 hodiny, je nutné:

a) V úseku nejméně 60 m před přejezdem umístit návěstidla pro pomalou jízdu 10 km/h (není-li v příslušném úseku traťová rychlost 10 km/h) a na vzdálenost nejméně 250 m před přejezdem umístit přenosné výstražné kolíky, nebo

b) před přejezd umístit přenosné přejezdníky s návěstí **Otevřený přejezd** (neproměnná návěstidla);

c) aby správce PZZ informoval příslušný silniční úřad v případě, že je nutná úprava v silničním značení (použití silniční značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“). Úprava silničního značení se neprovádí na tratích s nulovým provozem podle směrnice SŽ SM072 Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic (dále jen „směrnice SM072“).



obrázek 243

[79] Text „XXX,XXX“ je v textových zprávách zobrazených na DMI nahrazen km polohou přejezdu.

(2) **Silniční úřad** je pro účely tohoto předpisu úřad státní správy, který dle právních předpisů stanoví místní nebo přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích[80].

(3) V případě poruchy PZZ bez přejezdníků musí být příslušná návěstidla umístěna co nejdříve, jakmile je zřejmé, že porucha PZZ bude trvat déle než 72 hodin. Návěstidla se neumísťují na tratích s nulovým provozem podle směrnice SM072.

(4) Výpravčí stanice po vydání písemné zprávy (elektronické depeše) o umístění návěstidel a o případném zavedení pomalé jízdy příslušným správcem PZZ zpravují strojvedoucí o poruše PZZ písemným rozkazem do doby uvedení pokynu v SPO. Písemný rozkaz musí obsahovat informaci o:

a) poruše PZZ s uvedením jeho kilometrické polohy;

b) umístění přenosných výstražných kolíků nebo přenosných přejezdníků, jsou-li umístěny, popřípadě i o umístění přenosného přejezdníku na opačné straně, s uvedením jejich kilometrické polohy;

c) pomalé jízdě, je-li zavedena.

(5) Písemný rozkaz podle odst. (4) tohoto článku nahrazuje zpravení strojvedoucího (člena doprovodu vlaku na prvním sunutém vozidle) o nařízení jízdy se zvýšenou opatrností.

(6) Není-li dlouhodobě možné při provozování dráhy obsluhovat PZS bez přejezdníků podle předpisu Z2, je nutné před přejezd umístit nepřenosná návěstidla:

a) buď návěstidla pro traťovou rychlost 10 km/h a výstražné kolíky, nebo

b) přejezdníky s návěstí **Otevřený přejezd** (neproměnná návěstidla) včetně vzdálenostních upozorňovadel.

Tato změna stavebně technických parametrů dráhy musí být zapracována do TTP (viz čl. 208).

(7) Přes přejezd s PZZ, které je vyloučeno nebo jehož činnost není spolehlivá, může jet vozidlo jen při dodržení stejných podmínek, jako při poruše PZZ. Strojvedoucí musí být vždy zpraven písemným rozkazem podle ustanovení tohoto předpisu.

(8) Pro každou předpokládanou výluku PZZ musí být zpracován VR.

(9) Podle odst. (1), (4) a (5) tohoto článku se musí postupovat i v případech předpokládané výluky PZZ bez přejezdníků, trvající déle než 8 hodin. Příslušná opatření musí být zapracována ve VR a musí být zavedena ještě před zahájením výluky PZZ.

(10) Přejezd s PZZ, které je vypnuto z činnosti z důvodu předpokládané výluky delší jak 72 hodin nebo zastavení provozu na trati, musí být označeno podle podmínek stanovených příslušným silničním úřadem.

(11) Objednavatel výluky PZZ, u které je potřeba uzavření přejezdu pro všechny uživatele pozemní komunikace (tzn. na přejezd je požadován zákaz vjezdu a vstupu uživatelům pozemní komunikace), je povinen toto uzavření přejezdu projednat s příslušným silničním úřadem.

(12) Je-li přejezd na základě odsouhlasení příslušným silničním úřadem a VR pro všechny uživatele pozemní komunikace uzavřený (tzn. na přejezd je zakázán vjezd a vstup uživatelům pozemní komunikace dopravními značkami), je považován za dočasně zrušený; o zrušení přejezdu se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem.

[80] Např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

(13) Pro přejezd, jehož PZZ má být zapnuto do činnosti na trati, kde byl zastaven provoz, musí být projednáno s příslušným silničním úřadem, zda a jakou dopravní značkou budou uživatelé pozemní komunikace informováni o zapnutí dosud vypnutého PZZ do činnosti a po jak dlouhou dobu.

kapitola IV
Přejezdy otevírané podle potřeby, dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou

●8 ●9 ●11 ●13

článek 415
Přejezdy otevírané podle potřeby

(1) Přejezdy s PZM mohou být trvale uzavřeny a otevírány jen podle potřeby za předpokladu, že:

a) PZM není vzato do vazby staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení (vyjma elektrického zámku pro držení klíče od PZZ);

b) tento způsob obsluhy dovolí drážní správní úřad svým rozhodnutím a

c) je OSPD smluvně dohodnut s vlastníkem pozemní komunikace.

(2) PZM musí být uzavřeno a trvale uzamčeno. Klíče musí být uloženy na místě, které je stanoveno ZDD sousedních stanic (u PZM v obvodu stanice v ZDD příslušné stanice).

(3) U některých typů PZM může být klíč držen v elektrickém zámku a uvolňován výpravčím jedné ze sousedních stanic (u PZM v obvodu stanice příslušným výpravčím).

(4) Obsluhovat PZM může jen osoba, která písemně vzala na vědomí poučení o podmínkách a obsluze PZM. Poučení musí být součástí smlouvy mezi OSPD a touto osobou. Seznam osob, oprávněných k obsluze PZM, musí být v ZDD obou sousedních stanic (u PZM v obvodu stanice v ZDD příslušné stanice).

(5) PZM může být otevřen jen se souhlasem výpravčích obou sousedních stanic (u PZM v obvodu stanice po souhlasu příslušného výpravčího). Tento souhlas může dát i jen jeden výpravčí, pokud k tomu dostal od výpravčího druhé stanice svolení. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí být zapsány v telefonním zápisníku obou výpravčích. Při udělení souhlasu musí být určen i čas, kdy musí být PZM znovu uzavřeno.

(6) PZM musí být uzavřeno v nařízeném čase. Uzavření se ohlásí výpravčím sousedních stanic (u PZM v obvodu stanice příslušnému výpravčímu). Nedojde-li hlášení o uzavření přejezdu, musí být strojvedoucí zpravováni o jízdě se zvýšenou opatrností jako při poruše PZZ.

●8 ●9 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 416
Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou

(1) Po dobu provozování dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou, odstraňovanou na požádání, musí být splněny tyto podmínky:

a) přejezd musí být opatřen výstražnými kříži;

b) před přejezdem musí být umístěny výstražné kolíky s dočasnou platností pro přejezdy nebo přenosné výstražné kolíky;

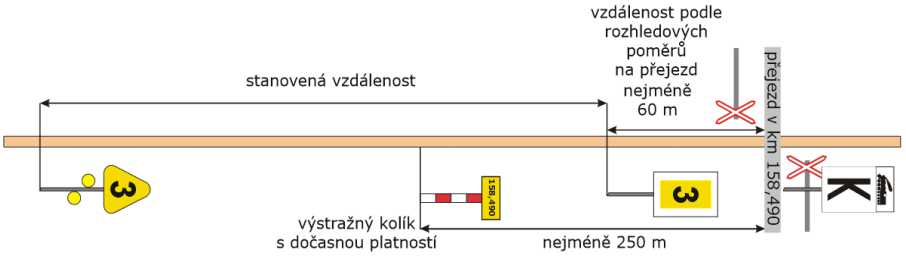
c) je-li potřebné omezení traťové rychlosti, musí být označeno návěstmi pro pomalou jízdu;

d) strojvedoucí všech vlaků a PMD musí být zpraveni písemným rozkazem o:

1. aktivaci přejezdu;

2. platnosti, popř. umístění výstražných kolíků;

3. případné pomalé jízdě.



obrázek 244

(2) V době, kdy je vjezd nebo vstup na přejezd pro všechny uživatele pozemní komunikace znemožněn uzamykatelnou zábranou, se toto místo nepovažuje za přejezd.

(3) V ZDD musí být uvedeny podmínky:

a) pro povolení jízdy vozidel přes přejezd;

b) způsobu obsluhy přejezdů s uzamykatelnou zábranou.

ČÁST TŘINÁCTÁ
VÝLUKY

kapitola I
Úvodní ustanovení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 417
Základní pojmy

(1) **Zastavením provozu** se rozumí stav, kdy nejsou ve výlukou dotčeném úseku tratě dovolovány jízdy vlaků.

(2) **Technologie tunelu** je společný název pro technická zařízení, zajišťující bezpečnost provozování drážní dopravy v tunelu (např. pohybová čidla, vzduchotechnika, zabezpečení vlastního tunelu apod.).

(3) **Předpokládaná výluka** je výluka, která je zahrnuta v „Přehledu povolených výluk na týden XY" a pro kterou je vydán VR podle předpisu D7/2.

(4) **Nepředpokládaná výluka** je výluka, která nesplňuje podmínky pro předpokládanou výluku a může se konat pouze za účelem odstranění nevyhovujícího stavu zařízení dopravní cesty, který omezuje nebo ohrožuje provozování dráhy nebo může ohrozit bezpečnost osob. Při nepředpokládané výluce lze provádět i práce zajišťující opravy a údržbu v případě, že doba konání neomezí provozování drážní dopravy, tzn. práce jsou provedeny v době, kdy není na daném úseku přidělena kapacita dráhy a nesmí dojít k úpravám vyžadujícím změny ZDD, resp. TTP.

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 418
Všeobecná ustanovení

(1) Práce zasahující do provozuschopnosti v železniční dopravní cestě se vždy musí konat za podmínek stanovených předpisem SŽ S3/1 Práce na železničním svršku.

(2) Z provozu mohou být vyloučena zařízení dopravní cesty z důvodu:

a) opravy, údržby nebo rekonstrukce (modernizace) zařízení dopravní cesty;

b) k obnovení provozuschopnosti koleje nebo odstranění překážky způsobující nesjízdnost koleje;

c) činnosti nebo práce v ochranném pásmu dráhy.

(3) Výluky zařízení dopravní cesty mohou být:

a) předpokládané, nebo

b) nepředpokládané.

(4) Provozní dispečer CDP je oprávněn zakázat předpokládanou výluku. Postup je stanoven v předpise D7/2. V případě nepředpokládané výluky může být zákaz konání vydán pouze na základě souhlasu OZOV.

(5) V případě, že opatření ve VR vyžadují úpravu ZDD, musí být úprava ZDD zpracována v souladu s ustanoveními předpisu D5. Úprava ZDD se nezpracovává v případě, že jsou opatření ve VR v souladu s obsluhou zabezpečovacího zařízení při jeho poruchách ve smyslu ustanovení předpisů Z1, Z3, Z2 a případně DU k těmto předpisům.

(6) Ve všech případech, kdy je v této ČÁSTI předpisu uvedeno, že OZOV provádí zápis do telefonního zápisníku, je tímto myšleno i oznámení telekomunikačním zařízením, které musí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) vždy dokumentovat do telefonního zápisníku nebo datově prostřednictvím příslušné provozní aplikace. Tato evidence se považuje za prokazatelnou.

(7) Zaměstnanec obsluhující ZZ, uvedený v ZDD, smí obsluhovat ZZ ve vyloučené koleji (přestavovat výhybky a výkolejky, provádět obsluhu PZZ apod.) pouze na základě žádosti ZPŘS (není-li jím sám); pokud není ZPŘS ustanoven, pak na základě žádosti VVP nebo OZZ, je-li ustanoven.

(8) Výhybky a výkolejky, které svojí závislostí zasahují současně do nevyloučené i vyloučené koleje (např. odvratné výhybky nebo výkolejky), mohou být přestavovány pouze po vzájemné dohodě mezi zaměstnancem obsluhujícím ZZ a ZPŘS; pokud není ZPŘS ustanoven, pak po vzájemné dohodě mezi zaměstnancem obsluhujícím ZZ a VVP nebo OZZ, je-li ustanoven.

(9) Závazná slovní znění pro zahájení a ukončení výluk zařízení dopravní cesty a příklady vymezování výluk kolejí jsou uvedena v „Příloze G (Normativní)“ tohoto předpisu.

●8 ●9 ●10 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 419
Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky

(1) V tomto předpise jsou stanovena základní pravidla pro ustanovení zaměstnanců do daných funkcí a povinnosti těchto zaměstnanců ve vztahu k realizaci výluky. Další dílčí povinnosti těchto zaměstnanců stanovuje předpis D7/2.

(2) Pro činnosti související se zajištěním realizace výluky se ustanovují zaměstnanci do těchto funkcí:

a) odpovědný zástupce objednavatele výluky (OZOV);

b) zaměstnanec pro řízení sledu (ZPŘS);

c) vedoucí výlukových prací (VVP);

d) organizační zástupce zhotovitele (OZZ).

(3) Pro každou výluku je určen vždy pouze jeden OZOV.

(4) ZPŘS organizuje, ve spolupráci s VVP a OZZ (je-li ustanoven), jízdy drážních vozidel na vyloučenou kolej, po vyloučené a z vyloučené kolej.

ZPŘS plní tyto povinnosti:

a) sjednává jízdu drážních vozidel na/z vyloučené koleje;

b) oznamuje strojvedoucímu (vedoucímu posunové čety u jízdy drážního vozidla s posunovou četou) sjednané jízdní cesty;

c) zpravuje strojvedoucího písemnými rozkazy pro jízdu drážních vozidel na/z, popř. po vyloučené koleji;

d) organizuje a řídí pohyb drážních vozidel na/z a po vyloučené koleji, včetně udělování pokynů ke stavění jízdních cest;

e) komunikuje se zaměstnanci dopravce, kteří se podílí na jízdě drážních vozidel na/z a po vyloučené koleji (se strojvedoucím, s vedoucím posunové čety);

f) komunikuje se zaměstnanci řízení provozu, kteří se podílí na jízdě drážních vozidel na/z a po vyloučené koleji (výpravčí, výhybkáři).

ZPŘS musí povinnosti uvedené v písm. a) až c) tohoto odstavce plnit vždy sám.

ZPŘS může povinnosti uvedené v písm. d) až f) tohoto odstavce předat odborně způsobilému zaměstnanci dopravce, který je zúčastněn na jízdě drážního vozidla (strojvedoucí, vedoucí posunové čety) a musí o této skutečnosti zpravit zaměstnance, který se podílí na jízdě drážních vozidel na / z a po vyloučené koleji (výpravčí, výhybkář).

(5) Zaměstnancem plnícím povinnosti OZOV musí být ustanoven vždy odborně způsobilý zaměstnanec OSPD SŽ.

Do funkce OZOV může být také ustanoven:

a) pro napěťové výluky – elektrodispečer;

b) pro výluky zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení – dispečer železniční dopravní cesty.

(6) OZOV pro prokazatelnou komunikaci se zaměstnanci ve funkci ZPŘS, VVP nebo OZZ využívá „Protokol o výluce". Podmínky pro sepsání „Protokolu o výluce" jsou stanoveny předpisem D7/2.

(7) Při výlukách menšího rozsahu může OZOV vykonávat i funkci VVP a ZPŘS, pokud splňuje podmínky odborné způsobilosti výkonu těchto funkcí.

(8) Strojvedoucí hnacího vozidla, který vykonává činnosti strojvedoucího na vyloučené koleji, nemůže vykonávat zároveň i funkci OZOV, ZPŘS anebo VVP, byť by byl k výkonu těchto funkcí odborně způsobilý.

(9) Pro zajištění komunikace se zaměstnancem řízení provozu při nepředpokládaných výlukách musí být ustanoveni:

a) ZPŘS – v případech, kdy bude po vyloučených kolejích prováděn pohyb drážními vozidly. Nebude-li po vyloučených kolejích prováděn pohyb drážními vozidly, nemusí být ustanoven. Pro komunikaci s jedním výpravčím mohou být stanoveni pouze dva ZPŘS pro jednu výluku.

b) VVP – pokud je nutno provádět, resp. sjednat obsluhu zabezpečovacího zařízení ve vyloučené koleji. Pro komunikaci s jedním výpravčím může být stanoven pouze jeden VVP, popř. OZZ pro jednu výluku.

Podmínky pro ustanovení ZPŘS, VVP, OZZ při předpokládané výluce stanovuje předpis D7/2.

●8 ●9 ●10 ●13

článek 420
Realizace výluk

(1) Po dobu výluky zařízení dopravní cesty jsou zaměstnanci povinni umístit si upamatovávací pomůcky na místo určené ZDD.

(2) Zpracovatelé výlukových rozkazů musí do VR zpracovat vzory pro zpravování doprovodu vlaků písemnými rozkazy v souladu s eDAP.

(3) Odborně způsobilý zaměstnanec pověřený ředitelem CPŘP musí před vydáním VR provést kontrolu, že vzory písemných rozkazů uvedených ve VR jsou v souladu s eDAP.

(4) Zjistí-li výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) nesoulad znění písemných rozkazů uvedených ve vzorech ve VR se skutečností (např. ve vztahu k mimořádnostem) nebo s ustanoveními tohoto předpisu, musí tuto skutečnost neprodleně oznámit zpracovateli VR a technologovi CPŘP. Zpracovatel VR je povinen zajistit bezodkladnou opravu VR. Do doby opravy chybných vzorů písemných rozkazů uvedených ve VR, musí výpravčí zajistit, že

strojvedoucí vlaků budou zpravování písemným rozkazem v souladu s tímto předpisem a s předpisem D1/1[81].

(5) Výpravčí stanice za vyloučeným úsekem (se zastaveným provozem) odpovídá za zpravení vlaků odjíždějících z této stanice, jako by se jednalo o vlaky výchozí.

(6) Pro vlak, vypravovaný na nevyloučenou část traťové koleje pro přestup cestujících na širé trati, musí být ve VR stanoveny podmínky pro zajištění bezpečnosti cestujících.

(7) Na části vyloučené staniční koleje vymezené námezníkem (jazykem) výhybky a nejbližším nepřenosným návěstidlem platným pro vlaky nebo posun a platný pro vyloučenou kolej pro směr jízdy z vyloučené koleje, mohou být prováděny výlukové práce (včetně pohybu drážních vozidel) pouze se souhlasem zaměstnance obsluhujícího toto návěstidlo. Povolení musí být sjednáno pro každou práci (jízdu) zvlášť (včetně časového vymezení), není-li opatření pro tyto práce zapracováno do VR.

●8 ●9 ●10 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 421
Krytí vyloučených míst

(1) Při předpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV, pokud k tomu není VR určen jiný zaměstnanec SŽ.

(2) Při nepředpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV.

(3) Vyloučená kolej ve stanici se kryje znemožněním náhodného postavení všech jízdních cest na vyloučené místo (např. přeložením řadiče, zavedením nouzového závěru nebo zavedením štítku kolejové výluky) a uzamčením výhybek a výkolejek (pro krytí vyloučeného místa).

(4) Pokud není možné krytí vyloučeného místa podle odst. (3) tohoto článku, kryje se vyloučené místo:

a) přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** ze strany možné jízdy vozidel na nevyloučené koleji;

b) pevným umístěním pražce přes koleje v případě, že umístěním přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** by došlo k záměně u nevyloučené koleje (např. umístění v kolejové spojce).

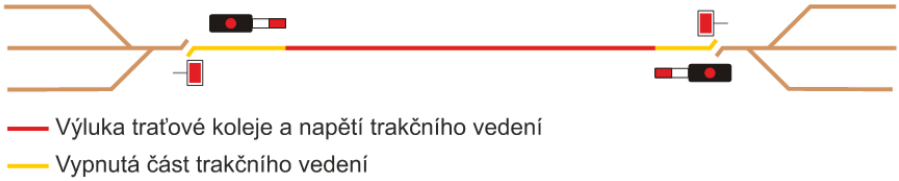
(5) V případě krytí vyloučených kolejí uzamčením výhybek (výkolejek) se klíče od zámků uzamčených výhybek (výkolejek) vydají zaměstnanci odpovědnému za krytí vyloučeného místa. Musí být dodržena podmínka, že hlavní klíč od zámku výhybky (výkolejky) není nutný pro kontrolu správného postavení jízdní cesty určené Závěrovou tabulkou. Pokud hlavní klíč od zámku výhybky musí mít výhybkář na svém stanovišti z důvodu kontroly správného postavení jízdní cesty, výhybka se navíc uzamkne přenosným uzamykatelným zámkem a klíč od tohoto zámku má v úschově zaměstnanec odpovědný za krytí koleje.

(6) Při výluce traťové koleje se krytí provádí přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, umístěným v úrovni vjezdového návěstidla (viz obrázek 150).

(7) Pokud je vyloučena jen část traťové koleje, umístí se přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** v místě, vymezujícím tuto část traťové koleje, a před ním se nejméně na zábrzdnou vzdálenost nebo na trati s výhradním provozem ETCS na zábrzdnou vzdálenost pro nouzový provoz ETCS umístí přenosné návěstidlo s návěstí **Výstraha**.

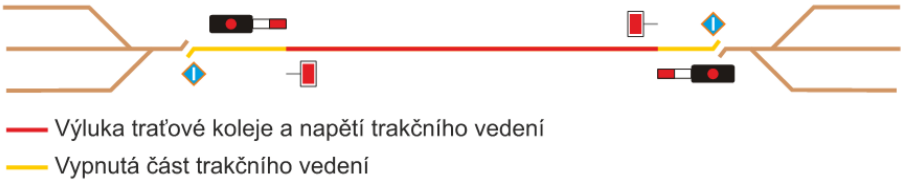
[81] Neobsazeno

(8) Při současné výluce traťové koleje a napěťové výluce trakčního vedení (viz obrázek 245) se umísťuje přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** před elektrickým dělením směrem z dopravny (pokud není za úrovní vjezdového návěstidla).



obrázek 245

(9) Pokud je v dopravně s kolejovým rozvětvením prováděn pravidelný posun, kdy posunový díl jede až za elektrické dělení, musí se přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** umístit na odjezdovém záhlaví v úrovni vjezdového návěstidla a před elektrickým dělením musí být umístěno přenosné návěstidlo nebo indikátor s návěstí **Stáhněte sběrač** (viz obrázek 246) na základě požadavku CPŘP, který musí být zapracován do VR.



obrázek 246

(10) Pokud pomine důvod krytí, musí zaměstnanec odpovědný za krytí zajistit odemknutí uzamčených výhybek, výkolejek a odstranění přenosných návěstidel s návěstí **Stůj**, výlukových návěstidel pro elektrický provoz a zhasnutí indikátorů s návěstí **Stáhněte sběrač** platný jen pro posun a odstranit umístěné pražce podle odst. (4) písm. b) tohoto článku.

(11) OZOV odpovídá za zajištění krytí napěťově vyloučeného místa. Při napěťové výluce trakčního vedení zajistí rozmístění výlukových návěstidel pro elektrický provoz zaměstnanci OSPD na pokyn OZOV:

a) u předpokládaných výluk ještě před zahájením výluky (viz však odst. (12) tohoto článku a čl. 434 odst. (5)),

b) u nepředpokládaných výluk co nejdříve.

(12) Výluková návěstidla pro elektrický provoz se neumísťují:

a) je-li napěťová výluka trakčního vedení pouze nad kolejemi, které jsou vyloučeny i kolejově nebo

b) je-li na kolejích s napěťovou výlukou zastaveno provozování drážní dopravy vozidly závislé trakce.

(13) Ustanovení tohoto článku musí být dodržena i v případě, že je nutno krýt nesjízdnou kolej, která není vyloučena. Za krytí dlouhodobě nesjízdné koleje přenosnou návěstí **Stůj** odpovídá příslušná OSPD.

Jedná-li se o náhle vzniklou nesjízdnou kolej musí být zajištěno, že na tuto nesjízdnou kolej nebude dovolena jízda drážního vozidla.

kapitola II
Nepředpokládané výluky

●8 ●9 ●10 ●11 ●14 ●29

článek 422
Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky

(1) Pokud výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) zjistí (nebo je mu nahlášeno) zjevné poškození zařízení dopravní cesty (např. poškození koleje, výhybky, trakčního vedení), bezodkladně zastaví provozování drážní dopravy na dotčeném zařízení. Příčinu a rozsah poškození, jakož i místo poškození, ohlásí zaměstnancům OSPD odpovědným za provozuschopnost daného zařízení dopravní cesty.

(2) Nepředpokládanou výluku je oprávněn zahájit, resp. ukončit:

a) v dopravně dotčené výlukou výpravčí, který zde organizuje a řídí drážní dopravu;

b) u traťové koleje výpravčí přednostního směru;

c) na trati D3 dirigující dispečer;

d) na trati RB dispečer RB;

e) výpravčí určený Edps k nepředpokládané výluce.

(3) Nepředpokládanou výluku může výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) zahájit pouze na základě požadavku OZOV. Požadavek na zahájení nepředpokládané výluky OZOV zapíše do telefonního zápisníku výpravčím stanic dotčených nepředpokládanou výlukou (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB) a musí obsahovat:

a) jméno a příjmení OZOV. Nahlášení kontaktu na OZOV je možno uskutečnit prostřednictvím příslušné aplikace podle předpisu D7/2;

b) rozsah omezení;

c) informaci, že nepředpokládaná výluka může být zahájena;

d) předpokládaný termín ukončení výluky;

e) jméno a příjmení ZPŘS případně VVP, jsou-li ustanoveni;

f) způsob komunikace OZOV, ZPŘS nebo VVP s výpravčím (číslo mobilního telefonu apod.).

Ustanovení tohoto odstavce se neuplatňuje u nepředpokládané výluky, která je výpravčímu oznámena „Edps k nepředpokládané výluce" (viz ustanovení odst. (8) písm. c) a odst. (9) tohoto článku)

(4) Požadavek na zahájení nepředpokládané výluky podle odst. (3) tohoto článku musí při výluce napětí trakčního vedení obsahovat, zda je dovolena (zakázána) jízda drážních vozidel, jejichž jízda nesouvisí s výlukovými pracemi po koleji s výlukou trakčního vedení (viz ustanovení čl. 431 odst. (8)).

(5) Za bezodkladné zapracování informace o nepředpokládané výluce do určené aplikace odpovídá zaměstnanec SŽ.

(6) Před zahájením nepředpokládané výluky musí být provedeny všechny úkony podle ustanovení tohoto článku.

Po zahájení nepředpokládané výluky může výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) udělit OZOV souhlas k zahájení výlukových prací.

Před ukončením nepředpokládané výluky musí být provedeny všechny úkony, resp. oznámení a jejich evidence jako u předpokládané výluky.

Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) nepředpokládanou výluku:

a) zahajuje a dokumentuje podle ustanovení čl. 428;

b) ukončuje a dokumentuje podle ustanovení čl. 430.

V případě napěťových výluk musí být dodržena ustanovení čl. 431 a čl. 434; v případě výluky ETCS musí být dodržena ustanovení čl. 436, čl. 437 a čl. 438.

(7) V případě, že je nahlášena nesjízdnost koleje a nejsou splněny podmínky pro zahájení nepředpokládané výluky podle odst. (3) tohoto článku, postupuje výpravčí podle ustanovení pro mimořádnosti uvedené v tomto předpise.

(8) Zjistí-li odpovědný zaměstnanec OSPD závadu blížící se nevyhovujícímu stavu k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy na zařízení dopravní cesty (nebo je mu ohlášena), která vyžaduje nepředpokládanou výluku, jejíž zahájení je možné odložit, postupuje následovně:

a) nejprve stanoví:

1. rozsah a vymezení vyloučených zařízení dopravní cesty;

2. nejpozdější termín zahájení oprav včetně délky opravy (tzn. délka výluky);

3. případné omezení provozování drážní dopravy (pomalé jízdy apod.) do doby zahájení výluky;

b) je-li nutné nepředpokládanou výluku zahájit do 24 hodin od zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, kontaktuje dotčeného výpravčího, který informuje provozního dispečera CDP, ten stanoví nejvhodnější čas pro realizaci výluky. Provozní dispečer CDP je zodpovědný za informování dotčených dopravců;

c) je-li možné nepředpokládanou výluku zahájit více než 24 hodin po zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, informuje příslušného objednavatele (v mimopracovní době postupuje podle písm. b) tohoto odstavce). Zaměstnanec OSPD určený ředitelem OŘ zajistí vydání Edps. V případě, že výluka vyžaduje zpravování strojvedoucích, musí být odložena tak, aby Edps k nepředpokládané výluce byla vydána 48 hodin před stanoveným dnem konání. Obsah Edps je uveden v Příloze E.

d) v případě, že je možné opravu dočasně odložit na tak dlouho, aby mohla být výluka zařazena do plánu výluk a povolena ve smyslu předpisu D7/2 (tzn. v případě, že je k dispozici vhodný VR), objedná objednavatel předpokládanou výluku.

(9) V případě, že je nepředpokládaná výluka oznámena „Edps k nepředpokládané výluce" ve smyslu odst. (8) písm. c) tohoto článku, zahajuje a ukončuje výluky výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) podle zásad pro zahájení a ukončení předpokládané výluky (viz kapitola III této ČÁSTI). Místo odkazu na ROV se uvede číslo nepředpokládané výluky (např. N-01344/24") uvedené v příslušné „Edps k nepředpokládané výluce" (dále také „N-Edps").

(10) Nebude-li některé ZZ po ukončení nepředpokládané výluky vykazovat správnou činnost, uvede tuto skutečnost OZOV v oznámení o volnosti kolejí a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, včetně požadavku na zavedení dopravních opatření (u PZZ s uvedením skutečné km polohy PZZ, včetně čísla přejezdu ve tvaru PXXXX).

●8 ●17 ●29

článek 423
Opatření dopravce při nepředpokládané výluce

(1) Dispečer dopravce zajišťuje u nepředpokládaných výluk objednání náhradní dopravy (dále jen „ND“) u osobní dopravy. Dispečer dopravce informuje příslušného provozního dispečera CDP o způsobu zajištění ND:

a) odkud kam ND pojede;

b) zda bude ND zastavovat ve stanici nebo do stanice nebude vůbec zajíždět a bude zastavovat na jiném místě určeném dopravcem (např. křižovatka, náměstí);

c) místo, kde bude ND ve stanici zastavovat.

Provozní dispečer CDP informuje přímo dotčené výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB), o skutečnostech uvedených v písm. a) až c) tohoto článku.

(2) Dopravci dotčení nepředpokládanou výlukou v případě potřeby zajistí vydání vlastního opatření ve smyslu předpisu D7/2.

(3) Osobní doprava vedená v ND (tzn. není zajištěna drážními vozidly) se v dopravní dokumentaci neeviduje.

kapitola III
Předpokládané výluky

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 424
Všeobecná ustanovení

(1) Při předpokládané výluce je odpovědný zástupce OSPD povinen oznámit jméno a příjmení zaměstnance, který bude při výluce plnit povinnosti OZOV podle platných ustanovení předpisu D7/2.

(2) Ustanovení této kapitoly se vztahuje i na nepředpokládanou výluku, která je oznámena „Edps k nepředpokládané výluce" (viz čl. 422 odst. (8))

(3) OZOV při výlukové činnosti provádí tato oznámení:

a) připravenost k zahájení výluky. Toto oznámení musí obsahovat:

- požadavek k zahájení výluky;
- číslo VR (včetně etapy) nebo číslo nepředpokládané výluky podle „Edps k nepředpokládané výluce", podle kterého má být výluka zahájena, včetně nahlášení změny rozsahu vyloučeného místa (viz čl. 425;
- kontakty na OZOV, ZPŘS (je-li ustanoven), příp. VVP;

b) změny OZOV, ZPŘS příp. VVP, včetně kontaktu. Způsob oznámení změny OZOV je stanoven předpisem D7/2;

c) informaci, že výluka může být ukončena. Upozornění na nutnost zavedení případných omezení provozování dráhy (např. pomalé jízdy, upozornění na odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty) po ukončení výluky, včetně termínu jeho platnosti.

(4) Oznámení o skutečnostech uvedených v odst. (3) tohoto článku ohlašuje OZOV výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB), který je oprávněn k zahájení, resp. ukončení výluky.

(5) Výluku je oprávněn zahájit, resp. ukončit výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) stanovený VR.

(6) Dochází-li při výlukové činnosti ke změně způsobu organizování a řízení dráhy a drážní dopravy případně i k odstranění součástí zařízení dopravní cesty (nebo aktivování nových součástí zařízení dopravní cesty), může být výluka ukončena pouze tehdy, je-li tato skutečnost zapracována do ZDD.

Přednosta ÚSŘP odpovídá za aktuálnost ZDD a za skutečnost, že dotčení zaměstnanci řízení provozu budou s úpravami ZDD seznámeni (příp. přezkoušeni z obsluhy ZZ) v souladu s čl. 38. Nebyl-li výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) seznámen s úpravami ZDD (příp. přezkoušen z obsluhy ZZ), výluku neukončí, a ihned upozorní na tuto skutečnost přednostu ÚSŘP (popř. nehodovou pohotovost ÚSŘP). Dále postupuje na základě pokynů přednosty ÚSŘP (popř. nehodové pohotovosti ÚSŘP), se kterými seznámí provozního dispečera CDP.

Došlo-li ke změně stavebně technických parametrů dráhy, musí být provedena i změna příslušných údajů v TTP podle čl. 207 a čl. 208, včetně zajištění zpravování o těchto změnách podle čl. 209.

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 425
Změna rozsahu a času předpokládané výluky

(1) Změny v rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty při předpokládané výluce jsou povoleny v:

a) rozsahu vymezení místa z provozních důvodů [podle odst. (2) tohoto článku];

b) rozsahu vymezení místa z důvodu odstranění závady blížící se nevyhovujícímu stavu zařízení dopravní cesty (podle odst. (4) tohoto článku).

(2) V případě, že je z provozních důvodů (mimořádnost, nepředpokládaná výluka, porucha mechanizace pro výluku) nemožné zahájit výluku podle bodu 1 VR v plném rozsahu (nebo v rozsahu stanoveném v „Edps k nepředpokládané výluce"), musí OZOV oznámit změnu rozsahu vyloučeného zařízení dopravní cesty zápisem do telefonního zápisníku u výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), který je ve vyloučeném úseku oprávněn vyloučit dotčené zařízení dopravní cesty, např. takto:

- „Odchylně od ROV 63505 etapa B může být zahájena pouze výluka liché kolejové skupiny v dopravně Řevnice." nebo
- „Odchylně od N-01344/24 může být zahájena pouze výluka liché kolejové skupiny ve dopravně Řevnice.".

(3) V případě, že OZOV při zahájení výluky požaduje změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty, odchylně od VR nebo od „Edps k nepředpokládané výluce", může výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) zahájit výluku a dát svolení k provádění prací pouze se souhlasem provozního dispečera CDP.

Souhlas (popř. nesouhlas) provozního dispečera CDP musí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) dokumentovat v telefonním zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

(4) Vyšší rozsah vyloučení zařízení dopravní cesty musí být vždy zaveden jako nepředpokládaná výluka. V případě potřeby přijetí změny opatření dopravce zapracovaného ve VR, zajistí provozní dispečer CDP projednání s dispečerem dopravce a o případných změnách informuje dotčené výpravčí (dirigující dispečery, dispečery RB).

(5) Má-li změna rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty vliv na zpravování vlaků je výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) povinen, před tím, než dovolí jízdu vlaků v úseku omezení, zajistit zpravování vlaků odchylné od vydaného VR nebo „Edps k nepředpokládané výluce".

(6) Je-li třeba změnit začátek nebo konec výluky, je třeba vždy dohody výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB) oprávněného k zahájení, resp. ukončení výluky, provozního dispečera CDP a OZOV, při napěťové výluce trakčního vedení také elektrodispečera. Změnu začátku nebo konce výluky (zkrácení doby konání výluky) musí vždy odsouhlasit OZOV. V případě, že dojde k úpravě začátku zahájení výluky a zároveň nelze zkrátit dobu konání výluky, musí provozní dispečer CDP zajistit informování výlukou dotčených dopravců o změně ukončení výluky a vyžádat si úpravu opatření.

(7) Všechny schválené změny v rozsahu výluky nebo v času konání výluky oznámí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB), který je oprávněný k zahájení a ukončení výluky, a kterému byla změna povolena:

a) sousední stanici;

b) staničním zaměstnancům;

c) traťovým stanovištím;

d) dalším zaměstnancům (např. zaměstnancům zajišťujícím kontrolu infrastruktury), kterých se změna týká.

Dirigující dispečer oznámí změny v rozsahu výluky nebo v čase konání výluky výpravčímu přilehlé stanice a dalším zaměstnancům, kterých se změna týká.

Dispečer RB oznámí změny v rozsahu výluky nebo v čase konání výluky výpravčímu autonomní dopravny a dalším zaměstnancům, kterých se změna týká.

(8) O změně rozsahu výluky nebo času konání výluky informuje OZOV zaměstnance ve funkci ZPŘS, VVP nebo OZZ prostřednictvím „Protokolu o výluce“.

kapitola IV
Kolejové výluky

●8 ●14

článek 426
Všeobecná ustanovení

Při výluce staniční koleje se za vyloučený úsek považuje celá délka koleje uvedená v ZDD. Má-li být vyloučena pouze část staniční koleje, musí být ve VR přesně vymezeno, mezi kterými prvky (např. návěstidly) je část staniční koleje vyloučena (popř. může být vymezena i pomocí km polohy).

●8 ●14

článek 427
Připravenost k zahájení výluky

(1) Před zahájením předpokládané výluky oznámí OZOV výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB), zápisem do telefonního zápisníku, že podmínky určené VR k zahájení výluky jsou splněny a že výluka může být zahájena, tzv. připravenost. Skutečnost o připravenosti k zahájení výluky může OZOV ohlásit i telekomunikačním zařízením. Telefonické hlášení o připravenosti k zahájení výluky výpravčí vždy dokumentuje v telefonním zápisníku.

(2) Oznámení o připravenosti k zahájení výluky musí dále obsahovat:

a) číslo VR (včetně etapy), podle kterého může být výluka zahájena;

b) jméno a příjmení OZOV (včetně kontaktu), ZPŘS (je-li ustanoven včetně kontaktu) a příp. VVP;

c) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku. V případě, že je oznámení o připravenosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem, ze kterého ohlašuje připravenost k zahájení výluky.

Vzory oznámení o připravenosti k zahájení výluky jsou stanoveny v Příloze G.

(3) V oznámení může OZOV uvést pouze odkaz na číslo VR a na etapu (na etapy) v případě, že výluka bude zahájena v plném rozsahu uvedeném v bodě 1 VR (místo výluky). V případě jakékoliv odchylky v rozsahu vyloučeného zařízení dopravní cesty, musí postupovat ve smyslu příslušných ustanovení čl. 425.

(4) Dokumentování oznámení o připravenosti k zahájení výluky se provádí:

a) zápisem OZOV přímo do telefonního zápisníku, nebo

b) zápisem výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB) do telefonního zápisníku, je-li připravenost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením.

●8 ●9 ●10 ●11 ●14

článek 428
Zahájení výluky

(1) V době zahájení předpokládané výluky:

a) traťové koleje, nesmí být na této koleji žádné drážní vozidlo;

b) koleje ve stanici (v odbočce, v dopravně D3, v dopravně RB), nesmí být na této koleji drážní vozidlo, které nesouvisí s výlukovou činností.

(2) Po zjištění, že jsou splněny podmínky pro zahájení výluky, může výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) kolej vyloučit.

(3) Po zahájení výluky výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) oznámí OZOV zahájení výluky a udělí mu souhlas k zahájení výlukových prací.

Bez souhlasu výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB) nesmí být s výlukovými pracemi započato.

V případě napěťových výluk musí být dodržena ustanovení kapitoly V této ČÁSTI; v případě výluky ETCS musí být dodržena ustanovení kapitoly VI této ČÁSTI.

(4) Zahájení výluky oznámí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) všem dotčeným zaměstnancům řízení provozu (např. výhybkářům, výpravčímu, strážníkům oddílu) a provoznímu dispečerovi CDP (prostřednictvím provozní aplikace nebo telekomunikačním zařízením).

Vzory pro zahajování výluky jsou uvedeny v Příloze G.

Výpravčí sousední stanice (výpravčí sousedního samostatného obvodu stanice, výpravčí přilehlé stanice, výpravčí autonomní dopravny) hlášení o zavedení příslušné výluky opakuje a potvrdí, že hlášení rozuměl.

Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: *„Rozumí“* a připojí název stanoviště.

Výpravčí sousední stanice (přilehlé stanice, autonomní dopravny) ohlásí zahájení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.

(5) Zahájení výluky dokumentuje:

a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);

b) dirigující dispečer podle ustanovení předpisu D3;

c) dispečer RB podle ustanovení předpisu D4;

d) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.

(6) Časem zahájení výluky je čas uvedený v hlášení o zahájení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.

(7) Po zahájení výluky kolejí určených pro jízdy vlaků ve stanici (odbočce) musí výpravčí dát zákazovou dispozici pro všechny vlaky, které mají jet do jeho stanice (odbočky):

a) výpravčímu sousední stanice je-li vyloučeno záhlaví a/nebo zhlaví, pokud není možný vjezd vlaku do stanice (odbočky);

b) výpravčím sousedních stanic jsou-li vyloučeny všechny koleje určené pro jízdu vlaků.

●8 ●9 ●10 ●11 ●14

článek 429
Přerušení výluky

(1) Přerušit výluku a dovolit jízdu vlaku je možné jen tehdy, dá-li k tomu svolení OZOV, který stanoví podmínky pro tuto jízdu, popř. nařizuje-li je VR.

(2) Přerušení výluky musí být zajištěno ve smyslu ustanovení platných pro ukončení a zahájení výluky (ohlašování viz čl. 428 odst. (4) a (5), čl. 430 odst. (10) a (11) a Příloha G).

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 430
Ukončení výluky

(1) Po návratu vozidel z pracovního místa na širé trati oznámí ZPŘS volnost koleje prokazatelně v „Protokolu o výluce" OZOV.

(2) Po ukončení výlukových prací oznámí VVP nebo OZZ, je-li ustanoven, prokazatelně v „Protokolu o výluce" OZOV, že:

a) výlukové práce byly ukončeny;

b) výlukou dotčené zařízení dopravní cesty je provozuschopné, včetně případných omezení provozování dráhy a drážní dopravy.

(3) Před ukončením výluky je OZOV [na základě oznámení VVP, popř. OZZ, je-li ustanoven, a ZPŘS podle odst. (1) a (2) tohoto článku] odpovědný za oznámení o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, případně stanovení omezení, za jakých je možné provozovat drážní dopravu po ukončení výluky, např. pomalá jízda (dále jen „oznámení o volnosti a provozuschopnosti") výpravčímu odpovědnému za ukončení výluky (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB).

(4) Oznámení o volnosti a provozuschopnosti musí obsahovat:

a) volnost kolejí a provozuschopnost výlukou dotčených zařízení dopravní cesty;

b) upozornění na příp. omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu;

c) upozornění na příp. odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty;

d) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku.

Vzory oznámení o volnosti a provozuschopnosti k ukončení výluky jsou stanoveny v Příloze G.

(5) V případě, že je oznámení o volnosti a provozuschopnosti prováděno telekomunikačním zařízením a oznámení obsahuje omezení v provozování drážní dopravy po ukončení výluky, musí si OZOV toto omezení evidovat do „Protokolu o výluce". V případě, že je oznámení o volnosti a provozuschopnosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem takto:

- *„Zde je OZOV Karas, ve stanici Bor, telefonní číslo (ze kterého hlášení provádí). První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena."*

(6) Dokumentování oznámení o volnosti a provozuschopnosti se provádí:

a) zápisem OZOV přímo do telefonního zápisníku, nebo

b) zápisem výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB) do telefonního zápisníku, je-li volnost a provozuschopnost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením.

(7) Před ukončení předpokládané výluky, musí zabezpečovací zařízení dotčené výlukou vykazovat správnou činnost.

(8) V případě, že po ukončení výluky je nutno zavést opatření pro obsluhu ZZ, musí být pro tato opatření, resp. omezení zpracována ve VR navazující výluka dotčeného ZZ jako samostatná etapa VR (např. ve smyslu předpisu D7/2 výluky pro obnovení šuntovací schopnosti).

(9) Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) může ukončit výluku, má-li splněny následující podmínky:

a) má proveden zápis OZOV o volnosti a provozuschopnosti zařízení dopravní cesty;

b) v případě výluky napětí trakčního vedení má udělen souhlas od elektrodispečera k ukončení výluky;

c) jsou splněny podmínky stanovené v čl. 424 odst. (6) tohoto předpisu.

(10) Ukončení výluky oznámí výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) všem dotčeným zaměstnancům řízení provozu (např. výhybkářům, výpravčímu, strážníkům oddílu) a provoznímu dispečerovi CDP (prostřednictvím provozní aplikace nebo telekomunikačním zařízením).

Vzory pro ukončení výluky jsou uvedeny v Příloze G.

Výpravčí sousední stanice (výpravčí sousedního samostatného obvodu stanice, výpravčí přilehlé stanice, výpravčí autonomní dopravny) hlášení o ukončení příslušné výluky opakuje a potvrdí, že hlášení rozuměl.

Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumí" a připojí název stanoviště.

Výpravčí sousední stanice (přilehlé stanice, autonomní dopravny) ohlásí ukončení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.

(11) Ukončení výluky dokumentuje:

a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);

b) dirigující dispečer podle ustanovení předpisu D3;

c) dispečer RB podle ustanovení předpisu D4;

d) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.

(12) Časem ukončení výluky je čas uvedený v hlášení o ukončení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.

(13) Pokud je nutno provést před uvedením vyloučeného úseku do provozu zkoušku za jízdy rychlostí vyšší než 40 km/h, musí VR nařizovat přerušení výluky. Před přerušením výluky koleje oznámí OZOV volnost koleje a provozuschopnost zařízení dopravní cesty pouze pro zkoušku za jízdy, včetně oznámení případných omezení provozování dráhy a drážní dopravy. Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) přeruší výluku (v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace postupuje podle příslušného návodu provozní aplikace), aby mohla být zkouška za jízdy provedena (viz ustanovení čl. 429).

Při kladném vyhodnocení zkoušky za jízdy OZOV znovu oznámí provozuschopnost zařízení dopravní cesty. Na základě tohoto oznámení může výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) výluku ukončit a zahájit provozování výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty.

V případě záporného vyhodnocení výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) zahájí přerušenou výluku na základě požadavku OZOV.

kapitola V
Napěťové výluky

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 431
Všeobecná ustanovení

(1) Ustanovení této kapitoly stanovuje specifické podmínky pro zajištění realizace napěťové výluky.

Ustanovení tohoto článku platná pro předpokládanou výluku platí i pro nepředpokládanou výluku ve smyslu nepředpokládané výluky podle čl. 422 odst. (8) písm. c).

(2) **Napěťová výluka trakčního vedení** je stav, kdy je vypnuta část trakčního vedení a kdy všechna vozidla závislé trakce musí mít v dotčeném úseku stažené sběrače. Za napěťovou výluku je pro účely předpisů pro organizování drážní dopravy považován i stav, kdy trakční vedení sice není vypnuté, ale není sjízdné se zdviženými sběrači.

(3) Za napěťovou výluku trakčního vedení se pro potřeby tohoto předpisu považuje výluka

a) trakčního vedení v rozsahu definovaném prvky z platného „Schématu napájení a dělení trakčního vedení a obsluhy úsekových odpojovačů“, vyjma:

b) výluk pro kolejové spojky vymezené km polohou a číslem výhybek, a

c) nepředpokládaných výluk definovaných v rámci zajištění bezpečnosti operativně elektrodispečerem.

(4) Při napěťové výluce trakčního vedení musí vozidla závislé trakce jedoucí se zdviženými sběrači podle sklonových poměrů vypnutou (nesjízdnou) částí projet (vjet do ní) se staženými sběrači setrvačností nebo být dopravována vozidlem nezávislé trakce.

(5) V ZDD musí být stanoveno, za jakých podmínek mohou vjíždět, projíždět a odjíždět vlaky s vozidly závislé trakce při nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení staniční koleje podle odst. (3) tohoto článku.

(6) OZOV je povinen při nepředpokládaných napěťových výlukách trakčního vedení zajistit zpravení dotčených stanic o rozsahu vyloučených zařízení.

(7) Při nepředpokládaných napěťových výlukách na širé trati musí být vozidla závislé trakce dopravována se staženými sběrači vozidlem nezávislé trakce, není-li pro konkrétní úseky zpracováno opatření pro jízdy beznapěťovým úsekem se staženými sběrači (např. ve VR trvalé platnosti).

(8) Při nepředpokládané napěťové výluce trakčního vedení odpovídá OZOV za provedení opatření pro jízdu hnacích vozidel se staženými sběrači (viz ustanovení odst. (7) tohoto článku). Oznámení OZOV zapíše do telefonního zápisníku stanice, ve které je nutno zahájit nepředpokládanou napěťovou výluku. Při tom je povinen uvést:

a) veškeré údaje, které musí obsahovat elektronická depeše o zavedení nepředpokládané napěťové výluky trakčního vedení (viz „Příloha E“ tohoto předpisu);

b) zda jsou umístěna výluková návěstidla pro elektrický provoz nebo vymezením beznapěťového úseku (nejsou-li tato návěstidla umístěna) kilometrickou polohou a čísly trakčních podpěr;

c) zda je kolej sjízdná bez dalšího omezení nebo s omezeními.

(9) Před zahájením předpokládané napěťové výluky trakčního vedení musí výpravčí (dirigující dispečer):

a) přikázat strojvedoucím všech vozidel závislé trakce na výlukou dotčených kolejích, aby na vozidlech závislé trakce stáhli sběrače (včetně aktivně odstavených vozidel závislé trakce);

b) zajistit, že na koleje, kde bude zahájena výluka trakčního vedení, nebude povolena jízda vozidla závislé trakce, jehož strojvedoucí nebyl zpraven o jízdě se staženými sběrači;

c) nařídit zaměstnancům oprávněným k činnostem na elektrickém zařízení a v jeho blízkosti, aby vypnuli předtápění;

d) ohlásit elektrodispečerovi, že jsou splněny podmínky pro vypnutí trakčního vedení a dále postupuje podle jeho pokynů.

(10) Při zahájení předpokládané napěťové výluky musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:

a) výpravčí (dirigující dispečer) na základě pokynu od elektrodispečera (udělení souhlasu k zahájení napěťové výluky) zahájí napěťovou výluku a oznámí její zahájení elektrodispečerovi;

b) elektrodispečer zajistí vypnutí napětí trakčního vedení dálkově nebo místně prostřednictvím zaměstnanců OSPD. Při napěťové výluce trakčního vedení obsluhují úsekové odpojovače zaměstnanci OSPD nebo jiní odborně způsobilí zaměstnanci podle příkazů elektrodispečera;

c) elektrodispečer ohlásí výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi) vypnutí napětí trakčního vedení.

(11) U napěťové výluky povoluje zahájení výlukových prací zaměstnanec OSPD zajišťující předání „Příkazu B" a „Záznamu o poučení". Povolení k zahájení výlukových prací oznámí tento zaměstnanec OZOV.

(12) Při ukončení předpokládané napěťové výluky musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:

a) VVP ohlásí ukončení výlukových prací zaměstnanci OSPD (např. odpovědný zástupce SEE) a OZOV.

b) Zaměstnanec OSPD si vyžádá od OZOV souhlas k zahájení činností souvisejících s obnovením napětí trakčního vedení.

c) Zaměstnanec OSPD ohlásí souhlas k zahájení činností souvisejících s obnovením napětí trakčního vedení elektrodispečerovi.

d) Elektrodispečer zajistí zapnutí napětí trakčního vedení dálkově nebo místně prostřednictvím zaměstnanců OSPD. Při napěťové výluce trakčního vedení obsluhují úsekové odpojovače zaměstnanci OSPD nebo jiní odborně způsobilí zaměstnanci podle příkazů elektrodispečera.

e) Elektrodispečer ohlásí výpravčímu a OZOV zapnutí napětí trakčního vedení, udělí souhlas k ukončení napěťové výluky.

f) OZOV provede zápis provozuschopnosti zařízení dopravní cesty dotčeného napěťovou výlukou. Při souběhu napěťové výluky s kolejovou výlukou může OZOV v případě společného ukončení těchto výluk provést jeden společný zápis o provozuschopnosti zařízení dopravní cesty.

g) Výpravčí (dirigující dispečer) ukončí výluku.

(13) Výpravčí (dirigující dispečer) je povinen zahájení a ukončení napěťové výluky nahlašovat obdobně jako u ohlašování zahájení a ukončení kolejové výluky (ohlašování viz čl. 428 odst. (4) a (5), čl. 430 odst. (10) a (11) a Příloha G).

●8

článek 432
Výluka napájecí stanice

(1) Pro výluky napájecích stanic platí ustanovení této ČÁSTI předpisu vyjma ustanovení, pro která jsou v tomto článku stanoveny odchylky.

(2) Výluku napájecí stanice je oprávněn zahájit/ukončit elektrodispečer.

(3) Elektrodispečer zahájení/ukončení výluky ohlásí provoznímu dispečerovi CDP a výpravčím dotčeného úseku (dirigujícímu dispečerovi), včetně rozsahu omezení v jízdách vlaků a případného elektrického mezidobí.

(4) Provozní dispečer CDP zaeviduje zahájení/ukončení výluky v provozních aplikacích.

(5) Výpravčí (dirigující dispečer) dokumentuje:

a) oznámení o zahájení/ukončení výluky červeným zápisem do telefonního zápisníku;

b) rozsah omezení v jízdách vlaků včetně případného elektrického mezidobí.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 433
Zpravování strojvedoucích o napěťových výlukách

(1) O jízdě se staženými sběrači musí být strojvedoucí všech vozidel závislé trakce (činných a pohotových k službě a zaměstnanci obsluhy měřícího vozu) zpraveni prokazatelně.

Za zpravení odpovídá:

a) u předpokládané napěťové výluky dopravce (Seznam plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy);

b) u nepředpokládané výluky:

1. výpravčí stanice s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením ve stanici nebo

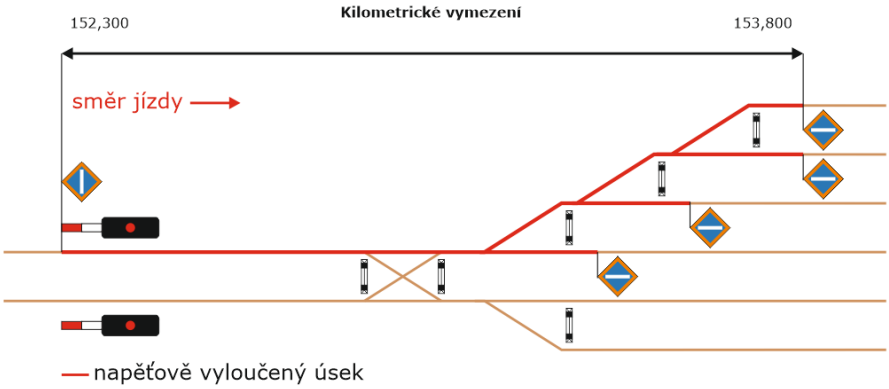
2. výpravčí stanice bezprostředně před místem s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením na širé trati;

3. dirigující dispečer na trati D3.

(2) Pokud je strojvedoucí zpravován písemným rozkazem musí tento rozkaz obsahovat:

a) název dopravny s kolejovým rozvětvením nebo mezistaniční úsek;

b) kilometrické vymezení (viz obrázek 247 tohoto předpisu km poloha umístění prvního návěstidla s návěstí **Stáhněte sběrač** a posledního návěstidla s návěstí **Zdvihněte sběrač** ve směru jízdy vlaku);



obrázek 247

c) číslo první a poslední trakční podpěry (určuje OSPD);

d) zda se jedná o jízdu se staženými sběrači při:

1. vjezdu,
2. odjezdu,
3. jízdě po koleji,
4. vjezdu, jízdě po koleji a odjezdu,
5. vjezdu a jízdě po koleji,
6. jízdě po koleji a odjezdu.

e) časové vymezení platnosti písemného rozkazu v případě, že omezení platí pouze v nějakém čase (např. 8:00–16:00 v jednom dni);

f) že se strojvedoucí v daném úseku musí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz.

V případě, že jsou umístěna výluková návěstidla pro elektrický provoz, platí pro jízdu vozidla závislé trakce tato návěstidla a kilometrické vymezení (i čísla trakčních podpěr) je pouze orientační informací o beznapěťovém úseku.

(3) Při nepředpokládané výluce musí být, do doby umístění výlukových návěstidel pro elektrický provoz, text písemného rozkazu doplněn o informaci, že výluková návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna.

(4) Výpravčí (dirigující dispečer) nesmí dovolit do napěťově nesjízdného úseku jízdu vozidel závislé trakce se zdviženými sběrači, dokud nedostal zprávu o tom, že strojvedoucí těchto vozidel jsou nebo budou zpraveni, nebo dokud je nezpraví sám. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí tuto zprávu výpravčí, který ji dostal, dokumentovat v telefonním zápisníku.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 434
Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce

(1) Zaměstnanec řídící posun u posunového dílu se zařazeným vozidlem závislé trakce musí být zpraven písemným rozkazem o napěťově nesjízdných kolejích.

(2) Je-li v době vymezené písemným rozkazem sjednán posun na uvedené koleje, musí zaměstnanec řídící posun nařídit strojvedoucímu vozidla závislé trakce, které je zařazeno v posunovém dílu, stažení sběračů.

(3) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se musí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz vždy, když je zpraven o jízdě se staženými sběrači a v čase vymezení platnosti uvedené v písemném rozkaze.

(4) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se nemusí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi) oznamovat závady v jejich umístění pouze v těchto případech:

a) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu před časem zahájení předpokládané napěťové výluky (tzn. před časem vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze);

b) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu po čase ukončení předpokládané napěťové výluky (tzn. po čase vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze).

(5) Za to, že výluková návěstidla pro elektrický provoz budou umístěna před zahájením předpokládané napěťové výluky a odstraněna po jejím ukončení, odpovídá zaměstnanec OSPD. Zaměstnanec OSPD je povinen informovat výpravčího (dirigujícího dispečera) o zahájení osazování nebo o odstranění výlukových návěstidel pro elektrický provoz.

Nebudou-li výluková návěstidla pro elektrický provoz odstraněna do jedné hodiny po ukončení výluky, musí tuto skutečnost zaměstnanec OSPD oznámit výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi). Výpravčí (dirigující dispečer) musí zajistit zpravování strojvedoucích vozidel závislé trakce o tom, že výluková návěstidla pro elektrický provoz pro jejich jízdu neplatí.

(6) Bude-li předpokládaná napěťová výluka zahájena nebo ukončena odchylně od vymezení uvedeného v písemném rozkaze, musí výpravčí (dirigující dispečer) zajistit, že strojvedoucí hnacích vozidel závislé trakce budou o této změně zpraveni písemným rozkazem.

(7) Zjistí-li strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce, který je zpraven písemným rozkazem o jízdě se staženými sběrači, že některá výluková návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači uvedené v písemném rozkaze a tuto závadu oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.

(8) Pokud strojvedoucí v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) zjistí, **že jsou umístěna** výluková návěstidla pro elektrický provoz a o jízdě se staženými sběrači **není zpraven** písemným rozkazem, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači dávané výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a tuto závadu oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.

(9) Výpravčí (dirigující dispečer), kterému byla oznámena závada podle odst. (7) a (8) tohoto článku, závadu neprodleně ohlásí elektrodispečerovi, který musí zajistit odstranění této závady. Do doby odstranění závady musí elektrodispečer určit podmínky jízdy drážních vozidel závislé trakce v dotčeném úseku.

(10) Pokud strojvedoucí vozidla závislé trakce obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane příslušný pokyn:

a) výlukovým návěstidlem pro elektrický provoz;

b) písemným rozkazem, kde je uvedena km poloha místa, kde je možné zdvihnout sběrač;

c) od výpravčího (dirigujícího dispečera).

(11) Zastaví-li vlak vedený vozidlem závislé trakce v napěťově nesjízdném úseku a má-li z tohoto místa odjet, musí být odtažen nebo vysunut vhodným hnacím vozidlem tak, aby se vozidlo závislé trakce dostalo do napěťově sjízdného úseku.

Použít k vysunutí vlaku podle tohoto odstavce vozidlo závislé trakce lze pouze v případě, že toto hnací vozidlo nevjede do úseku s vypnutým trakčním napětím se zdviženým sběračem.

(12) Dopravce musí oznámit provoznímu dispečerovi CDP:

a) jaké hnací vozidlo bude použito k vysunutí hnacího vozidla závislé trakce a zda bude toto vozidlo při vysunutí přivěšeno nebo nepřivěšeno;

b) v kterém úseku bude použito přivěšené vozidlo nezávislé trakce (přípřež, postrk),

nejsou-li tyto skutečnosti uvedeny v opatřeních dopravce k příslušné napěťové výluce nebo poskytnuty prostřednictvím příslušných IS.

(13) V případě, že se hnací vozidlo, které vysouvá vlak, dostane při vysouvání až na širou trať, musí být k vlaku přivěšeno.

kapitola VI
Výluky ETCS

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 435
Výluky ETCS – všeobecná ustanovení

(1) Ustanovení této kapitoly platí pouze pro výluky traťové části ETCS (dále jen „výluka ETCS“).

(2) Za výluku ETCS podle této kapitoly se nepovažuje zadání definitivní výluky ETCS v rámci aktivace traťové části ETCS s hranicí oblasti ETCS v místě styku s úsekem se zatím neaktivovanou traťovou částí ETCS[82].

(3) Zpravování vlaků o předpokládané výluce ETCS, resp. vypnutí ETCS vyplývá z rozsahu vypnutí traťové části ETCS, podle pravidel uvedených v čl. 191.

Zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o výluce ETCS (vypnutí ETCS) není pro strojvedoucího pokynem k přechodu mobilní části ETCS do módu **Izolace (IS)**.

(4) Při předpokládané výluce traťové části ETCS musí být před zahájením výlukových prací zavedeno vypnutí ETCS (viz ČÁST ČTVRTÁ kapitola II). Rozsah, ve kterém lze zavést vypnutí ETCS, a opatření s ním související (postup a součinnost zaměstnanců podílejících se na zahájení výluky ETCS a ukončení výluky ETCS) musí být zpracováno ve výlukovém rozkaze pro předpokládanou výluku (Edps k nepředpokládané výluce).

(5) Výluka ETCS musí být zahájena, ukončena, popř. přerušena v souladu s ustanoveními pro výluky stanovené tímto předpisem, popř. podle pravidel stanovených VR.

(6) Při výluce ETCS v mezistaničním úseku s ETCS oddíly se jízda vlaků musí zabezpečovat v mezistaničním oddílu nebo v prostorových oddílech vymezených stop značkami.

(7) Dispečer ETCS nesmí nikdy plnit funkci OZOV. OZOV musí být vždy pouze zaměstnanec OSPD

(8) OZOV při výluce ETCS komunikuje se zaměstnancem obsluhujícím RBC (viz čl. 191 odst. (4) tabulka 4).

Pokud výluka ETCS zasahuje do obvodu více zaměstnanců obsluhujících RBC, musí VR stanovit, se kterým zaměstnancem obsluhujícím RBC bude OZOV komunikovat.

(9) Výluku traťové části ETCS lze zavádět ve stejném rozsahu jako při vypnutí traťové části ETCS (viz ustanovení čl. 191).

[82] V tomto případě jsou na trati umístěna návěstidla s návěstí **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2** [viz čl. 188 odst.(7)] a **Výstupní hranice oblasti ETCS** (u vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy). V TTP musí být uvedeno, že vstup a výstup do oblasti ETCS je proveden formou výluky ETCS.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 436
Zahájení výluky ETCS

(1) Pokud nebude možné zahájit výluku ETCS ve stanoveném čase, ohlásí to OZOV alespoň 30 minut před časem zahájení výluky dispečerovi ETCS a spolu dohodnou nový čas zahájení výluky ETCS, příp. její zrušení.

(2) Při zahájení výluky ETCS musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:

a) OZOV oznámí zaměstnanci obsluhujícímu RBC připravenost a požadavek k zahájení výluky ETCS včetně odkazu na příslušný VR a nahlášení kontaktu na OZOV, příp. VVP;

b) zaměstnanec obsluhující RBC zahájí výluku ETCS v telefonním zápisníku a požádá provozního dispečera CDP o zahájení výluky ETCS v příslušné provozní aplikaci;

c) zaměstnanec obsluhující RBC zajistí v součinnosti se zaměstnancem udržujícím RBC zahájení vypnutí ETCS podle čl. 192 písm. d) až f);

d) zaměstnanec obsluhující RBC po zadání definitivní výluky ETCS udělí OZOV souhlas k zahájení výlukových prací na traťové části ETCS.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 437
Ukončení výluky ETCS

(1) Při ukončení výluky ETCS musí být dodržena součinnost zaměstnanců (resp. subjektů podílejících se na výluce) následujícím způsobem:

a) OZOV oznámí zaměstnanci obsluhujícímu RBC ukončení výlukových prací včetně odkazu na příslušný VR, provozuschopnost dotčených prvků ZZ a požádá o ukončení výluky ETCS;

b) zaměstnanec obsluhující RBC zajistí v součinnosti se zaměstnancem udržujícím RBC ukončení vypnutí ETCS podle čl. 193 písm. f) až h);

c) po zrušení definitivní výluky ETCS ukončí zaměstnanec obsluhující RBC výluku ETCS v telefonním zápisníku a požádá provozního dispečera CDP o ukončení výluky ETCS v příslušné provozní aplikaci.

d) zaměstnanec obsluhující RBC informuje OZOV o ukončení výluky ETCS.

(2) Pokud OZOV ohlásí zaměstnanci obsluhujícímu RBC, že bude výluka ETCS ukončena dříve, než je stanoveno VR, musí zaměstnanec obsluhující RBC informovat zaměstnance řídícího dotčený úsek o novém čase ukončení výluky ETCS. Zaměstnanec řídící dotčený úsek o novém čase ukončení výluky ETCS informuje strojvedoucího telekomunikačním zařízením.

(3) Pokud OZOV ohlásí zaměstnanci obsluhujícímu RBC, že bude výluka ETCS ukončena později, než je stanoveno VR, musí zaměstnanec obsluhující RBC nařídit zaměstnanci řídícímu dotčený úsek zpravování vlaků o novém čase ukončení výluky ETCS.

●8 ●9 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 438
Zahájení a ukončení výluk ETCS v celé síti

(1) Výluku (předpokládanou i nepředpokládanou) traťové části ETCS úrovně 2 v celé síti zahajuje a ukončuje ústřední dispečer.

(2) Postup pro zahájení a ukončení výluky ETCS je uveden ve VR a schvaluje ho ředitel gestorského útvaru předpisu D7/2[83] ve vydaném VR.

[83] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

kapitola VII
Výluky zabezpečovacího zařízení, popř. telekomunikačního zařízení

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 439
Všeobecná ustanovení

(1) Ustanovení pojednávající o výlukách kolejí nejsou plně aplikovatelná na výluky zabezpečovacího zařízení (staničního nebo traťového), popř. telekomunikačního zařízení. Postup pro tyto výluky stanoví vztažné předpisy (předpis T100, předpis D7/2 atd.), pojednávající o výlukách zabezpečovacího, popř. telekomunikačního zařízení.

(2) Pro výluky zabezpečovacího zařízení (dále i „ZZ“), popř. telekomunikačního zařízení nebo není-li z důvodu výluky (např. kolejové) zajištěna jejich správná činnost, se aplikuje dopravní opatření z ustanovení vztahujících se k poruchám těchto zařízení uvedená v tomto předpise, popř. v dalších předpisech (např. předpis Z1, Z3, Z2, Z8).

●8 ●9 ●10 ●11 ●13 ●14

článek 440
Zahájení a ukončení výluky zabezpečovacího zařízení, popř. telekomunikačního zařízení

Základní pravidla stanovená tímto předpisem pro zajištění realizace výluky (procesy k zahájení a ukončení výluky) musí být plně dodržena i při výluce ZZ (vyjma výluk závislostí ZZ podle předpisu T100), popř. telekomunikačního zařízení.

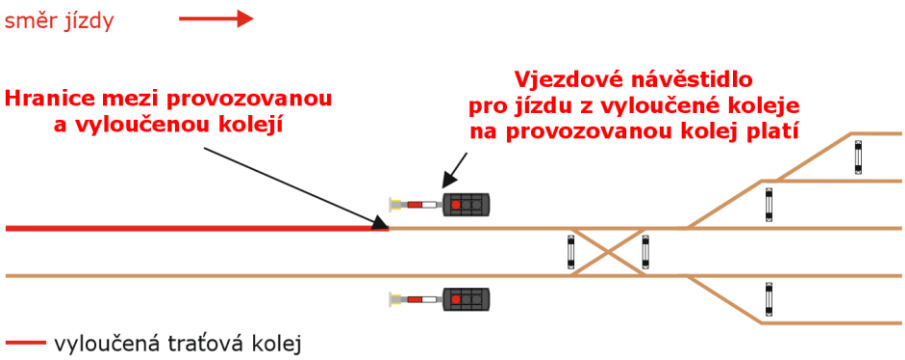
kapitola VIII
Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 441
Všeobecná ustanovení

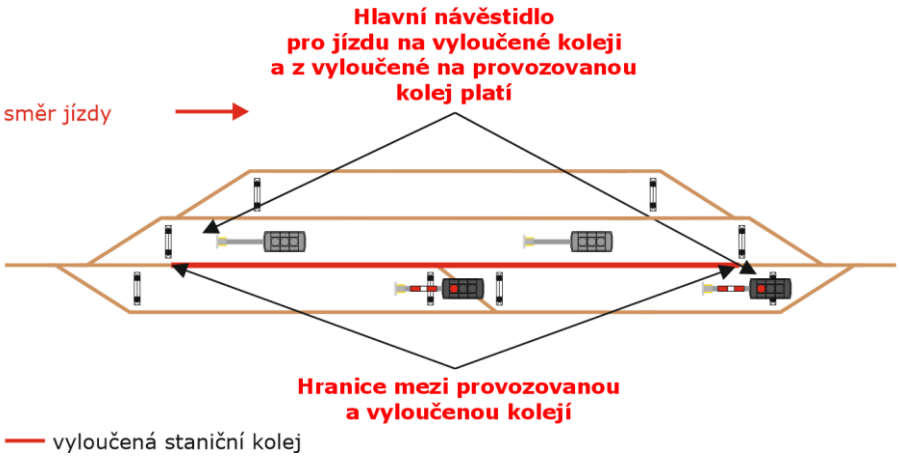
(1) Hranicí mezi vyloučenou a nevyloučenou kolejí je:

a) u vyloučené traťové koleje vjezdové návěstidlo dopravny s kolejovým rozvětvením (viz obrázek 248);



obrázek 248

b) u vyloučené staniční koleje je místo stanovené VR, nebo OZOV u nepředpokládané výluky (viz obrázek 249).



obrázek 249

(2) Je-li u jednotlivých typů speciálních vozidel nařízeno, že nesmí být na sousední kolej vypraven vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou do šířky (dále jen „PLM do šířky") popř. jsou-li pro jednotlivé typy speciálních vozidel nařízena jiná (i přísnější) omezení, vyrozumí výpravčí obou sousedních stanic o zákazu jízdy vlaku s PLM do šířky po sousední koleji:

a) objednavatel výluky, který podle ustanovení předpisu D7/2 zajistí vydání Edps;

b) OZOV v případě, že nebyla vydána Edps podle písm. a) tohoto odstavce.

(3) **Zákaz „PLM do šířky"** znamená, že v daném úseku se nesmí přepravovat mimořádné zásilky s překročenou ložnou mírou. Výjimkou z tohoto zákazu jsou ty zásilky s PLM, které mají v „Příkazu k dopravě" nebo v „Přepravním typovém listu", v části dopravní podmínky, uveden text: „Na dvou a vícekolejných tratích a na souběhu tratí dovoleno setkání s vlakem, který veze PLM." Zákaz „PLM do šířky" se nevztahuje na vlaky kombinované dopravy jedoucí v kódech pro kombinovanou dopravu[84].

(4) Je-li u jednotlivých typů speciálních vozidel nařízeno, aby podél jejich pracoviště jely vlaky po sousední koleji sníženou rychlostí, zajistí OZOV na sousední koleji označení pomalé jízdy příslušnými návěstmi. Pomalá jízda musí být navíc zavedena podle pravidel v Příloze E.

(5) Jízdu drážního vozidla na vyloučenou z vyloučené koleje musí vždy sjednat ZPŘS.

Návěsti uvedené v tomto předpise platí pro organizování a provozování drážní dopravy při jízdě z nevyloučené koleje na vyloučenou kolej nebo opačně.

Při pohybu vozidel po vyloučené koleji v ostatních případech platí:

a) hlavní návěstidla, stop značky, návěstidla platná pro posun a návěsti zakazující jízdu na hranici nevyloučené a vyloučené koleje (viz obrázek 248 a 249);

b) ruční návěsti, kterými se organizuje jízda vozidel;

c) další návěstidla, u kterých to vyplývá z jejich určení (staničníky, sklonovníky, rychlostníky, návěsti pro elektrický provoz apod.).

(6) Pohyb drážních vozidel:

a) Po vyloučené koleji ve stanici je dovolen jen k místu, které stanovil ZPŘS a hnací vozidlo musí být označeno návěstí **Hnací vozidlo při posunu**.

b) Po vyloučené traťové koleji je dovolen podle pravidel, které nařídí ZPŘS a jen do úrovně vjezdového návěstidla, pokud není vyloučeno i záhlaví. Souprava drážních vozidel musí být označena jako vlak.

c) Při současné výluce traťové koleje a navazujícího záhlaví ve stanici se organizuje jako při výluce koleje ve stanici a vjezdové návěstidlo (vjezdová stop značka) pro jízdu drážního vozidla do stanice neplatí. Souprava drážních vozidel musí být označena jako vlak.

Strojvedoucí musí být o podmínkách jízdy na vyloučenou traťovou kolej, po vyloučené traťové koleji a z vyloučené traťové koleje zpraven písemným rozkazem.

Písemným rozkazem musí ZPŘS zpravit strojvedoucího i v případě jízdy drážního vozidla jedoucího na/po/z vyloučené koleji v dopravně s kolejovým rozvětvením, pokud je nutné zpravit strojvedoucího např. o vypnutí PZS, napěťové výluce.

(7) Na vyloučenou kolej je povolena pouze jízda vozidel, která zajišťují:

a) provádění nebo zabezpečení prací při údržbě, opravě, rekonstrukci (modernizaci) dráhy a staveb na dráze;

b) provádění nebo zabezpečení jiných prací na trati a v její bezprostřední blízkosti (např. odstranění překážky, způsobující nesjízdnost koleje, zdroje ohrožení bezpečnosti provozování dráhy);

c) zásah Integrovaného záchranného systému.

[84] SŽ D31 Zvláštní přepravy

(8) Sjednání obsluhy zabezpečovacího zařízení zaměstnancem řízení provozu sjednává s výpravčím VVP. Zaměstnanec, který žádá VVP o sjednání obsluhy výhybky zaměstnancem řízení provozu (není-li jím VVP sám), musí zajistit, že přes příslušnou výhybku nebude uskutečněna jízda drážního vozidla.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 442
Organizování jízd drážních vozidel při výluce kolejí

(1) Jízda drážního vozidla na vyloučenou a z vyloučené koleje se organizuje za podmínek stanovených tímto článkem.

(2) Na jedné vyloučené koleji je dovolena jízda i více drážních vozidel (souprav drážních vozidel).

(3) Jízda drážních vozidel ze sousedních stanic (dopraven D3, dopraven RB) proti sobě je dovolena, pokud místa jejich zastavení na vyloučené traťové koleji budou vzdálena nejméně 200 metrů od sebe.

(4) Má-li při výluce koleje pracovat v ovládacím obvodu PZS vozidlo, vyloučí se závislosti jen na žádost OZOV. U předpokládané výluky musí být požadavek zapracován do VR.

(5) Pro jízdy drážních vozidel na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji (včetně jízdy na pracovním místě) a z vyloučené koleje musí ZPŘS zajistit u zaměstnance, který obsluhuje PZZ uzavření PZZ. Není-li to možné, musí ZPŘS zpravit strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy. U předpokládaných výluk musí být ve VR stanoveno, která PZZ musí být pro jízdu drážních vozidel na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji (včetně jízdy na pracovním místě) a z vyloučené koleje obsluhována.

(6) Za organizaci střežení přejezdů odpovídá ZPŘS.

(7) Při jízdě drážních vozidel na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji (včetně jízdy na pracovním místě) a z vyloučené koleje musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

(8) Rychlost drážních vozidel nesmí překročit rychlost:

a) 40 km/h, jsou-li vozidla tažena a vedoucí vozidlo je řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy nebo jedná-li se o samostatné hnací vozidlo (spojená hnací vozidla);

b) 30 km/h:

1. jsou-li vozidla sunuta a dále ve všech případech, kdy vedoucí vozidlo není řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy;

2. žádné vozidlo při jízdě více drážních vozidel na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji (včetně jízdy na pracovním místě) a z vyloučené koleje.

Současně je třeba dodržet případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti a předpisem zařaditele stanovenou nižší rychlost pro některá vozidla. Za dodržení rychlosti odpovídá strojvedoucí vedoucího vozidla.

(9) Nejsou-li na vícekolejné trati vyloučeny všechny traťové koleje, musí být ve VR stanoveny podmínky pro zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách (nevybavených mimoúrovňovými přístupy nebo ostrovními nástupišti) při jízdě drážních vozidel na/z vyloučené traťové koleji i při jízdě vozidel na pracovním místě v době, kdy po nevyloučené koleji pojede proti správnému směru vlak s přepravou cestujících, zastavující na příslušné zastávce.

(10) Je-li ustanoveno více ZPŘS, musí OZOV stanovit hranice obvodů ZPŘS určené pro pohyb vozidel na vyloučených kolejích (vyloučené koleji) na základě požadavků VVP a ZPŘS, popř. OZZ, tak aby byl pohyb vozidel účelný a bezpečný. Vymezení obvodů ZPŘS si vzájemně prokazatelně odsouhlasí OZOV a ZPŘS („Protokol o výluce“). Tyto obvody se nesmí překrývat.

(11) ZPŘS organizuje v jemu stanoveném obvodu podle odst. (10) tohoto článku jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji (včetně pohybu vozidel na pracovním místě) podle VVP, popř. OZZ stanovených podmínek.

(12) ZPŘS a VVP, popř. OZZ musí stanovit ve vztahu k aktuálnímu harmonogramu prací obvody pro pohyb jednotlivých vozidel na vyloučené koleji v obvodu stanoveném pro ZPŘS, tak aby byla při pohybu vozidel na vyloučené koleji dodržena ustanovení této kapitole předpisu.

(13) ZPŘS musí s organizací jízdy posunových dílů z nevyloučené koleje na vyloučenou kolej (z vyloučené koleje na nevyloučenou kolej) seznámit:

a) výpravčího stanice (samostatného obvodu, přilehlé stanice, autonomní dopravny), který v místě požadovaného posunu organizuje a řídí drážní dopravu;

b) výpravčího stanice, ze které pojede posunový díl na vyloučenou traťovou kolej;

c) výpravčího stanice, do které se bude posunový díl vracet z vyloučené traťové koleje.

(14) Opakované jízdy drážních vozidel na/z vyloučenou traťovou kolej ve smyslu ustanovení platných pro opakované jízdy PMD na nevyloučenou traťovou kolej jsou zakázány.

(15) Souhlas s jízdou drážních vozidel z nevyloučené koleje na vyloučenou kolej dává výpravčí přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře zaměstnanci pro řízení sledu.

Souhlas s jízdou drážních vozidel z vyloučené koleje na nevyloučenou kolej dává výpravčí přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře zaměstnanci pro řízení sledu.

V případě, že ZPŘS výpravčímu oznámil předání povinností ZPŘS podle čl. 419 odst. (4), souhlas s jízdou drážních vozidel uděluje výpravčí přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře odborně způsobilému zaměstnanci dopravce, který je zúčastněn na jízdě drážního vozidla (strojvedoucí, vedoucí posunové čety).

(16) Jízda drážních vozidel na vyloučenou a z vyloučené koleje se neuvádí v žádné dopravní dokumentaci.

(17) Za návrat drážních vozidel z vyloučené koleje a její uvolnění odpovídá ZPŘS.

(18) Ustanovení tohoto článku platí i pro samostatně jedoucí drážní vozidlo na vyloučenou a z vyloučené koleje.

(19) Drážní vozidla při jízdě na vyloučenou kolej a při návratu zpět na nevyloučenou kolej mohou být spojena v jeden nebo několik celků, pokud to dovolují podmínky pro provoz jednotlivých typů vozidel.

(20) Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit postup a podmínky ověření činnosti brzd.

●8 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 443
Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje

(1) Za sepsání písemného rozkazu a zpravení strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje nebo v případě, že je nutno zpravit strojvedoucího o omezeních na pracovním místě (např. nařízení jízdy se zvýšenou opatrností), odpovídá ZPŘS. ZPŘS zpravuje strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutých drážních vozidel) buď přímo písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením nařizuje strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu.

(2) V písemném rozkaze ZPŘS uvede odkud a kam jede drážní vozidlo na vyloučenou traťovou kolej, zda před ním a za ním jede jiné drážní vozidlo a kilometrickou polohu zastavení na vyloučené traťové koleji. Současně uvede kilometrickou polohu zastavení předchozího a následujícího drážního vozidla.

(3) Strojvedoucí drážního vozidla i zaměstnanec v čele sunutých drážních vozidel musí být také zpraven o případné jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy (centrální přechody s VZPK), o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost drážním vozidlům a o návěstidlech, která při jízdě po vyloučené koleji platí.

(4) Chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd", musí být strojvedoucí zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

(5) V případě, že je výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB) ohlášena chybějící dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd" na přejezdu nebo její poškození, musí o této skutečnosti při zahájení výluky nebo neprodleně po ohlášení této závady prokazatelně informovat ZPŘS, který zajistí zpravení strojvedoucích hnacích vozidel na vyloučené koleji o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčený přejezd. V případě, že výpravčí informuje ZPŘS telekomunikačním zařízením, musí hovor zaznamenat do telefonního zápisníku (včetně čísla mobilního telefonu ZPŘS) a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

(6) Dojde-li v průběhu výluky k poškození nebo odstranění značky „Výstražný kříž pro železniční přejezd" na přejezdu, musí VVP ve spolupráci se ZPŘS zajistit, do doby zajištění zpravení strojvedoucích o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčený přejezd, střežení dotčeného přejezdu a musí neprodleně informovat výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB) a OZOV. Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) zajistí zpravení strojvedoucích vlaků (PMD, posunových dílů) jedoucích po nevyloučené koleji přes dotčený přejezd. ZPŘS zajistí zpravení strojvedoucích drážních vozidel jedoucích po vyloučené koleji přes dotčený přejezd.

(7) Drážní vozidla na vyloučené koleji se pro účely sepsání písemného rozkazu označují zkratkou „P" a pořadovým číslem („P1", „P2", ...). V případě potřeby je možno pořadová čísla pro drážní vozidla, odjíždějící na vyloučenou kolej z různých stanic, rozlišit stovkovými sériemi (z jedné stanice pojedou „P1", „P2", ze druhé „P101", „P102" atd.). ZPŘS odpovídá za to, že v jeho přiděleném obvodu se nebudou v jednom kalendářním dni opakovat písemné rozkazy se stejným pořadovým číslem.

(8) Prvopisy potvrzených písemných rozkazů musí archivovat dopravce podle zásad stanovených vnitřním předpisem dopravce.

(9) Podrobnosti pro sepisování písemného rozkazu jsou stanoveny v předpisu D1/1[85].

[85] Neobsazeno

ČÁST ČTRNÁCTÁ
DISPOZIČNÍ SLUŽBA

●8

článek 444
Úvodní ustanovení

(1) Zásady pro organizaci řízení provozu stanovuje předpis D7. Související ustanovení s místně omezenou platností jsou uvedena v PND7.

(2) Veškeré údaje o vlaku (řada a číslo hnacího vozidla, počet vozů, délka v metrech, dopravní hmotnost, případné mimořádnosti apod.) jsou k dispozici v IS provozovatele dráhy SŽ.

●8 ●9

článek 445
Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům stanice a odbočky

(1) Platnost trasy vlaku je daná platností kalendáře jízdy vlaku podle přidělené kapacity dráhy a po aktivaci trasy dopravcem.

(2) Pokud není pravidelná trasa vlaku v části trati nebo v celé své délce využita, musí být na nevyužitém úseku zrušena. Stejně tak musí být zrušena nevyužitá mimořádná trasa vlaku nebo její část, pokud je v plánu vlakové dopravy již vyhlášena a jízda se neuskuteční nebo se uskuteční jen v části trasy vlaku.

(3) Plán vlakové dopravy je souhrn všech schválených žádostí dopravců, platných v daném čase, vyhlašovaný provozním dispečerem CDP. Plán vlakové dopravy se výpravčímu stanice a odbočky vyhlašuje postupem, uvedeným v předpisu D7.

(4) Při poruše provozní aplikace určené k vyhlašování plánu vlakové dopravy vyhlašuje plán vlakové dopravy provozní dispečer CDP telefonicky.

(5) O změnách ve vlakové dopravě musí výpravčí zpravit ty zaměstnance stanice, kterých se změny týkají.

(6) Mimořádnosti podle čl. 292 odst. (1) písm. a) až k), musí být před jízdou vlaku vyhlášeny Plánem vlakové dopravy.

●8 ●10 ●11

článek 446
Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům na trati

Požádá-li zaměstnanec traťových stanovišť, odboček, obsazených zastávek a nákladišť, obchůzkář, osamělý zaměstnanec nebo vedoucí prací pracující na trati o informaci o vlakové dopravě, je výpravčí povinen mu oznámit okamžitou situaci ve vlakové dopravě.

ČÁST PATNÁCTÁ
PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

kapitola I
Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel

●8 ●12 ●17 ●29

článek 447
Všeobecné podmínky

(1) Požadavky na hnací vozidla jsou předepsány vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

(2) Za technickou způsobilost hnacích vozidel podle obecně závazných právních předpisů a dodržování dalších smluvních podmínek stanovených provozovatelem dráhy při jejich použití na dráhách, kde je provozovatelem dráhy Správa železnic, odpovídá dopravce.

(3) Na hnacím vozidle v traťovém výkonu (i při jízdě PMD) musí být k dispozici nejméně:

a) ruční svítilna s bílým světlem;

b) dvě koncovky;

c) žlutá deska z reflexního materiálu;

d) svazek písemných rozkazů stanovených předpisem D1/1[86].

(4) Ve vlaku mohou být hnací vozidla zařazena jako:

a) činná hnací vozidla;

b) dopravovaná hnací vozidla.

(5) Přípustnost jízdy hnacích vozidel určité řady na určité trati se nazývá přechodnost hnacích vozidel.

(6) V TTP je uvedeno, která hnací vozidla mohou jezdit a být dopravována po jednom a která ve větších skupinách. Vozidla závislé trakce s odpovídající skupinou přechodnosti jsou se staženými sběrači přechodná i na neelektrizovaných tratích, pokud pro některou řadu vozidel závislé trakce není stanoveno jinak.

(7) Vlaky se dopravují činnými hnacími vozidly, která vyvíjejí tažnou sílu potřebnou pro jízdu vlaku.

(8) Pro jízdy vlaků (zvláštních, slavnostních apod.), PMD nebo posunových dílů, které jsou taženy parní lokomotivou (parním vozem), platí příslušná směrnice provozovatele dráhy[87]. Součástí zaváděcího rozkazu nebo elektronické depeše může být opatření pro jízdu vlaku taženého touto lokomotivou (vozem), jakož i pro případnou jízdu tohoto hnacího vozidla jako nečinného.

[86] Neobsazeno

[87] V době schválení tohoto předpisu je to směrnice SŽ SM071 Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železnic

●8 ●12 ●17 ●29

článek 448
Činná hnací vozidla

(1) **Činné hnací vozidlo** je to hnací vozidlo, které za jízdy vyvíjí tažnou sílu a je obsazeno lokomotivní četou.

(2) **Hnací vozidlo v čele vlaku** je činné hnací vozidlo určené pro dopravu vlaků; jeho trakce a řada je zpravidla stanovena TJŘ.

(3) Pro jediné činné hnací vozidlo v čele vlaku se také používá pojem „vlakové hnací vozidlo".

(4) Jsou-li v čele vlaku dvě nebo více činných hnacích vozidel, pak poslední z nich je vlakové a hnací vozidla, zařazená před ním, jsou přípřežní. V případě více přípřežních hnacích vozidel se číslují od vlakového hnacího vozidla k vedoucímu hnacímu vozidlu.

(5) **Vlakové hnací vozidlo** je:

a) jediné činné hnací vozidlo ve vlaku, které může být zařazeno v čele vlaku, na konci vlaku (může vlak sunout) nebo uvnitř vlaku (může vlak současně sunout a táhnout);

b) hnací vozidlo, zařazené u vlaku se dvěma nebo více činnými hnacími vozidly v čele bezprostředně za přípřežním hnacím vozidlem (popř. přípřežními hnacími vozidly).

(6) **Přípřežní hnací vozidlo** je první činné hnací vozidlo u vlaku taženého dvěma hnacími vozidly. U vlaku, taženého více činnými hnacími vozidly, jsou to všechna hnací vozidla, zařazená před vlakovým hnacím vozidlem.

(7) **Postrkové hnací vozidlo** je činné hnací vozidlo zařazené na konci vlaku s činným hnacím vozidlem v čele vlaku. Na konec vlaku mohou být zařazena maximálně dvě postrková hnací vozidla.

(8) Postrkové hnací vozidlo musí jet jako zavěšený postrk, tj. přivěšené k vlaku a zapojené do průběžné brzdy vlaku.

(9) U lokomotivního vlaku, sestaveného pouze z hnacích vozidel (ze dvou a více), je první činné hnací vozidlo vlakové a poslední činné hnací vozidlo postrkové. Činná hnací vozidla vložená mezi vlakové a postrkové činné hnací vozidlo jsou hnací vozidla vložená.

(10) U vlaků s činným hnacím vozidlem v čele se smí použít postrkového hnacího vozidla:

a) V obvodu stanice, je-li třeba, aby byl vlak při odjezdu uveden v pohyb nebo aby rychleji uvolnil odjezdové zhlaví. V případě, že postrkové hnací vozidlo neopustí obvod stanice, nemusí být v tomto případě k vlaku přivěšeno.

b) Na tratích, kde je to dovoleno TTP.

(11) Postrku elektrickým nebo motorovým vozem se může používat na všech tratích u všech vlaků osobní dopravy, které mají v čele vlaku činné hnací vozidlo.

(12) Dopravce musí provoznímu dispečerovi CDP oznámit, jaké hnací vozidlo bude použito k postrku vlaku a v jakém úseku trati. Provozní dispečer CDP o tom musí zpravit výpravčího stanice, ve které má být postrk odvěšen.

(13) **Vložené hnací vozidlo** je činné hnací vozidlo zařazené uvnitř vlaku s činným hnacím vozidlem v čele vlaku (u sunutého vlaku na konci vlaku).

(14) U vlaků osobní dopravy mohou být jako vložená činná hnací vozidla zařazena kdekoli ve vlaku elektrické nebo motorové vozy nebo jednotky.

(15) O zařazení vloženého činného hnacího vozidla musí být zpraven jak strojvedoucí vedoucího vozidla, tak i strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel dopravcem.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 449
Nečinná hnací vozidla a hnací vozidla pohotová ke službě

(1) Dopravovaná hnací vozidla jsou taková hnací vozidla, která ve vlaku nevyvíjejí tažnou sílu. Smějí se dopravovat jen ve vlacích, jejichž stanovená rychlost není vyšší než maximální rychlost dopravovaného hnacího vozidla. Hnací vozidla se ve vlaku dopravují jako nečinná nebo pohotová k službě.

(2) Při dopravě hnacích vozidel musí být vždy dbáno jejich dovolené přechodnosti a zařazení podle TTP a IS REVOZ.

(3) Jednotlivé způsoby dopravy hnacích vozidel (lokomotiv i elektrických nebo motorových vozů a jednotek) mají následující charakteristické rysy:

a) **Nečinné hnací vozidlo** je hnací vozidlo, které nemůže vyvíjet tažnou sílu nebo je sice provozuschopné, ale není obsazeno lokomotivní četou. V případě, že je to nutné nebo účelné z technických nebo provozních důvodů, doprovází je odborně způsobilý zaměstnanec. Nečinné vozidlo závislé trakce nesmí mít zdvižené sběrače, a to ani v případě, když jej doprovází odborně způsobilý zaměstnanec. Hmotnost nečinného hnacího vozidla se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku.

b) **Hnací vozidlo pohotové k službě** je provozuschopné, obsazené lokomotivní četou, a může být v případě potřeby použito jako činné. Pokud bude použito jako činné, platí pro stanovení jeho přechodnosti a řazení ve vlaku stejná kritéria jako pro činná hnací vozidla. Hmotnost hnacího vozidla pohotového k službě se vždy započítává do dopravní hmotnosti vlaku.

(4) Pro řazení soupravy PMD platí ustanovení předpisů, platná pro řazení vlaků.

kapitola II
Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel

●8 ●12 ●17 ●29

článek 450
Všeobecné podmínky

(1) Pro použití a dopravu SHV platí ustanovení kapitola I této ČÁSTI, a navíc následující ustanovení.

(2) SHV, dopravovaná jako vlak vlastním pohonem pojezdu, jsou služebním, popř. lokomotivním vlakem.

(3) Jízdy SHV musí být předem předhlášeny zaměstnancům řízení provozu s uvedením typu SHV podle IS REVOZ. Za předhlášení odpovídá dopravce. Předhlášení lze provést prostřednictvím IS.

(4) Jednotlivé typy speciálních vozidel mohou být dopravovány pouze těmi způsoby, které jsou uvedeny v IS REVOZ. Tam jsou stanoveny podmínky pro svěšování speciálních vozidel mezi sebou, popř. s brzděnými i nebrzděnými ostatními vozidly, a to při určitém způsobu dopravy.

(5) Způsob dopravy určí zařaditel nebo strojvedoucí SHV.

(6) Pokud není vozidlo v IS REVOZ uvedeno a pro jeho dopravu nelze využít podmínky, stanovené pro obdobný typ SHV, musí oznámit dopravce dopravní podmínky vozidla (schválené v rámci schvalování typu) při žádosti o trasu vlaku.

(7) Za dodržení podmínek technického charakteru, uvedených v příslušných předpisech zařaditele speciálního vozidla pro jednotlivé typy speciálních vozidel (např. největší sklon, nejmenší poloměr oblouku, nejvyšší dovolená rychlost, spojování, jejich svěšování apod.), odpovídá zařaditel nebo strojvedoucí SHV; za dodržení podmínek pro dopravu (např. sjednání jízdy apod.) odpovídá výpravčí.

(8) Na trati s kolejovými úseky musí speciální vozidla při jízdě jako vlak zaručovat součinností s kolejovými úseky správnou činnost zabezpečovacího zařízení. Nelze-li tuto podmínku splnit, postupuje strojvedoucí podle příslušné části tohoto předpisu.

(9) Dvoucestná vozidla, u kterých je brzdění a trakce na silničních kolech a zatížení je rozděleno na silniční a železniční kola, se vždy považují za vozidla, která nezaručují součinnost s kolejovými úseky.

(10) Ve stanicích se odstavují speciální vozidla jen se souhlasem výpravčího a dopravce svým vnitřním předpisem stanoví způsob krytí těchto odstavených vozidel. Tyto podmínky musí být uvedeny také v IS REVOZ. Nejsou-li v IS REVOZ uvedeny, musí je dopravce oznámit Správě železnic při žádosti o přidělení kapacity dráhy.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 451
Doprava speciálních vozidel

(1) Podmínky pro dopravu spojených SHV a k nim příslušejících speciálních vozidel nebo přívěsných vozíků nebo většího počtu SHV jako vlak nebo jako PMD, jakož i podmínky pro dopravu neschopného SHV z trati a do místa opravy stanovuje dopravce. Tyto podmínky oznámí dopravce speciálního vozidla při žádosti o přidělení kapacity dráhy.

(2) Při dopravě speciálních vozidel jako vlak s použitím hnacího vozidla nebo vlakem nákladní dopravy musí být strojvedoucí vedoucího vozidla dopravcem zpraven písemně o podmínkách pro tuto dopravu. Výpravčí stanice, kde odchylné podmínky pro dopravu vznikly, oznámí v hlášení odjezdu vlaku odchylné podmínky pro dopravu.

(3) Pro jízdu jako PMD si podmínky podle odst. (1) tohoto článku ohlašují výpravčí při sjednávání jízdy.

kapitola III
Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel

●8 ●12 ●17 ●29

článek 452
Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku

(1) Omezení ve vztahu k zařízení dopravní cesty (poloměry oblouků atd.) jsou uvedena v TTP.

(2) Je-li do vlaku zařazeno vozidlo (včetně hnacího), jehož maximální rychlost, přechodnost, technický stav nebo personální obsazení vyžaduje snížení stanovené rychlosti, zpraví dopravce prokazatelně strojvedoucího o nižší stanovené rychlosti.

(3) Pokud vlak nebude z důvodů uvedených v odst. (2) tohoto článku schopen dodržet jízdní doby, stanovené jeho TJŘ, oznámí dopravce tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi CDP. Jízda takového vlaku musí být organizována tak, aby nedocházelo k narušení přidělených tras, které jsou přiděleny jiným dopravcům, kromě tras přidělených ve zbytkové kapacitě dráhy.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 453
Náběžníky a vozy nezpůsobilé provozu

(1) **Náběžník** je osobní nebo nákladní vůz, který pro svůj technický stav není schopen dopravy ve vlacích za obvyklých podmínek. Náběžník musí být z obou stran vozu označen nálepkou bílého podkladu s červeným písmenem „N", s doplněním čísla vozu, identifikace dopravce a podmínek dopravy stanovené dopravcem. Nálepka může být v provedení na výšku nebo na šířku.



obrázek 250

(2) Vůz nezpůsobilý provozu je vozidlo, které pro svůj technický stav nebo stav nákladu nesmí být zařazen do vlaku ani PMD. Vůz nezpůsobilý provozu musí být z obou stran vozu označen nálepkou bílého podkladu s červeným písmenem „X" nebo „V", s doplněním čísla vozu, identifikace a popisu závady a podmínek bezpečné manipulace. Nálepka může být v provedení na výšku nebo na šířku.



Vůz nezpůsobilý provozu
pro technickou závadu



Vůz nezpůsobilý provozu
pro závadu nákladu
nebo při znečištění vozu

obrázek 251

kapitola IV
Služební a nutné pomocné vlaky

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 454
Služební vlaky

Služební vlak, s výjimkou nutného pomocného vlaku, objednává pověřený zástupce OS SŽ nebo dopravce, který je tímto zástupcem SŽ pověřen zajišťovat dopravu při měření pro potřeby SŽ v trase ad hoc nebo ve zbytkové kapacitě dráhy v souladu s Prohlášením o dráze.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 455
Nutný pomocný vlak

(1) Nutný pomocný vlak se zavádí ze stanice, ve které jsou potřebná vozidla k dispozici, do poslední stanice před místem nasazení, a to jako samostatné hnací vozidlo nebo jako hnací vozidlo s vozy (např. nářaďový vlak, nehodové jeřáby). Z poslední stanice před místem nasazení na širou trať a zpět jede jako PMD. Je-li však třeba odvézt z trati vlak a nejedná se přitom o návrat vlaku nebo jízdu po částech, ukončí PMD svoji jízdu na širé trati.

(2) Nutný pomocný vlak je vlak, který se zavádí:

a) ke zjištění stavu traťové koleje a příčiny nedojetí vlaku do sousední dopravny;

b) je-li třeba odvézt z trati uvázlý vlak nebo vlak, jehož hnací vozidlo je pro poruchu nezpůsobilé provozu;

c) je-li třeba odvézt část vlaku zanechanou na trati;

d) je-li třeba zajistit a odstranit nepředvídané překážky na trati, následky mimořádných událostí nebo opravit železniční svršek, popř. trakční vedení na elektrizovaných tratích;

e) stane-li se strojvedoucí během jízdy vlaku na trati neschopným práce a není-li přítomen zaměstnanec, který by ho nahradil.

(3) O nasazení nutného pomocného vlaku nebo o použití hnacího vozidla od jiného vlaku rozhoduje vedoucí dispečer (příp. provozní dispečer CDP), řídící provoz v příslušné oblasti.

(4) O souhlas s použitím hnacího vozidla, popř. o nasazení prostředků pro odstranění následků mimořádné události požádá příslušného dispečera výpravčí, u něhož byla pomoc žádána.

(5) **Nutný pomocný vlak má přednost před všemi vlaky!**

(6) Vedoucí dispečer zajistí nasazení technických prostředků pro případ odstranění následků mimořádných událostí podle požadavku odpovědného zaměstnance, řídícího práce v místě mimořádné události.

kapitola V
Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků

●8

článek 456
Základní pojmy

(1) **Lehké kolejové prostředky** jsou přenosné stroje a vozíky nebo jiná zařízení pro přepravu materiálu, nářadí anebo různého zařízení po trati pohybující se na kolech nebo pojezdových kladkách a provozované lidskou silou, které pro jejich konstrukci (hmotnost, jednoduchý pojezd apod.) nelze zařadit mezi speciální vozidla. Lehký kolejový prostředek musí být vždy uzpůsoben tak, že jej lze nasazovat na kolej a z koleje odstraňovat ručně.

(2) Na základě konstrukčních vlastností dělíme lehké kolejové prostředky na:

a) lehké kolejové prostředky snadno odstranitelné z průjezdného průřezu koleje;

b) lehké kolejové prostředky obtížně odstranitelné z průjezdného průřezu koleje.

(3) **Lehké kolejové prostředky snadno odstranitelné z průjezdného průřezu koleje** musí splňovat všechny tyto podmínky:

a) musí být vybaveny držadly pro zvedání, která musí být umístěna tak, aby bylo zajištěno rovnoměrné rozložení hmotnosti, příp. musí být tyto prostředky konstruovány tak, aby je bylo možné pohodlně uchytit a zvednout, přičemž musí být zajištěno rovnoměrné rozložení hmotnosti;

b) musí být k dispozici tolik osob ke zvedání lehkého kolejového prostředku, aby byla splněna podmínka maximálního povoleného zatížení jednotlivé osoby;

c) maximální povolené zatížení jedné osoby činí 20 kg; při lehkém kolejovém prostředku uzpůsobeného pro manipulaci jednou osobou 25 kg;

d) doba potřebná pro odstranění z koleje nesmí být delší než 15 s.

(4) Do hmotnosti lehkého kolejového prostředku je vždy nutné počítat i hmotnost případného nákladu.

(5) V případě, že není splněna i jen jedna z výše uvedených podmínek, je nutné považovat lehký kolejový prostředek za lehký kolejový prostředek obtížně odstranitelný z průjezdného průřezu koleje. Použití lehkých kolejových prostředků obtížně odstranitelných z průjezdného průřezu koleje je dovoleno pouze v případě vyloučení koleje.

●8

článek 457
Všeobecná ustanovení

(1) Pro jízdy lehkých kolejových prostředků neplatí ustanovení o jízdách vlaků, PMD a posunu.

(2) Svolení k nasazení lehkého kolejového prostředku na kolej ve stanici si vedoucí prací musí vyžádat u výpravčího dříve, než lehký kolejový prostředek na kolej nasadí. Současně dohodne s výpravčím i směr jeho pohybu.

Odsouhlasí-li výpravčí nasazení lehkého kolejového prostředku na kolej ve stanici, musí si na místo stanovené ZDD umístit upamatovávací pomůcku.

(3) Pokud by lehké kolejové prostředky mohly ovlivnit kolejové úseky, musí to vedoucí prací výpravčímu oznámit. Výpravčí pak podle ZDD provede úkony, potřebné k zabránění nežádoucí výstrahy na PZS.

(4) Na kolej, na kterou výpravčí dovolil nasazení lehkého kolejového prostředku, může dovolit jízdu vozidla pouze tehdy, ohlásil-li mu vedoucí prací odstranění lehkého kolejového prostředku z koleje.

(5) Za snížené viditelnosti je jízda lehkých kolejových prostředků na nevyloučené koleji zakázána.

kapitola VI
Zkoušky za jízdy

●8 ●12 ●17 ●29

článek 458
Všeobecná ustanovení

(1) Pro zkoušky za jízdy platí:

a) ustanovení předpisu D31 a

b) ustanovení tohoto článku a

c) vydané opatření pro konkrétní zkoušku za jízdy.

Podmínky pro zkoušku za jízdy stanovené předpisem D31 a opatřením pro konkrétní zkoušku za jízdy mohou být stanoveny odchylně od ustanovení tohoto předpisu (např. povolení vyšší rychlosti, než je nejvyšší traťová rychlost v daném úseku zkoušky za jízdy pro dané drážní vozidlo).

(2) Zkoušky za jízdy se provádí pro:

a) zkoušky parametrů zařízení dopravní cesty;

b) zkoušky parametrů drážních vozidel.

(3) Zkoušky za jízdy mohou být prováděny za podmínek stanovených v opatřeních pro příslušnou zkoušku za jízdy.

(4) Pro zkoušky za jízdy může být po vypořádání rizik případ od případu podle potřeb a druhu zkoušky stanoveno opatření, které bude povolovat činnosti nad rámec předpisů za předpokladu přijetí výše uvedených nebo i dalších bezpečnostních opatření.

(5) Seznam opatření pro zajištění bezpečnosti pro zkoušky za jízdy, která jsou uplatňována podle potřeb nebo druhu zkoušky za jízdy, např.:

a) Jízda v mezistaničních oddílech, přičemž se strojvedoucí o jízdě v mezistaničních oddílech nezpravuje.

b) Zajištění jízdních cest pro bezpečné zastavení vlaku nedostatečně brzděných vlaků.

c) Zákaz setkání s vozidly na sousední koleji.

d) Zastavení provozu.

e) Uzavření mechanických závor nebo uvedení PZS do výstražného stavu dálkovou nebo místní obsluhou.

f) Střežení přejezdů, pokud předpokládaná doba uzavření bude delší než 10 minut.

g) Zamezení pohybu osob na zastávkách a nástupištích se souvisejícími upozorněními cestujícím dle příslušné Směrnice, ale i nad její rámec k opuštění nástupišť nebo stanice.

h) Omezení platnosti návěstidel pro el. provoz a pomalé jízdy.

i) Určení způsobu a posloupnosti komunikace zaměstnanců.

j) Povolení jízdy vlaků s chybějící mobilní částí ETCS nebo s povolením jejího vyloučení z činnosti.

k) Postavení vlakové cesty po určených kolejích.

Za opatření lze dále považovat např.:

l) Určení přednosti pro zkoušky před ostatními vlaky.

l) Jiné než předepsané zpravování vlaků.

m) Jiné než předepsané bezpečnostní hlášení pro informování cestujících.

n) Zákaz výlukové činnosti, která není pro zajištění bezpečnosti provozu.

o) Jízda nesníženou rychlostí.

p) Opatření pro nedostatečnou dohlednost návěstidel.

kapitola VII
Doprava mimořádných zásilek

●8 ●12 ●17 ●29

článek 459
Všeobecná ustanovení

(1) Zásilka se považuje za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k parametrům užitých drážních vozidel a tratí, dotčených přepravou, vyžaduje přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření u některého zúčastněného provozovatele dráhy.

(2) Mimořádná zásilka se smí přepravovat jen po splnění podmínek, stanovených SŽ.

(3) Přepravu mimořádné zásilky je dopravce povinen předem projednat s URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek). URMIZA odsouhlasí přepravní cestu mimořádné zásilky, stanoví podmínky pro její dopravu a vydá dopravci povolení k přepravě mimořádné zásilky. Jakákoliv změna oproti údajům uvedeným v povolení musí být znovu projednána a odsouhlasena.

(4) Mimořádná zásilka smí být dopravována jen po URMIZA odsouhlasené přepravní cestě a podle stanovených podmínek pro dopravu mimořádné zásilky, zahrnující technické, přepravní a dopravní podmínky.

(5) Pro dopravu mimořádné zásilky platí tato základní ustanovení:

a) Všechny podmínky pro dopravu mimořádné zásilky, které stanovila URMIZA, musí být dodrženy.

b) Přepravní cesta nesmí být bez souhlasu URMIZA změněna. Pokud je pro některou mimořádnou zásilku stanovena i alternativní cesta, může být tato cesta použita.

c) S mimořádnou zásilkou se smí zajíždět k rampám, skladištím apod. jen tam, kde je to výslovně dovoleno. Tento posun není dovolen bez posunové čety.

d) Ve stanicích smí vlak, který veze mimořádnou zásilku, vjíždět jen na dopravní koleje při dodržení dopravních podmínek nebo na koleje, na které je jízda dopravními podmínkami nařízena. Vlak, popř. posunový díl, musí zastavit tak, aby mimořádná zásilka byla od námezníků sousedních kolejí vzdálena nejméně na vzdálenost určenou dopravními podmínkami.

e) Vlak vezoucí mimořádnou zásilku s překročenou ložnou mírou se nesmí na širé trati (dvou a vícekolejné, popř. na souběhu tratí) setkat s vlakem jedoucím po sousední koleji, který by rovněž vezl mimořádnou zásilku s překročenou ložnou mírou, pokud to není zvlášť dovoleno.

f) Dopravce ohlašuje zařazení mimořádné zásilky do vlaku zaměstnancům řízení provozu prostřednictvím IS ve formě mimořádnosti na vlaku s uvedením druhu a čísla EGID. Provozní dispečer CDP ohlašuje zařazení mimořádné zásilky vyhlášením plánu vlakové dopravy. Podrobnosti jsou stanoveny v PND7.

g) Zařazení mimořádné zásilky ve vlaku musí být vždy uvedeno v rozboru vlaku.

h) Všechny stanice na přepravní cestě zpraví všechny zaměstnance ve stanici i na trati, kterých se mimořádná opatření týkají, o tom, kterým vlakem je mimořádná zásilka dopravována.

i) O podmínkách pro dopravu mimořádné zásilky, potřebných pro práci strojvedoucího, musí být strojvedoucí zpraven dopravcem.

(6) Vlak, který veze mimořádnou zásilku, se nesmí ze stanice vypravit, nelze-li jízdu vlaku s mimořádnou zásilkou sjednat s výpravčím sousední stanice. Stejný postup je nutno zachovat, pokud není výpravčím sousední stanice potvrzen předvídaný odjezd.

(7) Zjistí-li výpravčí některé stanice, že zásilka překračuje ložnou míru a není projednána, případně se z jiného důvodu stala zásilkou mimořádnou, nebo se dopravuje bez dodržení podmínek stanovených URMIZA, popř. po jiné než odsouhlasené přepravní cestě, zadrží ji a případ prostřednictvím provozního dispečera CDP ohlásí dopravci a na URMIZA.

(8) Podrobná ustanovení pro přepravu a dopravu mimořádných zásilek jsou uvedena v předpise D31.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 460
Povinnosti dopravce

(1) Dopravce je odpovědný za to, že:

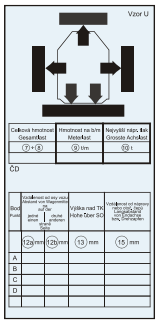
a) náklad je naložen na vozech uvedených v povolení;

b) skutečné míry kritických bodů zásilky s překročenou ložnou mírou souhlasí s údaji uvedenými v povolení;

c) nařízené podmínky pro přepravu mimořádné zásilky jsou splněny;

d) zásilka je označena příslušnými nálepkami pro přepravu mimořádné zásilky.

(2) Vozidla (popř. první a poslední vozidlo skupiny vozidel) s mimořádnými zásilkami musí dopravce označit na obou stranách nálepkami podle tohoto vzoru (nálepka může být bílá nebo modrá):



obrázek 252

(3) V případě potřeby označí dopravce touto nálepkou polohu mimořádné zásilky vzhledem ke směru jízdy; nálepku umístí na té straně zásilky, která je stanovena v povolení k přepravě mimořádné zásilky:



obrázek 253

(4) O nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky musí dopravce zajistit písemné zpravení strojvedoucího např. takto: „Rychlost 50/20 km/h“.

(5) V údaji rychlosti před lomítkem je uvedena rychlost (v km/h), která nesmí být během dopravy překročena. Není-li nutno omezit stanovenou rychlost, uvede se před lomítkem písmeno „N“.

(6) Na rychlost uvedenou za lomítkem upraví strojvedoucí rychlost:

a) na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti na rychlost 30 km/h nebo 40 km/h, a to v obvodu, pro který toto návěstidlo platí;

b) přes výhybky ve stanici s vjezdovou (odjezdovou) rychlostí 40 km/h a nižší;

c) při posunu přes výhybky.

kapitola VIII
Doprovod vlaku

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 461
Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku – všeobecná ustanovení

(1) Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.

(2) Zjistí-li strojvedoucí vlaku, že vlak odjíždí:

a) na nesprávnou kolej a nebyl o této jízdě zpraven písemným rozkazem nebo pokynem v „Seznamu plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy";

b) na jinou trať, než předepisuje TJŘ;

c) na správnou kolej, proti správnému směru nebo na objízdnou trasu, ale byl zpraven (popř. informován) o jízdě po jiné traťové koleji nebo do jiného obvodu stanice;

musí neprodleně zastavit a vzniklou situaci co nejdříve oznámit výpravčímu přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.

Podle tohoto odstavce musí jednat i strojvedoucí PMD, pokud zjistí, že odjíždí na jinou traťovou kolej nebo na jinou trať, než má uvedenou v písemném rozkaze.

(3) Strojvedoucí vedoucího vozidla odpovídá za všechna dopravní opatření, která vyplývají z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu.

(4) Povinnosti členů doprovodu vlaku (strojvedoucího a posunové čety PMD) ve stanicích, dopravnách D3, dopravnách RB a při obsluze vleček na širé trati a nákladišť (popř. PZZ) jsou stanoveny technologickými postupy uvedenými v ZDD.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 462
Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku

(1) Za jízdy vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a při vjezdu do stanice, dopravny D3 a dopravny RB sleduje, je-li vjezdová kolej volná.

(2) Dojde-li za jízdy vlaku na širé trati ke vzniku mimořádnosti, oznámí strojvedoucí tuto skutečnost neprodleně výpravčímu a dohodne s ním způsob odstranění závady a podmínky další jízdy vlaku.

(3) Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku:

a) zjistí-li, že jeho jízda není dovolena;

b) je-li vlak něčím ohrožen;

c) popř. že jeho další jízdou by mohla být ohrožena jiná zařízení (trakční vedení, návěstidla apod.).

(4) Zpozoruje-li strojvedoucí při jízdě vlaku na vícekolejné trati (při souběhu tratí), že by mohl být ohrožen jiný vlak poruchou koleje, trakčního vedení, překážkou na trati nebo v její blízkosti apod., musí na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou a co nejrychleji zpravit výpravčího a řídit se jeho pokyny. V případě nebezpečí z prodlení použije strojvedoucí i výpravčí všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená.

Podle tohoto odstavce musí jednat strojvedoucí sám nebo prostřednictvím členů doprovodu vlaku použít všech dostupných prostředků k zastavení vlaku, jehož jízda je zjištěnou překážkou ohrožená, nemůže-li vyrozumět výpravčího o ohrožení jízdy vlaku po sousední koleji.

(5) Zastaví-li strojvedoucí před nesjízdným místem na širé trati, které je kryto, zjistí u zaměstnance, který nesjízdné místo zajišťuje, příčinu krytí trati a dohodne s výpravčími sousedních stanic podmínky a způsob další jízdy vlaku.

(6) S vlakem, který zastavil svým čelem až za hlavním návěstidlem zakazujícím jízdu, nesmí strojvedoucí couvnout bez souhlasu výpravčího nebo strážníka oddílu, který toto návěstidlo obsluhuje.

(7) U vlaků s postrkem nebo s hnacím vozidlem pohotovým k službě na konci vlaku musí strojvedoucí tohoto hnacího vozidla zajistit, aby po zastavení vlaku nedošlo k posunutí jeho konce zpět za námezník.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 463
Zastavení vlaku na znamení

(1) Pro výstup a nástup cestujících lze na žádost dopravce dovolit zastavení vlaku na znamení:

a) na zastávkách;

b) ve stanicích v době výluky dopravní služby výpravčího;

c) v dopravnách RB, ve kterých není nutné zastavení pro udělení odhlášky.

(2) Zastavení vlaku na znamení je možno dovolit i v těch stanicích s DOZ, ve kterých je zajištěno, že cestující budou i při případné poruše IS očekávat vlak na správném nástupišti (stanice bez ostrovních i poloostrovních nástupišť, stanice pouze s jediným nástupištěm, pevně určené vjezdové koleje apod.).

(3) Zastavení vlaku na znamení je v TJŘ označeno značkou „x" před časovým údajem příjezdu.

(4) Strojvedoucí musí upravit rychlost vlaku na trati tak, aby při případném průjezdu zastávkou (stanicí, dopravnou D3 nebo dopravnou RB) byl dodržen čas, uvedený v TJŘ pro odjezd vlaku.

●8 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 464
Povinnosti členů doprovodu vlaku při mimořádném zastavení vlaku na širé trati

(1) Zastavil-li vlak mimořádně na širé trati a strojvedoucí nemá žádnou možnost ohlásit tuto mimořádnost výpravčímu, musí po uplynutí 15 minut předpokládat ze strany výpravčího nouzová opatření (např. jízdu vlaku po sousední koleji vícekolejné trati s příkazem ke zjištění stavu na trati, jízdu PMD za vlakem na jednokolejné trati za účelem navázání styku se stojícím vlakem, příchod posla apod.).

(2) Zastaví-li vlak (PMD) u vjezdového návěstidla nebo vlak u oddílového návěstidla, na kterém je návěst **Stůj**, a u návěstidla stojí déle než 5 minut, ohlásí strojvedoucí tuto skutečnost výpravčímu nebo jinému zaměstnanci, který obsluhuje příslušné návěstidlo (např. strážníkovi oddílu). U vjezdového nebo oddílového návěstidla, které je poškozené, se strojvedoucí ohlásí ihned výpravčímu nebo jinému zaměstnanci, který obsluhuje příslušné návěstidlo. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na oddílová návěstidla AB.

(3) Při mimořádném zastavení vlaku s přepravou cestujících na širé trati vyrozumí strojvedoucí členy obsluhy vlaku o příčině zastavení (je-li mu známa). Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možnosti jejich vystupování z vlaku.

(4) Pokud si strojvedoucí vyžádá pomocné hnací vozidlo, nesmí pokračovat v další jízdě bez souhlasu výpravčího přední stanice.

(5) Pomocná lokomotiva musí jet na traťovou kolej obsazenou uváznutým vlakem jako PMD.

(6) Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu zastavení na trati, musí si pro další jízdu vždy vyžádat pokyny od výpravčího přední stanice, a to buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice. Výpravčí smí udělit pokyn k další jízdě vlaku, až když o odjezdu vlaku z trati zpraví všechna traťová stanoviště, jichž se další jízda vlaku týká. Nemůže-li výpravčí zpravit některého závoráře (a nemůže-li jej zpravit ani prostřednictvím strojvedoucího nebo výpravčího zadní stanice), nařídí strojvedoucímu příslušného sepsání rozkazu.

Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat pokyny k další jízdě od výpravčího podle tohoto odstavce, smí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a musí proto jednat jako by mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností. Strojvedoucí musí při další jízdě dávat opakovaně návěst **Pozor**.

(7) **Couvání (návrat) vlaku bez souhlasu výpravčího zadní stanice není dovoleno!**

(8) Zastaví-li vlak před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávána, smí strojvedoucí pokračovat v další jízdě pouze na pokyn výpravčího přední stanice, a to uděleného buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

(9) Pokud dojde k náhlému silnému poklesu tlaku nebo úniku vzduchu z hlavního potrubí (např. při použití záchranné brzdy), je strojvedoucí povinen učinit bezodkladně všechna dostupná opatření pro zjištění příčiny zastavení vlaku a závadu ohlásit výpravčímu.

Při jízdě vlaku na vícekolejné trati musí strojvedoucí i výpravčí předpokládat vznik překážky pro jízdu vlaku po sousední koleji a nesjízdnost této koleje.

Strojvedoucí proto musí na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích drážních vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou.

(10) Výpravčí stanice, který zprávu podle odst. (9) tohoto článku přijal, musí zajistit, že na trať nebude do zjištění její volnosti a průjezdnosti vypraven žádný vlak.

(11) Pokud byl vlak již na trať vypraven, musí výpravčí oznámit strojvedoucímu, který mu podle odst. (9) tohoto článku ohlásil závadu na trati, po které koleji a kterým směrem vlak jede. Strojvedoucí musí v rámci svých možností dávat tomuto vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Mají-li však strojvedoucí nebo výpravčí spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím ohroženého vlaku, využijí k zpravení (zastavení) vlaku tohoto spojení.

(12) Pokud dojde k použití záchranné brzdy v době, kdy je záchranná brzda překlenuta, nebo v úseku, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito, musí strojvedoucí (opětovně) použít překlenutí záchranné brzdy a zastavit neprodleně poté, co celý vlak opustí úsek, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito. Dále musí postupovat podle odst. (9) tohoto článku.

●8 ●9 ●12 ●17 ●29

článek 465
Povinnosti členů doprovodu vlaku před zastavením a za pobytu vlaku ve stanici

(1) Za vjezdu vlaku je strojvedoucí povinen pozorovat, nedávají-li se mu ve stanici, zejména ze stanovišť, návěsti.

(2) Strojvedoucí vedoucího vozidla musí zastavit čelo vlaku na místě, stanoveném tímto předpisem; po zastavení odpovídá za zachování volnosti předního námezníku.

(3) V TTP musí být uvedeno, ve kterých stanicích hlásí člen obsluhy vlaku určenému zaměstnanci stanice, že vlak vjel do stanice celý a že uvolnil zadní námezník.

(4) Po zastavení vlaku může vlak couvnout jen se souhlasem výpravčího. Přitom musí být dodržena veškerá ustanovení tohoto předpisu, platná pro posun. U vlaku s přepravou cestujících musí být obsluha vlaku a cestující na tento pohyb zvlášť upozorněni (např. staničním rozhlasem).

Po zastavení vlaku může vlak popojet (např. pro uvolnění nástupiště, k překládce apod.) jen se souhlasem výpravčího (vyjma vlaku bez přepravy cestujících s vydaným oprávněním k jízdě **(MA)**). Vlak bez přepravy cestujících s vydaným oprávněním k jízdě **(MA)** může popojíždět až k místu, kde mu končí oprávnění k jízdě **(MA)**.

(5) Po zastavení vlaku musí strojvedoucí, popř. členové obsluhy vlaku, upozornit výpravčího na všechny okolnosti, které mají nebo mohou mít vliv na další jízdu vlaku. Výpravčího je nutné zejména upozornit, bude-li třeba prodloužit pravidelný pobyt ve stanici.

(6) Předpokládá-li se z důvodu manipulace se zásilkami delší pobyt nebo mimořádná manipulace vlaku v sousední stanici (zastávce, nákladišti apod.), upozorní na to příslušný člen obsluhy vlaku výpravčího a ten zpraví příslušného zaměstnance.

(7) Byla-li zjištěna za jízdy vlaku na některém vozidle závada, anebo byla-li hlášena výpravčímu traťovými nebo jinými zaměstnanci, musí být toto vozidlo po zastavení prohlédnuto.

(8) Na nutnost prohlídky upozorní výpravčí strojvedoucího.

(9) Při mimořádném zastavení vlaku s přepravou cestujících ve stanici vyrozumí strojvedoucí členy obsluhy vlaku o příčině zastavení (je-li mu známa). Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možnosti jejich vystupování z vlaku.

Zastavil-li vlak (PMD) z provozních důvodů mimořádně v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením na místě jiném než v místě k tomu určeném (dopravní kolej, zastávka v obvodu dopravny), musí strojvedoucí ohlásit tuto skutečnost výpravčímu, včetně důvodu zastavení a vyžádat si pokyny pro další jízdu vlaku (PMD).

(10) Nemůže-li se strojvedoucí výpravčímu dovolat, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů, až k následujícímu hlavnímu návěstidlu (stop značce), a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ anebo centrální přechody vybavené VZPK v jeho jízdní cestě nebudou uzavřeny. Při jízdě přes tyto PZZ a centrální přechody vybavené VZPK musí jednat jako by mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 466
Sunuté vlaky

(1) Vůz v čele sunutého vlaku musí mít správně účinkující a zapnutou průběžnou brzdu.

(2) Sunutý vlak musí být vždy doprovázen zaměstnancem s odbornou způsobilostí nejméně člena posunové čety nebo obsluhy vlaku, znalým traťových poměrů, který musí zaujmout stanoviště na prvním sunutém voze tak, aby mohl sledovat trať ve směru jízdy sunutého vlaku (dále jen „zaměstnanec v čele sunutého vlaku“).

(3) U sunutého vlaku musí být spojení telekomunikačním zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem v čele vlaku, který dává strojvedoucímu pokyny pro jízdu vlaku.

(4) Podrobnosti pro jízdu sunutého vlaku musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

(5) V TTP mohou být pro jízdy sunutých vlaků stanoveny další podmínky podle místních poměrů.

(6) Vlak se nepovažuje za sunutý vlak, když SHV nevybavené narážecím a táhlovým ústrojím sune jedno speciální tažené vozidlo nevybavené narážecím a táhlovým ústrojím, se kterým je spojeno pomocí tuhé spojky. Délka tohoto sunutého speciálního taženého vozidla smí být odhadem maximálně 10 m. Rychlost tohoto vlaku nesmí překročit 30 km/h.

(7) Strojvedoucí SHV nevybaveného narážecím a táhlovým ústrojím smí při jízdě vlaku sunout jedno speciální tažené vozidlo nevybavené narážecím a táhlovým ústrojím podle ustanovení odst. (6) tohoto článku za předpokladu, že mu při řízení SHV nebrání ve výhledu:

a) konstrukce sunutého speciálního taženého vozidla nebo

b) případný náklad spočívající na tomto speciálním taženém vozidle.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 467
Náhlá zdravotní nezpůsobilost strojvedoucího

(1) Stane-li se strojvedoucí vedoucího vozidla náhle zdravotně nezpůsobilý a není-li u vlaku (PMD, posunového dílu) jiný odborně způsobilý zaměstnanec, který by převzal řízení hnacího vozidla, nesmí vlak (PMD, posunový díl) pokračovat v další jízdě. Vedoucí obsluhy vlaku (vedoucí posunové čety PMD, posunového dílu) neprodleně informuje výpravčího o vzniklé mimořádnosti a postupuje podle jeho pokynů.

(2) Jedná-li se o vlak na širé trati bez členů obsluhy vlaku a výpravčí nebyl strojvedoucím vyrozuměn o mimořádné situaci, musí předpokládat překážku na trati. Výpravčí postupuje obdobně jako při mimořádném zastavení vlaku na trati a po zjištění stavu na trati zajistí další jízdu vlaku s náhle zdravotně nezpůsobilým strojvedoucím prostřednictvím pomocného hnacího vozidla.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 468
Přeprava zaměstnanců státní organizace Správa železnic na směnu a ze směny

(1) Přeprava zaměstnanců k nástupu směny nebo části směny na stanoviště na širé trati nebo ve stanicích a zpět je možná ve zvlášť odůvodněných případech tam, kde není na stanoviště jiná přístupová cesta, nebo tam, kde je stanoviště příliš vzdáleno od nejbližší stanice nebo zastávky a není možnost použití jiného veřejného dopravního spoje.

(2) Se souhlasem příslušného dopravce povoluje ředitel CDP pro každé období platnosti JŘ přepravu zaměstnanců na základě požadavku přednosty ÚSŘP nebo zástupce ředitele OŘ pro provoz infrastruktury. V tomto povolení musí být uvedeny vlaky, určené pro přepravu zaměstnanců na stanoviště. Přeprava se provádí přednostně osobními vlaky.

(3) O zastavení vlaku na širé trati musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem, a to na základě požádání dojíždějícího zaměstnance pro každý jednotlivý případ zvlášť.

(4) Za podmínek stanovených v odst. (1) až (3) tohoto článku je možno provádět i přepravu stravy, vody apod. na stanoviště na širé trati.

(5) Výstup a nástup zaměstnanců se uskutečňuje na zvýšené nástupiště, zřízené k tomuto účelu v blízkosti pracoviště a to:

a) u jednotek a motorových vozů prvními nástupními dveřmi vedoucího motorového (řídicího) vozu;

b) u klasických souprav prvními dveřmi prvního vozu, určeného pro přepravu cestujících.

(6) Při výstupu a nástupu pracovní skupiny odpovídá za bezpečnost pracovní skupiny její vedoucí, který ohlásí vedoucímu obsluhy vlaku (strojvedoucímu u vlaku bez obsluhy vlaku) ukončení nástupu nebo výstupu.

(7) Za stejných podmínek může být prováděna i přeprava zaměstnanců SŽ do stanic (zastávek) vlakem, který v nich podle TJŘ pro výstup a nástup cestujících nezastavuje. V takovém případě musí být strojvedoucí vždy zpraven písemný rozkazem o mimořádném zastavení pro výstup (nástup) cestujících.

ČÁST ŠESTNÁCTÁ
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 469
Základní pojmy

(1) **Mimořádnou událostí** je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily:

a) bezpečnost drážní dopravy;

b) bezpečnost osob;

c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo

d) životní prostředí.

(2) **Nehodou** je událost, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví nebo jiná újma.

(3) **Vážnou nehodou** je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda velkého rozsahu podle trestního zákoníku na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, nebo jiná nehoda s obdobnými následky.

(4) **Incidentem** je jiná událost podle odst. (1) tohoto předpisu než nehoda.

(5) **Ohlašovací pracoviště** je místo, na které se ohlašuje vznik mimořádné události a které zajišťuje jejich další ohlášení podle „Ohlašovacího rozvrhu" (zpracovaného podle předpisu SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí [dále jen „předpis D17]).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 470
Všeobecná ustanovení

(1) Každý zaměstnanec (nebo osoba) ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, který se svou pracovní činností podílí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, je povinen neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik mimořádné události, pokud tuto událost sám zjistil nebo se o ní věrohodně dozvěděl.

(2) Ohlášení mimořádné události výpravčímu podle odst. (1) tohoto článku, musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku, a to i tehdy, je-li ohlášení prováděno telekomunikačním zařízením a hovor je zaznamenáván záznamovým zařízením.

(3) Ohlášení mimořádné události podle „Ohlašovacího rozvrhu" musí výpravčí zapsat do určeného záznamníku (určeného tiskopisu); není-li veden, do telefonního zápisníku, a to i tehdy, je-li hovor telekomunikačním zařízením zaznamenáván záznamovým zařízením.

(4) Pro případ mimořádných událostí musí být vypracována opatření pro záchranu zdraví a života osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.

(5) Došlo-li při mimořádné události ke zranění osob, zjistí se rozsah ublížení na zdraví a zaměstnanci musí poskytnout nebo zajistit první pomoc. Pro zajištění první pomoci musí být vlaky s přepravou cestujících a pomocné vlaky, jedoucí odstraňovat následky mimořádných událostí, vybaveny zdravotnickou brašnou (SHV balíčkem první pomoci), udržovanou v řádném a úplném stavu.

(6) Je-li třeba vyprostit osoby nebo došlo-li k požáru nebo úniku nebezpečných věcí nebo lze toto nebezpečí předpokládat, přivolá se bezodkladně HZS SŽ.

(7) Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření mimořádné události.

(8) S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném PČR, DI, HZS SŽ a zaměstnanců Správy železnic i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.

(9) Organizování a řízení odklizovacích prací řeší zvláštní předpis.

(10) Bezpečnostní pomalá jízda při šetření a odstraňování následků mimořádné události na sousedních kolejích se zavádí a ruší v souladu s ustanovením čl. 182.

(11) Bližší podrobnosti pro hlášení a šetření mimořádných událostí zaměstnanci provozovatele dráhy nebo dopravce Správa železnic státní organizace jsou uvedeny v předpise D17.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 471
Povinnosti zaměstnanců

(1) Při ohlašování mimořádné události je zaměstnanec povinen ohlásit:

a) Svoje příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo, odkud volá.

b) Místo vzniku mimořádné události a popis jejího průběhu.

c) Povětrnostní podmínky.

Kromě toho je zaměstnanec povinen ohlásit následující údaje, pokud je zná a případně i pokud je schopen je posoudit:

d) Druh a čísla postižených vlaků.

e) Následky mimořádné události (počet usmrcených a zraněných osob, počet vykolejených vozidel, poškození zařízení Správy železnic nebo dopravce a přepravovaného zboží, ekologické následky, únik nebezpečných věcí a látek apod.).

f) Rozsah nesjízdnosti kolejí.

g) Zda je nutné vypnout napětí trakčního vedení na elektrizovaných tratích.

h) Upozornění na místní zvláštnosti (tunel, most apod.).

(2) Pro potřeby rychlého ohlášení mimořádné události slouží vlastní organizační opatření ve formě „Ohlašovacího rozvrhu“ (zpracovaného u provozovatele dráhy nebo dopravce SŽ podle předpisu D17) podle kterého zaměstnanec ohlašovacího pracoviště po ohlášení mimořádné události dále postupuje.

(3) Každý zaměstnanec, který zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.

(4) Všichni zaměstnanci, kteří zjistí, že došlo k:

a) srážce vlaků;

b) vykolejení vozidel;

c) střetnutí drážního vozidla se silničním vozidlem;

d) nedovolené jízdě vozidel proti sobě nebo za sebou;

e) roztržení vlaku;

f) najetí na překážku na dopravní cestě;

g) poškození trakčního vedení;

h) poškození sběrače vozidla závislé trakce

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

(5) Stejnou povinnost podle tohoto odstavce mají všichni zaměstnanci, kteří o takové skutečnosti dostanou zprávu, ve které není sjízdnost sousedních kolejí výslovně uvedena.

(6) Příslušný vedoucí dispečer postupuje v případě mimořádné události v drážní dopravě podle "Svolávacího rozvrhu" zpracovaného podle předpisu D17 a dále ohlásí ihned ústřednímu dispečerovi SŽ napadení osob nebo majetku a požáry, vzniklé ve stanici nebo na širé trati.

(7) Povinnost zajistit co nejrychlejší zjištění skutečného stavu volnosti, průjezdnosti nebo sjízdnosti kolejí náleží výpravčím. K tomu použijí prostředky podle možností a okolností (např. pochůzka, jízda PMD po sousední koleji).

(8) Další jízda vozidel po sousední koleji (kolejích) smí být povolena až po spolehlivém zjištění, že mimořádnou událostí nevznikla překážka pro jízdu po této koleji (kolejích).

(9) Bezprostředně po vzniku mimořádné události je povinností všech zaměstnanců, kteří se nacházejí v místě mimořádné události, podle okolností a možností zamezit dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo zvětšení škody.

Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému.

Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů.

(10) V těchto případech se vyhotoví náčrtek s vyznačením původní situace a provedených prací, popřípadě se místo (původní situace) zdokumentuje technickými prostředky. Za pořízení náčrtku a zdokumentování místa mimořádné události odpovídá osoba, která dala příkaz nebo souhlas k provedení změn.

(11) Při vzniku mimořádné události je třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízeni majících vliv na mimořádnou událost a přemisťováni věci souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydáni souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro prováděni záchranných práci nebo dovoluje-li to ustanoveni zvláštních právních předpisů.

(12) Při vzniku mimořádné události je třeba označit místa a polohy osob a věcí, které bylo nutno při záchranných pracích přemístit, není-li stav zdokumentován technickými prostředky.

(13) Při komunikaci se sdělovacími prostředky se musí každý zaměstnanec řídit ustanoveními vnitřních dokumentů, řešících tuto situaci (např. pracovní řád).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 472
Postup při roztržení vlaku

(1) Oddělí-li se za jízdy vlaku vozidla, musí je zaměstnanci, kteří na nich zůstanou, podle možnosti zabrzdit.

(2) Návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** se dává přednímu dílu roztrženého vlaku jen tehdy, je-li jisté, že po zastavení přední části vlaku nedojde k dostižení přední části vlaku oddělenou částí vlaku.

(3) Zjistí-li strojvedoucí, že se vlak roztrhl a nedošlo k jeho samočinnému zabrzdění, zastaví vlak jen tehdy, lze-li předpokládat, že oddělená vozidla nejedou za vlakem.

(4) V případě, že vozidla jedou za vlakem, upraví strojvedoucí rychlost vlaku podle možností tak, aby oddělená vozidla mohla vlak dostihnout a najet do něj bez velkého nárazu.

(5) Stane-li se tak, strojvedoucí vlak zastaví a části vlaku zajistí proti nežádoucímu pohybu. Další postup dohodne s výpravčím.

(6) Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, zpraví o tom strojvedoucí nejrychlejším způsobem sousední stanice, případně stanoviště na trati.

(7) Roztržení vlaku nákladní dopravy není mimořádnou událostí.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 473
Postup při ujetí vozidel

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

a) zda jsou vozidla obsazena osobami;

b) počet vozidel (je-li to možné zjistit);

c) zda se jedná o vozidla ložená nebo prázdná (je-li to možné zjistit);

d) na vícekolejné trati musí oznámit, po které koleji vozidla jedou.

(2) Jakmile se zaměstnanci na trati dozvědí, že ujela vozidla, musí uzavřít ihned PZZ a učinit vše pro zastavení ujetých vozidel.

(3) Předpokládá-li se, podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky vlak zastaven a zpraven o situaci.

(4) V případě, že je možný a reálný návrat vlaku, který byl z důvodu ujetých vozidel zastaven podle odst. (3) tohoto článku, nařídí návrat vlaku výpravčí telekomunikačním zařízením. Vždy musí určit podmínky pro návrat vlaku a místo kam až smí vlak jet. Pokyny k jízdě včetně případného zneplatnění návěstidel se v tomto mimořádném případě sdělí strojvedoucímu pouze ústně nebo telekomunikačním zařízením (bez sepsání písemného rozkazu).

V případě návratu vlaku podle tohoto odstavce výpravčí a případně strážníci oddílů a závoráři zapíšou u vlaku do „Poznámky" vedené dopravní dokumentace např. „Návrat vlaku – MU".

Vjezdová vlaková cesta pro návrat vlaku se ve vedené dopravní dokumentaci nedokumentuje.

Pro další jízdu vlaku musí výpravčí jednat podle pokynů provozního dispečera CDP.

(5) Není-li návrat vlaku podle odst. (4) tohoto článku možný, je třeba zajistit, aby z vlaku neprodleně vystoupily všechny osoby. Vlak je třeba zajistit odvěšením, popojetím a zabrzděním hnacího vozidla.

(6) Podaří-li se vozidla zastavit, je nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.

(7) Jsou-li zaměstnanci ve stanici zpraveni, že ujela vozidla, musí ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozí sebe a osoby, které v ujetých vozidlech zůstaly.

(8) K zastavení ujetých vozidel je třeba volit prostředky podle možností a okolností. Nejsou-li k dispozici zvláštní prostředky k zastavení vozidel, nahromadí se na kolejnice různé překážky jako štěrk, hlína, pražce, pokud to čas dovolí.

(9) Ve stanici se nechají ujetá vozidla vjet, pokud možno na volnou, pro provoz méně důležitou kolej. Na obě kolejnice se položí co nejvíce zarážek.

(10) Hrozí-li srážka s jinými vozidly, vykolejí se ujetá vozidla buď na nedostatečně přestavené výhybce pojížděné proti hrotu (jazyk nutno zajistit vložením klínu) nebo výkolejkou, kolejovou zábranou, případně jiným vhodným způsobem. Ujetá vozidla je možné nechat vjet na kusou kolej nebo na jiná zabrzděná vozidla. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.

(11) Vozidla, ve kterých zůstaly osoby, lze nechat vjet na kusou kolej, zabrzděná vozidla nebo nechat vykolejit jen v případě krajní nouze, např. zabrání-li se tím jistému ohrožení většího počtu osob, než kolik zůstalo v ujetých vozidlech.

(12) Ujedou-li vozidla na širou trať dvoukolejné, vícekolejné nebo souběžné trati, nesmí být na sousední koleje vpuštěno žádné vozidlo a jedoucí vlaky nebo posunové díly musí být zastaveny, dokud se spolehlivě nezjistí, že nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.

(13) Ve stanici (výhybně), kde podle místních poměrů může dojít k ujetí vozidel a stanice (výhybna) je fyzicky obsazena zaměstnancem, musí být na vhodném místě uloženy nejméně dvě dvoupřírubové zarážky (jiné než zarážky určené k zajišťování vozidel proti ujetí nebo používané při posunu).

Místo uložení zarážek, barva zarážek (např. žlutá zarážka s červenou rukojetí) a jejich počet musí být uveden v ZDD.

(14) Vyhražené dvoupřírubové zarážky musí být barevně odlišeny a uloženy odděleně od zarážek určených k zajišťování vozidel proti ujetí a udržovány v provozuschopném stavu, chráněny před poškozením, zneužitím a vždy připraveny k použití.

Všichni zaměstnanci, na jejichž stanovišti jsou uloženy zarážky podle odst. (13) tohoto článku, musí být vedoucím zaměstnancem OS prokazatelně a prakticky poučeni o jejich používání. Vedoucí zaměstnanci kontrolují způsob uložení prostředků určených k zastavení ujetých vozidel a prověřují, zda zaměstnanci je dokážou používat.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●17 ●29

článek 474
Požár drážních vozidel

(1) Strojvedoucí musí při požáru vozidla (vozidel)[88] zastavit vlak, PMD nebo posunový díl.

(2) Při zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu z důvodu požáru vozidla (vozidel), musí strojvedoucí (popř. i obsluha vlaku) dbát na to, aby pokud možno nezastavil v tunelu ani na jiném místě, kde by byla ztížena případná evakuace osob nebo zásah záchranných složek. Stejně tak musí jednat, může-li při použití záchranné brzdy ovlivnit místo zastavení vlaku (např. překlenutím záchranné brzdy).

(3) Požár vozidel ohlásí strojvedoucí (popř. obsluha vlaku) neprodleně výpravčímu jedné ze sousedních stanic přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.

(4) Po zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu a zajištění hnacího vozidla proti ujetí ohlásí strojvedoucí přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance výpravčímu jedné ze sousedních stanic kromě údajů, ohlašovaných při vzniku mimořádné události, ještě:

a) příčinu zastavení;

b) místo zastavení;

c) zda došlo k zastavení vlaku v tunelu;

d) rozsah požáru;

e) co hoří;

f) kde hoří.

(5) Výpravčí vznik mimořádné události ohlásí podle ustanovení čl. 468.

(6) Dojde-li při požáru vozidel ke zranění strojvedoucího, přebere vedoucí obsluhy vlaku jeho veškeré povinnosti, stanovené touto kapitolou.

(7) Po uhašení požáru vozidel na širé trati strojvedoucí (nebo odpovědný zástupce dopravce) posoudí stav vozidel zařazených ve vlaku (PMD) a vyžádá si od výpravčího přední stanice pokyny pro další jízdu vlaku (PMD).

(8) Nemůže-li strojvedoucí pokračovat v další jízdě z důvodu neschopnosti vedoucího vozidla, vyžádá si pomocné hnací vozidlo.

[88] V podmínkách Správy železnic se jedná i o požár nebo výbuch v drážním vozidle.

ČÁST SEDMNÁCTÁ
MIMOŘÁDNOSTI

kapitola I
Základní ustanovení

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 475
Základní pojmy

(1) **Mimořádností** ve smyslu této kapitoly předpisu je vše, co není běžným provozním stavem nebo mimořádnou událostí, např. překážka na kolejích nebo v jejich blízkosti (silniční nehoda na přejezdu, zasahování větví do průjezdného průřezu), závada na součásti nebo zařízení dopravní cesty, odchylka od běžného stavu apod.

(2) **Zaměstnancem odborně způsobilým zjistit volnost, průjezdnost a zjevnou nepoškozenost koleje (výhybky)**, ve smyslu této kapitoly předpisu, je:

a) zaměstnanec s odbornou způsobilostí pro organizování a řízení drážní dopravy (výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) v přiděleném obvodu;

b) zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (výhybkář, dozorce výhybek, signalista, staniční dozorce);

c) zaměstnanec CDP nebo CPŘP s odbornou zkouškou vyšší než D-08;

d) odborně způsobilý zaměstnanec příslušné OSPD a

e) strojvedoucí posunového dílu (strojvedoucí může zjišťovat pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky);

f) velitel zásahu HZS SŽ (velitel zásahu HZS SŽ může zjišťovat pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky).

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 476
Všeobecná ustanovení

(1) Pokud v objektu SŽ nebo v jeho blízkém okolí zjistí zaměstnanec předmět nebo zařízení, u kterého lze přímo rozpoznat nebo jen předpokládat, že se může jednat o nástražný výbušný systém, musí tuto skutečnost ohlásit na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB). Zaměstnanec, kterému byl takový případ ohlášen nebo ho zjistil sám, musí postupovat podle bezpečnostních opatření příslušné OS.

(2) Každý zaměstnanec je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádnosti, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), na vlečce osobě odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce.

(3) Ohlášení mimořádnosti podle odst. (2) tohoto článku, musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku, a to i tehdy, je-li ohlášení prováděno telekomunikačním zařízením a hovor je zaznamenáván záznamovým zařízením.

(4) Pokud byla výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi, dispečerovi RB) ohlášena mimořádnost nebo ji sám zjistil, i když ji nezpůsobil ani se na jejím vzniku nepodílel, musí ji vždy oznámit příslušným OSPD, kterých se tato mimořádnost týká.

(5) Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) smí povolit jízdu kolejových vozidel přes místo dotčené mimořádností pouze:

a) Tehdy, povoluje-li mu to předpis SŽ ve vztahu k poruchám či závadám na zabezpečovacím zařízení a porucha či závada zabezpečovacího zařízení v dotčeném místě není v souběhu s jinou mimořádností vyžadující zápis o provozuschopnosti součástí dráhy do telefonního zápisníku nebo

b) na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle ustanovení čl. 485 nebo

c) na základě zápisu o zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v telefonním zápisníku podle ustanovení čl. 485, popř. čl. 486 nebo

d) na základě ohlášení a zápisu o provozuschopnosti součástí dráhy provedeným odborně způsobilým zaměstnancem OSPD do telefonního zápisníku (za takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení nebo zápis OZOV při ukončování výluky). Je-li toto hlášení ohlašováno výpravčímu telekomunikačním zařízením, musí jej výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením. Výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) dále zapíše jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o provozuschopnosti součástí dráhy provedl.

e) Na povolení velitele zásahu HZS SŽ, pokud na místě vzniklé mimořádnosti zasahují složky IZS nebo samostatně jednotka HZS SŽ.

(6) Všechny mimořádnosti, poruchy a závady, mající vliv na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, na jízdu vlaků a plnění JŘ, je výpravčí (dirigující dispečer, dispečer RB) povinen oznámit příslušnému provoznímu dispečerovi CDP.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 477
Požár v tunelu

(1) Tunely delší než 350 m, tunely kratší, mezi nimiž je vzdálenost kratší než 500 m, a jejich charakteristika (ve vztahu k možnostem záchranných prací), musí být uvedeny v TTP.

(2) Pokud strojvedoucí před vjezdem do tunelu zpozoruje kouř, vycházející z tunelu, musí podle možnosti zastavit ještě před tunelem. Po zastavení tuto skutečnost oznámí telekomunikačním zařízením přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance výpravčímu jedné ze sousedních stanic.

(3) Pokud strojvedoucí při jízdě tunelem zpozoruje v tunelu kouř nebo požár, musí podle možnosti zastavit a ihned o této skutečnosti informovat výpravčího jedné ze sousedních stanic.

(4) Výpravčí musí ihned všemi dostupnými prostředky zastavit všechny vlaky, které se nacházejí nebo mají povolenu jízdu do mezistaničního úseku s tunelem, kde hoří.

Po zastavení vlaků (PMD) dá souhlas strojvedoucímu k vycouvání z tunelu případně i k návratu do zadní stanice. Pro vycouvání vlaku (PMD) z tunelu se písemný rozkaz nesepisuje. Pro návrat do zadní stanice musí být příslušný písemný rozkaz sepsán po vycouvání z tunelu.

(5) Pokud se strojvedoucí výpravčímu nedovolá nebo situace v tunelu vyžaduje okamžité couvání s vlakem, zahájí strojvedoucí couvání bez pokynu výpravčího. S vlakem vycouvá z tunelu, zastaví a ihned tuto skutečnost ohlásí výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Další pohyb je povolen jen se souhlasem výpravčího stanice, kam bude jízda vlaku (PMD) povolena.

Při couvání vlaku (PMD) musí zaměstnanec v čele sunutého vlaku (sunutého PMD) dávat opakovaně slyšitelnou návěst **Pozor** po celou dobu couvání vlaku (PMD) z tunelu.

Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.

(6) V případě požáru v tunelu a nemožnosti vyjetí vlaku z tunelu musí obsluha vlaku zajistit evakuaci osob z ohroženého vlaku do místa bezpečí podle „Požárně evakuačního plánu tunelu" zveřejněného na portále „Provozování dráhy" ve složce „Pokyny provozovatele dráhy k tunelům".

(7) Podmínky zajištění bezpečnosti v tunelu při požáru musí stanovit ZDD v návaznosti na zpracovanou dokumentaci požární ochrany pro činnosti v tunelu.

kapitola II
Poruchy kolejových úseků

●8

článek 478
Poruchy počítače náprav

V případě, že je výpravčímu indikována porucha kolejového úseku s počítači náprav, musí výpravčí zjistit volnost dotčeného úseku v souladu s tímto předpisem a dále postupuje podle příslušného obslužného předpisu.

Jedná-li se o poruchu počítače náprav nezavádí výpravčí rychlostní omezení jako v případě poruchy kolejového obvodu.

●8 ●17

článek 479
Poruchy kolejového obvodu

(1) V případě, že je výpravčímu indikováno obsazení kolejového obvodu v době, kdy se ve sledovaném úseku koleje nenachází žádné vozidlo, musí výpravčí zjistit volnost dotčeného úseku v souladu s tímto předpisem a dále postupuje podle příslušného obslužného předpisu.

Volnost dotčeného úseku výpravčí ověří:

a) pohledem, nebo

b) zjištěním, že vlak vjel do stanice celý nebo

c) zjištěním, že za posledním vlakem došla telefonická odhláška, nebo

d) zjištěním, že došla nebo byla dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje, nebo

e) prostřednictvím zaměstnance SŽ s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení nebo

f) prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance.

(2) Po zjištění volnosti dotčeného úseku, ve kterém je indikována porucha kolejového obvodu (podle odst. (1) tohoto článku), může výpravčí dovolit jízdu drážního vozidla do tohoto úseku za podmínky, že strojvedoucímu bude písemným rozkazem nařízeno, že v tomto úseku nesmí překročit rychlost 30 km/h.

Zpravování písemným rozkazem může být zrušeno:

a) odstraněním poruchy (na základě zápisu o provozuschopnosti koleje nebo výhybky odborně způsobilým zaměstnancem OSPD), nebo

b) zápisem zaměstnance OSPD do Záznamníku poruch, že indikace je způsobena poruchou zabezpečovacího zařízení.

(3) Ustanovení tohoto článku nemusí být aplikováno v případě, že se jedná o výpadek napájení staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení. V tomto případě výpravčí postupuje plně podle obslužných předpisů.

kapitola III
Mimořádné povětrnostní podmínky

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 480
Zhoršená povětrnostní situace

(1) Pro potřeby tohoto předpisu se zhoršenou povětrnostní situací rozumí situace, kdy vlivem hydrologických anebo meteorologických jevů, a to větru, sněhu, námrazy, bouře, deště, povodně, může dojít k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy. Vlivem těchto jevů dochází např.:

a) ke kymácení stromů, případně lámání a opadu větví;

b) k pádům stromů;

c) k viditelnému rozkmitání sestavy vodičů trakčního vedení;

d) k tvorbě námrazy, ledovky na trakčním vedení a na stavbách dráhy (jejichž vlivem může dojít např. k poškození vozidel, k poškození trakčního vedení nebo sběrače vozidla závislé trakce, znemožnění přenosu trakční energie);

e) k zaplavení tratě nebo okolí tratě;

f) k sesuvům půdy.

(2) Před vznikem nebezpečných hydrologických anebo meteorologických jevů vydává Český hydrometeorologický ústav výstrahu (dále jen „výstraha ČHMÚ").

(3) Stupně výstrahy ČHMÚ:

a) ■ = nízký stupeň nebezpečí (žlutá);

b) ■ = vysoký stupeň nebezpečí (oranžová);

c) ■ = extrémní stupeň nebezpečí (červená).

(4) Ústřední dispečer SŽ po obdržení výstrahy ČHMÚ, o vydané výstraze vyrozumí:

a) vedoucího dispečera CDP;

b) prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravců;

c) prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby určených OS SŽ.

(5) Vedoucí dispečer CDP po obdržení výstrahy ČHMÚ, o vydané výstraze vyrozumí:

a) provozní dispečery CDP;

b) traťové dispečery;

c) vedoucího směny ÚSŘP, který vyrozumí výpravčí všech stanic v dotčené oblasti.

(6) Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit postup a podmínky předání informací o vydané výstraze ČHMÚ strojvedoucímu.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 481
Ohrožení provozu

(1) V případě, že výpravčí zjistí sám, nebo je mu ohlášeno, že nastalo zhoršení povětrnostní situace a dochází k jevům dle čl. 480, odst. (1), musí postupovat podle odst. (2) tohoto článku.

(2) Je-li trať sjízdná (dojel-li protijedoucí vlak nebo předchozí vlak dojel do sousední stanice nebo byla-li ověřena volnost a průjezdnost tratě) musí výpravčí zpravovat strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek do doby zklidnění povětrnostní situace.

Není-li si výpravčí jistý, že trať je sjízdná (první vlak jedoucí po vichřici, průtrži mračen apod.), dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.

(3) Písemný rozkaz podle odst. (2) tohoto článku musí obsahovat:

a) úsek trati, pro který písemný rozkaz platí, dle ustanovení předpisu SŽ D1/1;

b) nařízení jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.

Strojvedoucí je oprávněn odmítnout jízdu vlaku, pokud vyhodnotí, že není schopen dodržet podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek (např. z důvodu hmotnosti vlaku, sklonových poměrů tratě apod.). Výpravčí o této skutečnosti informuje provozního dispečera CDP a dále jedná podle jeho pokynu.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 482
Zastavení a obnovení provozu

(1) Dojde-li vlivem zhoršené povětrnostní situace k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy, nesmí být do dotčeného úseku dovolena jízda vlaku. Výpravčí tuto skutečnost neprodleně ohlásí:

a) provoznímu dispečerovi CDP;

b) zaměstnanci nehodové pohotovosti ÚSŘP (traťový dispečer, zaměstnanci nehodového dozoru CDP).

Dále postupuje podle pokynů provozního dispečera CDP.

(2) Zastavit provoz lze dále na základě:

a) operativního příkazu, který vydá ústřední dispečer SŽ; operativní příkaz stanoví, kteří zaměstnanci jsou oprávněni nařídit zastavení provozu.

b) nařízení:

1. ředitele OŘ (CDP), nebo

2. nehodového dozoru OŘ (CDP).

v případě, že není ústředním dispečerem SŽ vydán operativní příkaz.

Zastavení provozu podle písm. b) tohoto odstavce se nařizuje prostřednictvím vedoucího dispečera CDP.

Zastavením provozu se rozumí stav, kdy nejsou v dotčeném úseku tratě dovolovány jízdy vlaků.

(3) Byl-li pro zhoršenou povětrnostní situaci zastaven provoz, může být provoz obnoven:

a) Po provedení zápisu v telefonním zápisníku oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je v příslušném úseku provozuschopná, nebo

b) po ohlášení telekomunikačním zařízením oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je provozuschopná (nemá-li oprávněný zaměstnanec OSPD možnost provedení zápisu do telefonního zápisníku). Ohlášení, že dráha je provozuschopná, může zaměstnanec OSPD provést i pro více mezistaničních úseků, jedná-li se o mezistaniční úseky, kde výpravčí, kterému tuto skutečnost ohlašuje, organizuje a řídí drážní dopravu, nebo

c) po ověření volnosti a průjezdnosti tratě jízdou PMD, o kterém provede výpravčí zápis do telefonního zápisníku.

Ohlášení telekomunikačním zařízením podle písm. b) tohoto odstavce musí výpravčí vždy dokumentovat v telefonním zápisníku.

(4) Provozní dispečer CDP o zastavení/obnovení provozu bez prodlení informuje prostřednictvím vedoucího dispečera ústředního dispečera SŽ.

(5) Ústřední dispečer SŽ o zastavení provozu a jeho obnovení bez prodlení vyrozumí prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravce.

●8

článek 483
Povinnosti výpravčího

(1) Výpravčí průběžně sleduje stav povětrnostní situace. V případě zhoršené povětrnostní situace může ověřit skutečný stav u zaměstnanců SŽ a dopravců, kteří se nacházejí v obvodu, kde výpravčí organizuje a řídí drážní dopravu.

(2) O zahájení a ukončení zpravování strojvedoucích vlaků písemnými rozkazy o zhoršené povětrnostní situaci, o zastavení/obnovení provozu, výpravčí bez prodlení informuje příslušného provozního dispečera CDP (je-li to nutné i elektrodispečera).

(3) V případě, že zhoršená povětrnostní situace trvá i v době odevzdávky dopravní služby, musí tuto skutečnost předávající zaměstnanec uvést v odevzdávce dopravní služby.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 484
Povinnosti strojvedoucího

Strojvedoucí vlaku (PMD) musí ihned upozornit výpravčího, který řídí a organizuje drážní dopravu v jím pojížděném úseku trati na to, že během jeho jízdy došlo/dochází ke zhoršení povětrnostní situace, která ohrožuje provozování dráhy a drážní dopravy.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 485
Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím

(1) Pokud jsou výpravčímu známy skutečnosti, opravňující k pochybám o volnosti nebo provozuschopnosti koleje, nebo výhybky v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (jednotlivé obvody musí být vymezeny v ZDD), který je fyzicky obsazen výpravčím, nesmí na ní dovolit jízdu kolejových vozidel, dokud nezjistí přímo nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance její volnost, průjezdnost, a také skutečnost, že kolej, nebo výhybka není zjevně poškozena, zda nedošlo na koleji, nebo výhybce ke zjevným změnám proti normálnímu stavu.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na poruchy kolejových obvodů. Pro poruchy kolejových obvodů platí ustanovení čl. 479.

(2) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím zjišťuje:

a) výpravčí sám, nebo

b) na pokyn výpravčího zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení, nebo

c) na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího).

(3) Zjištění pouze volnosti a průjezdnosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím zjišťuje:

a) na pokyn výpravčího strojvedoucí pochůzkou nebo jízdou posunového dílu, nebo

b) na žádost výpravčího zaměstnanec HZS SŽ.

Výpravčí může dát pokyn strojvedoucímu podle písm. a) tohoto odstavce pouze v případě, že nemohla být zjištěna volnost a průjezdnost koleje podle odst. (2) tohoto článku.

(4) Výpravčí musí zjistit sám, nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance, volnost, průjezdnost koleje a zjevné nepoškození koleje (výhybky) v případě, že po koleji nebo přes výhybku chce povolit jízdu kolejového vozidla a nelze pro tuto jízdu využít jinou vhodnou jízdní cestu.

Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením jiným odborně způsobilým zaměstnancem, než výpravčím vykonávajícím dopravní službu v této dopravně (v přiděleném obvodu stanice), musí tento zaměstnanec dokumentovat v telefonním zápisníku výpravčího nebo to ohlásí výpravčímu telekomunikačním zařízením (viz ustanovení odst. (6), popř. (7) tohoto článku).

(5) V případě, že je výsledek zjištění o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ohlašován výpravčímu telekomunikačním zařízením, musí jej výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením.

(6) Zápis o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle odst. (2) tohoto článku musí obsahovat:

a) výsledek zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky);

b) jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) provedl. V případě, že je hlášení provedeno osobně, musí tento zápis obsahovat i vlastnoruční podpis tohoto zaměstnance.

(7) Zápis o volnosti a průjezdnosti podle odst. (3) tohoto článku musí obsahovat:

a) Výsledek zjištění volnosti a průjezdnosti.

b) Jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o volnosti a průjezdnosti provedl. V případě, že je hlášení provedeno osobně, musí tento zápis obsahovat i vlastnoruční podpis tohoto zaměstnance.

(8) Na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (v přiděleném obvodu stanice) nebo na základě provedeného zápisu v telefonním zápisníku podle odst. (4) až (7) tohoto článku, může výpravčí povolit jízdu kolejových vozidel přes dotčené místo rychlostí nejvýše 30 km/h (není-li nařízena rychlost nižší).

(9) Opatření uvedená v odst. (8) tohoto článku může výpravčí zrušit pouze na základě zápisu o provozuschopnosti koleje nebo výhybky odborně způsobilým zaměstnancem OSPD.

●8 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 486
Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky neobsazené výpravčím a na širé trati

(1) Pokud jsou výpravčímu známy skutečnosti, opravňující k pochybám o volnosti nebo provozuschopnosti koleje, nebo výhybky v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (jednotlivé obvody musí být vymezeny v ZDD), který není fyzicky obsazen výpravčím nebo na širé trati, nesmí na ní dovolit jízdu kolejových vozidel, dokud nezjistí přímo nebo prostřednictvím jiného odborně způsobilého zaměstnance její volnost, průjezdnost, a také skutečnost, že kolej, nebo výhybka není zjevně poškozena, zda nedošlo na koleji, nebo výhybce ke zjevným změnám proti normálnímu stavu.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na poruchy kolejových obvodů. Pro poruchy kolejových obvodů platí ustanovení čl. 479.

(2) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (stanice s DOZ nebo stanice fyzicky neobsazená výpravčím) zjišťuje:

a) na pokyn výpravčího zaměstnanec SŽ s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (je-li ve stanici přítomen) nebo

b) na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího a zaměstnance HZS SŽ).

(3) Zjištění pouze volnosti a průjezdnosti koleje v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením (stanice s DOZ nebo stanice fyzicky neobsazená výpravčím) zjišťuje:

a) na pokyn výpravčího strojvedoucí pochůzkou nebo jízdou posunového dílu, nebo

b) na žádost výpravčího zaměstnanec HZS SŽ.

Výpravčí může dát pokyn strojvedoucímu podle písm. a) tohoto odstavce pouze v případě, že nemohla být zjištěna volnost a průjezdnost koleje podle odst. (2) tohoto článku.

(4) Pro jízdu posunového dílu v dopravně s kolejovým rozvětvením platí ustanovení o posunu.

(5) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) na širé trati zjišťuje na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího a zaměstnance HZS SŽ).

(6) Zjištění volnosti a průjezdnosti koleje (výhybky) na širé trati zjišťuje na pokyn výpravčího:

a) na pokyn výpravčího strojvedoucí jízdou PMD (pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky), nebo

b) na žádost výpravčího zaměstnanec HZS SŽ (pouze volnost a průjezdnost koleje).

(7) Pro jízdu PMD platí ustanovení článků ČÁSTI OSMÉ tohoto předpisu.

(8) Výsledek zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením nebo na širé trati, musí jiný odborně způsobilý zaměstnanec, strojvedoucí (pouze zjištění volnosti a průjezdnosti koleje nebo výhybky) nebo zaměstnanec HZS SŽ (pouze volnost a průjezdnost koleje) ohlásit výpravčímu telekomunikačním zařízením.

(9) Hlášení o výsledku zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky), musí výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením.

(10) Zápis o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle odst. (5) tohoto článku musí obsahovat:

a) Výsledek zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky).

b) Jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance (u strojvedoucího včetně dopravce), který hlášení o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) provedl.

(11) Zápis o volnosti a průjezdnosti podle odst. (6) tohoto článku musí obsahovat:

a) Výsledek zjištění volnosti a průjezdnosti.

b) Jjméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o volnosti a průjezdnosti provedl. V případě, že je hlášení provedeno osobně, musí tento zápis obsahovat i vlastnoruční podpis tohoto zaměstnance.

(12) Na základě ohlášení výsledku zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje odborně způsobilým zaměstnancem podle odst. (10) nebo volnosti a průjezdnosti koleje strojvedoucím podle odst. (11) tohoto článku, může výpravčí povolit jízdu kolejových vozidel přes dotčené místo rychlostí nejvýše 30 km/h (není-li nařízena rychlost nižší).

(13) Opatření uvedená v odst. (12) tohoto článku může výpravčí zrušit pouze na základě zápisu o provozuschopnosti koleje nebo výhybky odborně způsobilým zaměstnancem OSPD.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 487
Ověření volnosti a průjezdnosti koleje

(1) Má-li výpravčí pochyby o volnosti a průjezdnosti koleje na širé trati, dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.

(2) K tomu použije SHV dopravce SŽ nebo po dohodě s provozním dispečerem CDP a dopravcem vhodné hnací vozidlo. Hnací vozidlo s omezeným výhledem (kapotové hnací vozidlo) musí být kromě strojvedoucího obsazeno ještě dalším zaměstnancem.

(3) Má-li výpravčí pochyby o volnosti a průjezdnosti koleje ve stanici s DOZ nebo v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením, která není fyzicky obsazena výpravčím, ověří volnost a průjezdnost koleje pomocí posunového dílu. K tomu použije SHV dopravce SŽ nebo po dohodě s provozním dispečerem CDP a dopravcem jiné vhodné hnací vozidlo.

(4) Strojvedoucí PMD musí být zpraven písemným rozkazem a ten musí obsahovat:

a) odkud kam je nařízena jízda podle rozhledových poměrů (mezistaniční úsek, od km do km);

b) rychlost, kterou nesmí drážní vozidlo překročit.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 488
Nesjízdnost koleje

(1) Zjistí-li zaměstnanec, že se k nesjízdnému místu již blíží vlak, PMD nebo posunový díl, musí dávat strojvedoucím nebo zaměstnancům v čele sunutého posunového dílu, jedoucím po příslušné koleji, návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.

(2) Stane-li se traťová kolej v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který nesjízdné místo zjistil, případ ohlásit ihned výpravčím obou sousedních stanic a pokud možno i všem traťovým stanovištím. V hlášení uvede polohu nesjízdného místa, příčinu a rozsah nesjízdnosti. Hlášení telekomunikačním zařízením, musí výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení zaznamenáno záznamovým zařízením.

(3) Stane-li se kolej ve stanici v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který to zjistí, zabránit případné jízdě na nesjízdnou kolej (např. návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**) a nesjízdnost koleje ohlásit ihned výpravčímu.

(4) Není-li dorozumění možné, zastaví zaměstnanec, který nesjízdnost koleje zjistil, na dvou a vícekolejných tratích nebo souběžných tratích a v dopravnách s kolejovým rozvětvením, vlak (PMD, posunový díl) jedoucí po sousední koleji návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Prostřednictvím strojvedoucího tohoto vlaku (PMD, posunového dílu) zpraví traťová stanoviště a výpravčí sousedních stanic o nesjízdnosti místa.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 489
Prorážení sněhové vrstvy

(1) Přesahuje-li výška sněhové pokrývky (závěje) úroveň spodní hrany čelního ochranného krytu pojezdu hnacího vozidla, jedná se v případě jejího projíždění o tzv. prorážení sněhové vrstvy. Bylo-li před touto překážkou zastaveno, rozhodne strojvedoucí (s přihlédnutím k výšce a hustotě sněhové vrstvy, příp. dle dalších okolností, např. není-li opatřením dopravce u příslušného hnacího vozidla tento způsob jízdy zakázán), zda bude hnacím vozidlem sněhovou vrstvu prorážet.

(2) Pro případné couvání musí mít strojvedoucí souhlas výpravčího stanice, ke které bude couvat.

ČÁST OSMNÁCTÁ
POUŽITÍ VOZIDEL NEZARUČUJÍCÍCH SOUČINNOST S KOLEJOVÝMI ÚSEKY A OBNOVENÍ ŠUNTOVACÍ SCHOPNOSTI KOLEJE

kapitola I
Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 490
Všeobecná ustanovení

(1) Zařaditel vozidla musí zajistit součinnost vozidla s kolejovými úseky.

(2) Dopravce, provozující vozidlo, které výjimečně nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, musí na tuto skutečnost před každou jízdou vlaku nebo před zahájením posunu (jízdy PMD) vždy upozornit výpravčího, včetně oznámení konkrétního řazení (umístění) vozidla (vozidel). Podrobnosti musí mít dopravce stanoveny svým vnitřním předpisem.

(3) Před zahájením posunu s vozidly, která výjimečně nezaručují součinnost s kolejovými úseky, musí výpravčí upozornit zaměstnance řídícího posun na koleje, vybavené kolejovými úseky.

(4) Vozidlo, nezaručující součinnost vozidla s kolejovými úseky, může jet jako vlak nebo být dopravováno ve vlaku pouze za podmínky, že bude dopravovat (že za ním bude ve vlaku zařazeno) alespoň jedno vozidlo, zaručující součinnost s kolejovými úseky a že v čele vlaku nebudou řazena dvě taková vozidla. Za splnění těchto podmínek odpovídá dopravce.

(5) Na koleje s kolejovými úseky je zakázáno odstavovat vozidla, která nezaručují součinnost s kolejovými úseky. Výjimky může povolit ZDD, která v takovém případě stanoví podmínky.

(6) Není-li možné za vozidlo, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, přivěsit z konstrukčních důvodů jiné vozidlo, smí být jeho jízda jako vlak uskutečněna jen ve výjimečných případech. Jízda takového vlaku musí být vždy organizována jako ve stanicích a traťových úsecích bez staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

(7) V ZDD musí být uvedeno, kde jsou ve stanici a v přilehlých mezistaničních úsecích kolejové obvody, izolované kolejnice, izolované koleje a kolejové úseky vymezené počítači náprav.

●8

článek 491
Povinnosti výpravčího

(1) Pokud bude vlak, PMD nebo posunový díl sestaven pouze z vozidel, která nezaručují součinnost vozidla s kolejovými úseky, musí výpravčí pro jeho jízdu zajistit uzavření příslušných PZS anebo centrální přechod s VZPK ruční obsluhou nebo musí zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd anebo centrální přechod s VZPK.

(2) Při jízdě vozidla, které nezaručuje součinnost vozidla s kolejovými úseky, musí výpravčí ve stanici s kolejovými úseky zpravit o jízdě tohoto vozidla včas všechny zaměstnance, kteří pro tuto jízdu obsluhují zabezpečovací zařízení.

(3) Výpravčí musí za pobytu a za jízdy vozidla ve stanici postupovat podle ustanovení předpisu Z1, Z2, Z3 a ZDD. Zvlášť je třeba pečlivě sledovat (je-li třeba, osobně v kolejišti), je-li zabezpečovací zařízení předepsaným způsobem ovlivňováno, tj. projevuje-li se na indikační desce (nebo na jiném obdobném zařízení) předepsaným způsobem skutečné obsazení výhybek a kolejí, zda se předčasně nevybavila hradlová zarážka nebo samočinný závěr výměn apod. PZS anebo centrální přechod s VZPK je vždy nutno uzavřít ručně.

(4) Nevidí-li výpravčí obsluhující SZZ s kolejovými úseky na výhybky, smí výhybky po jízdě vozidla, které nezaručuje součinnost vozidla s kolejovými úseky, přestavovat, až se přesvědčí, že jsou výhybky uvolněny. K ohlášení uvolnění příslušných výhybek vyzve strojvedoucího hnacího vozidla nebo zaměstnance na dalším obsazeném stanovišti.

(5) Bezprostředně po postavení jízdní cesty pro vozidla, která nezajišťují součinnost s kolejovými úseky, musí výpravčí zajistit upamatovávací pomůckou, aby nemohlo dojít k dovolení vjezdu vlaku na kolej, obsazenou těmito vozidly. Obdobně se postupuje i při odjezdu na traťovou kolej s AH, s AB, s lokalizačními značkami nebo stop značkami.

(6) Další případné podmínky vyplývající z místních poměrů musí být uvedeny v ZDD.

(7) O jízdě vozidla, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, musí výpravčí vždy zpravit též výpravčího přední stanice, nejpozději při sjednání jízdy drážního vozidla do přední stanice nebo do km na trati.

(8) Obsluhovací řády dálkově obsluhovaných odboček stanoví, kdy smějí být při jízdě vozidla nezaručujícího součinnost s kolejovými úseky přes odbočku obsluhovány výhybky na odbočce (např. až výpravčí obdrží zprávu z traťového stanoviště za odbočkou, že vozidlo minulo stanoviště apod.). Toto ustanovení platí obdobně i pro dálkově obsluhované stanice.

(9) Pokud součinnost s kolejovými úseky nezaručují dvě nebo více vozidel v čele vlaku (PMD) nebo není-li možné za hnací vozidlo, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, přivěsit z konstrukčních důvodů jiné vozidlo (zaručující součinnost s kolejovými úseky), smí být v mezistaničním úseku s kolejovými úseky jeho jízda uskutečněna za těchto podmínek:

a) výpravčí zpraví o jízdě takového vozidla všechny hláskaře (hradláře), závoráře a výpravčího sousední stanice nejpozději při hlášení předvídaného odjezdu;

b) výpravčí nařídí závorářům, obsluhujícím PZS, jejich uzavření ručně. Pokud není možno pro jeho jízdu uzavřít některé PZS ručně, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd;

c) na tratích s AH nebo AB smí být vypraven následný vlak nebo změněn směr traťového souhlasu až po telefonické odhlášce, kterou si vyžádá výpravčí zadní dopravny.

(10) Výpravčí, kterých se jízda vozidla (vozidel), které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, týká, si musí na místo stanovené ZDD umístit upamatovávací pomůcku. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro hláskaře (hradláře) a závoráře.

●8 ●9 ●10 ●11

článek 492
Povinnosti ostatních zaměstnanců řízení provozu

(1) Zaměstnanci řízení provozu SŽ, kteří se podílejí na zajištění jízdy drážního vozidla, které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky (obsluhují zabezpečovací zařízení), musí za pobytu a za jízdy tohoto drážního vozidla ve stanici postupovat podle ustanovení předpisu Z1, Z2, Z3 a ZDD. Zvlášť je třeba pečlivě sledovat (je-li třeba, osobně v kolejišti), je-li zabezpečovací zařízení předepsaným způsobem ovlivňováno, tj. projevuje-li se na indikační desce (nebo na jiném obdobném zařízení) předepsaným způsobem skutečné obsazení výhybek a kolejí, zda se předčasně nevybavila hradlová zarážka nebo samočinný závěr výměn apod. PZS anebo centrální přechod s VZPK je vždy nutno uzavřít ručně.

(2) Nevidí-li zaměstnanec obsluhující SZZ s kolejovými úseky na výhybky, smí výhybky po jízdě vozidla, které nezaručuje součinnost vozidla s kolejovými úseky, přestavovat, až se přesvědčí, že jsou výhybky uvolněny. K ohlášení uvolnění příslušných výhybek vyzve strojvedoucího hnacího vozidla nebo zaměstnance na dalším obsazeném stanovišti.

(3) Neprodleně po obsazení koleje vozidlem, které nezajišťuje součinnost s kolejovými úseky, musí zaměstnanec zajistit upamatovávací pomůckou, aby nemohlo dojít k dovolení vjezdu vlaku na kolej, obsazenou tímto vozidlem.

(4) Další případné podmínky vyplývající z místních poměrů musí být uvedeny v ZDD.

kapitola II
Dlouhodobě odstavená vozidla

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 493
Všeobecné povinnosti

(1) Všechna kolejová vozidla, s nimiž se nepohybovalo po koleji více než 7 dnů, musí být považována za vozidla, která nezaručují součinnost vozidla s kolejovými obvody (dále jen „nešuntující vozidla“). Proto je třeba odstavovat tato vozidla přednostně na koleje bez kolejových obvodů.

(2) Není-li možno zabezpečovacím zařízením zabránit postavení jízdních cest na kolej s kolejovými obvody a s odstavenými nešuntujícími vozidly, musí pověřený zaměstnanec OSPD, na základě požadavku výpravčího, nejpozději sedmý den po odstavení vozidel vyloučit z činnosti kolejové obvody takto obsazené koleje, včetně traťové části národního vlakového zabezpečovače.

●8 ●9

článek 494
Povinnosti zaměstnanců při dlouhodobém odstavení vozidel

(1) Zaměstnanec SŽ, povolující odstavení vozidel na dobu delší než 7 dní na kolej s kolejovými obvody, musí tuto skutečnost neprodleně oznámit výpravčímu.

(2) Pokud není možno zabezpečovacím zařízením zabránit postavení jízdních cest na kolej s odstavenými vozidly, musí po odstavení vozidel výpravčí zajistit u udržujícího zaměstnance OSPD vypnutí kolejových obvodů z činnosti včetně zápisu do Záznamníku poruch jako při jejich poruše. Po uplynutí 7 dnů od odstavení vozidel musí všichni zaměstnanci postupovat jako při poruše kolejových obvodů, a to i v případě, že kolejové obvody nebyly z činnosti dosud vyloučeny. Skutečnost, že jsou vypnuty kolejové obvody, musí být uvedena v předávce služby výpravčího a výhybkáře, jsou-li vypnuty kolejové obvody v jeho obvodu odpovědnosti.

(3) Zaměstnanec, obsluhující zabezpečovací zařízení, je povinen zjišťovat volnost jízdní cesty na ty koleje, kde by mohla být jízda vlaku, PMD nebo posunového dílu ohrožena pohybem nešuntujících vozidel v případech, kdy tomuto ohrožení nebrání účelová zábrana (odvratná výhybka, výkolejka, dvojitá pražcová zábrana apod.).

(4) Výpravčí může zavedená opatření zrušit až po zápisu udržujícího zaměstnance OSPD o zapnutí kolejových obvodů do Záznamníku poruch.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13

článek 495
Povinnosti zaměstnanců před jízdou a po jízdě

(1) Výpravčí výchozí stanice vlaku (PMD), ve kterém jsou zařazena nešuntující vozidla, zpraví před jeho jízdou o této skutečnosti:

a) výpravčího sousední stanice;

b) zaměstnance, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení ve stanici a na trati do sousední stanice;

a dále uvede, že za vlakem musí být dána telefonická odhláška.

(2) Výpravčí sousední stanice o této skutečnosti zpraví zaměstnance, kteří obsluhují zabezpečovací zařízení ve stanici, nejpozději při příkazu k přípravě vlakové cesty pro tento vlak nebo při ohlášení jízdy PMD.

(3) Bude-li vlak (PMD), ve kterém je v čele zařazeno jedno nebo více nešuntujících vozidel, sunut musí být všechna PZS anebo centrální přechod s VZPK uzavřena ruční obsluhou.

Není-li to možné, musí být strojvedoucímu i zaměstnanci v čele sunutého vlaku (PMD) nařízena jízda se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd anebo centrální přechod s VZPK.

(4) Zaměstnanec obsluhující zabezpečovací zařízení je povinen:

a) Zjišťovat volnost vlakové cesty pro jízdu prvního vlaku jedoucího po kolejích, po nichž byla uskutečněna jízda nešuntujících vozidel. Tuto volnost nelze zjišťovat činností SZZ nebo pohledem na jeho optickou kontrolu.

b) U vlaků (posunových dílů), sestavených z nešuntujících vozidel:

1. zajišťovat správnou polohu pojížděných výhybek přeložením jejich řadičů do souhlasných poloh, popř. provedením nouzových závěrů;

2. sledovat indikaci obsazení a uvolnění kolejových obvodů, izolovaných kolejnic a izolovaných kolejí a zhasínání kontrolních světel návěstidel;

3. uzavírat centrální přechody s VZPK, vybavené prvky pro dálkovou obsluhu;

4. podle předpisu Z2 uzavírat PZS ruční obsluhou, vybavená prvky pro dálkovou obsluhu.

(5) Na trať s AB, AH, lokalizačními značkami nebo stop značkami s kolejovými obvody se za vlakem, ve kterém jsou zařazena nešuntující vozidla, smí vypravit následný vlak nebo změnit směr traťového souhlasu až po telefonické odhlášce, kterou si musí vyžádat výpravčí zadní dopravny.

(6) Ustanovení tohoto článku se netýká zabezpečovacího zařízení (staničního, traťového nebo PZS), u něhož je součinnost s vozidly zajišťována počítači náprav.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 496
Obnovení šuntovací schopnosti vozidel

(1) Budou-li do vlaku nebo PMD zařazena vozidla, s nimiž se nepohybovalo po koleji více než 7 dnů, musí dopravce zajistit obnovení jejich šuntovací schopnosti, a to nejpozději během jízdy do sousední stanice.

(2) Obnovení šuntovací schopnosti tažených nebo speciálních vozidel, se kterými se pouze posunuje v obvodu stanice, se nepředpokládá a musí být stále posuzována jako nešuntující vozidla.

(3) Dopravce je povinen upozornit výpravčího na nešuntující vozidla (včetně řazení vozidel v soupravě vlaku nebo PMD) nejpozději při ohlášení připravenosti vlaku k odjezdu, popř. při sjednávání posunu nebo PMD.

(4) Bude-li šuntovací schopnost tažených nebo speciálních vozidel obnovována zastavením vlaku na širé trati nebo v sousední stanici, musí dopravce na tuto skutečnost upozornit výpravčího. Výpravčí v tomto případě musí předpokládat, že jízdní doba vlaku bude zpravidla delší, než je určeno jeho JŘ.

(5) Dopravce musí svým vnitřním předpisem stanovit, jakým způsobem musí být provedeno obnovení šuntovací schopnosti vozidel.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 497
Obnovení šuntovací schopnosti koleje

(1) Výpravčí může se souhlasem provozního dispečera CDP z důvodu potřeby obnovení šuntovací schopnosti koleje postavit pro projíždějící vlak vlakovou cestu s nižší dovolenou rychlostí, než je nejrychlejší vlaková cesta.

(2) Obnovení šuntovací schopnosti koleje je zakázáno zajišťovat jízdou vlaku osobní dopravy, pokud by to vedlo ke vzniku nebo navýšení jejich zpoždění, vyjma případů projednaných a odsouhlasených dopravcem, a zapracovaných ve VR.

(3) Pro obnovení šuntovací schopnosti koleje, která byla vyloučena, platí ustanovení čl. 430 odst. (7).

ČÁST DEVATENÁCTÁ
PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

kapitola I
Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice

●8 ●12 ●17 ●29

článek 498
Všeobecná ustanovení

V případech, kdy je třeba vjíždět na některé koleje ve stanici nebo odjíždět z některých kolejí ve stanici rychlostí 30 km/h, musí být:

a) snížení rychlosti na 30 km/h návěstěno indikátorem na vjezdovém (cestovém, odjezdovém) návěstidle nebo

b) příslušné hlavní návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 3.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 499
Uveřejnění v tabelárním jízdním řádu

Ve stanicích, kde je snížení rychlosti návěstěno indikátorem, musí být v TJŘ všech vlaků příslušného směru jízdy (bez ohledu na určenou vjezdovou nebo odjezdovou kolej) u této stanice značka „3)“, která udává vjezdovou (odjezdovou) rychlost 30 km/h, jež nesmí strojvedoucí překročit při jízdě na **PN** a při jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla. Značka „3)“ se neuvádí u vlaků se stanovenou rychlostí 30 km/h nebo nižší.

kapitola II
Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

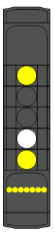
článek 500
Všeobecná ustanovení

Návěstidla dočasně ponechaná v provozu se nově nezřizují (neosazují). Tato návěstidla je možné používat do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

●8 ●9 ●13 ●12 ●17 ●29

článek 501
Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost

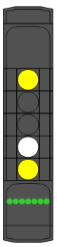
(1) **Rychlost 60 km/h a opakování návěsti Výstraha**



žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo

- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 60 km/h a
- předvěstí návěst **Stůj**

(2) **Rychlost 80 km/h a opakování návěsti Výstraha**



žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo

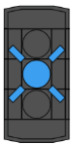
- dovoluje jízdu vlaku
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, rychlostí nejvýše 80 km/h a
- předvěstí návěst **Stůj**

(3) Návěsti uvedené v tomto článku se mohou vyskytnout při některých poruchách zabezpečovacího zařízení (při nichž není ohrožena bezpečnost drážní dopravy).

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 502
Návěst Jízda vlaku dovolena

(1) **Jízda vlaku dovolena**



pomalu přerušované modré světlo

- dovoluje jízdu vlaku za podmínek stanovených v odst. (3) tohoto článku

(2) Návěst **Jízda vlaku dovolena** může být:

a) na cestovém návěstidle (viz ustanovení tohoto článku);

b) na DNS stop značky (viz ustanovení čl. 114).

(3) Pro stanovení rychlosti pro jízdu kolem cestového návěstidla s návěstí Jízda vlaku dovolena se strojvedoucí řídí návěstí předcházejícího návěstidla takto:

a) Pokud předchozí návěstidlo předvěstilo návěst **Stůj**, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** stejnou rychlostí jako kolem předcházejícího návěstidla a na následujícím hlavním návěstidle, které může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**.

b) Pokud předchozí návěstidlo předvěstilo stejnou rychlost, jaká byla dovolována dolním světlem, nebo předvěstilo snižování rychlosti, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** stejnou rychlostí, jako kolem předcházejícího návěstidla.

c) Pokud předchozí návěstidlo předvěstilo zvyšování rychlosti, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** předvěstěnou rychlostí. Rychlost však smí zvyšovat, až když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k předchozímu hlavnímu návěstidlu.

d) Pokud strojvedoucí návěst předcházejícího hlavního návěstidla neviděl (např. u výchozího vlaku) nebo byla jízda kolem předcházejícího hlavního návěstidla dovolena návěstí **PN** nebo písemným rozkazem, smí jet kolem návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** rychlostí nejvýše 40 km/h a na následujícím hlavním návěstidle, které může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**. Jakmile strojvedoucí rozpozná návěst následujícího hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku, jedná jako při odjezdu z koleje před tímto návěstidlem.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 503
Vložená návěstidla

Neobsazeno

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 504
Návěsti mechanických hlavních návěstidel

(1) Pro účely tohoto předpisu je:

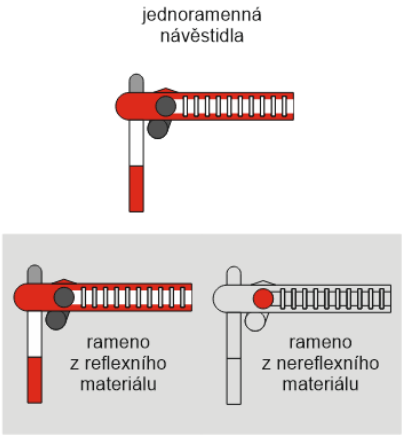
a) jednoramenné návěstidlo – mechanické návěstidlo jen s jedním červenobílým ramenem

b) dvouramenné návěstidlo – mechanické návěstidlo s dvěma červenobílými rameny

c) tříramenné návěstidlo – mechanické návěstidlo s dvěma červenobílými rameny a jedním žlutobílým ramenem.

(2) **Mechanická hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů s červenými a bílými pruhy stejné délky.

(3) **Stůj**



denní návěst

jedno vodorovné červenobílé rameno

noční návěst

jedno vodorovné červenobílé rameno z reflexního materiálu

nebo

jedno vodorovné rameno

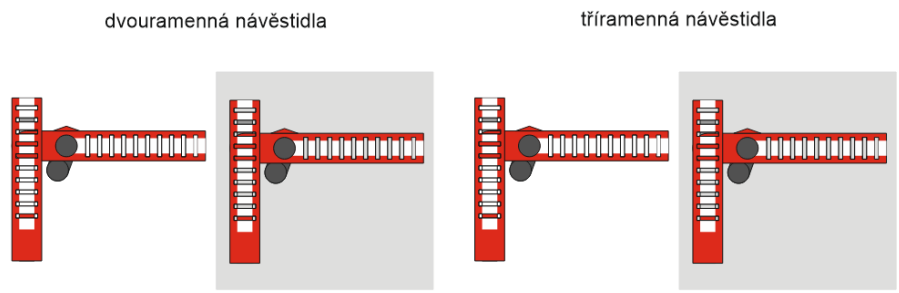
a

červené světlo

- zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku, čelo vlaku musí zastavit ještě před hlavním návěstidlem

Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.

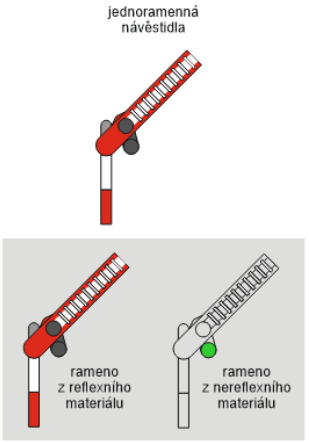
(4) Příklady dalších návěstí **Stůj** mechanických návěstidel.



obrázek 254

(5) U návěstidel se dvěma červenobílými rameny je druhé červenobílé rameno (denní i noční návěst) ve svislé poloze.

(6) **Volno**



denní návěst

jedno červenobílé rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45°

noční návěst

jedno červenobílé rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° z reflexního materiálu

nebo

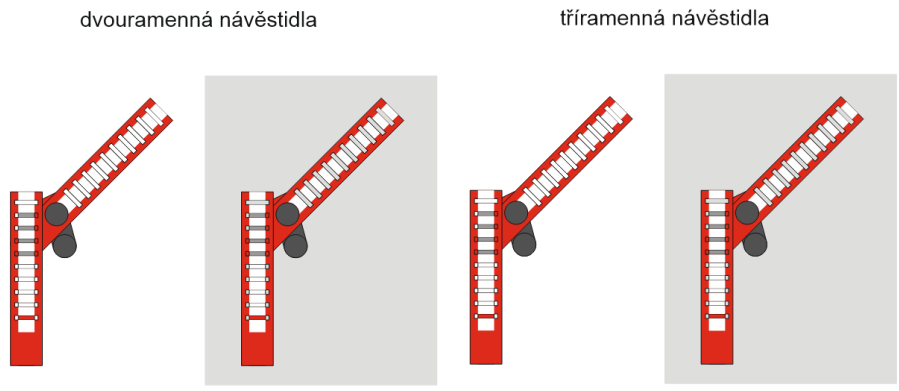
jedno rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45°

a

zelené světlo

- dovoluje jízdu strojvedoucímu vlaku

(7) Příklady dalších návěstí **Volno** mechanických návěstidel.



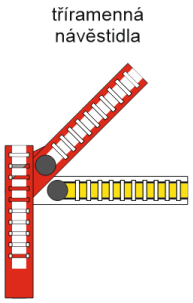
obrázek 255

(8) U návěstidel se dvěma červenobílými rameny je druhé červenobílé rameno (denní i noční návěst) ve svislé poloze.

(9) Je-li projíždějící vlak zastaven u vjezdového (cestového) návěstidla stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými a vjezd (další jízda za cestové návěstidlo) je dovolován návěstí **Volno**, musí strojvedoucí projíždějícího vlaku jednat za vjezdu do stanice (při další

jízdě za cestové návěstidlo) jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.

(10) **Výstraha**



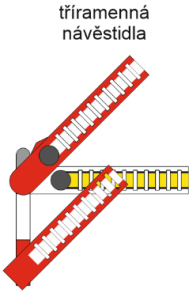
jedno červenobílé rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° a pod ním jedno vodorovné žlutobílé rameno; ramena jsou z reflexního materiálu

- dovoluje jízdu strojvedoucímu vlaku a
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle

(11) U tříramenných návěstidel je druhé červenobílé rameno (denní i noční návěst) ve svislé poloze.

(12) Je-li na vjezdovém návěstidle návěst **Výstraha**, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.

(13) **Rychlost 40 km/h a výstraha**

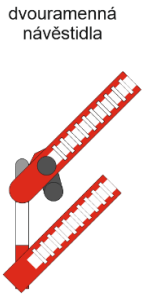


dvě červenobílá ramena vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° a mezi nimi jedno vodorovné žlutobílé rameno

- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h a
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle

(14) Je-li na vjezdovém návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.

(15) **Rychlost 40 km/h**



dvě červenobílá ramena vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45°

- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h a
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti

(16) Je-li na vjezdovém návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.

(17) Návěsti **Volno** a **Výstraha** strojvedoucímu vlaku rychlost v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nenávěstí a přikazují mu jet nejvýše traťovou rychlostí. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazují mu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu. Výjimkou jsou odjezdová (cestová) návěstidla při odjezdu jiným než přímým směrem ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy a ve stanicích s hlavními návěstidly na sobě nezávislými.

(18) Ramena dvouramenného a tříramenného návěstidla musí být vždy zhotovena z odrazek.

●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 505
Poškození mechanických hlavních návěstidel

(1) Poškozené mechanické hlavní návěstidlo se přestaví na návěst **Stůj**, lze-li tak učinit. Není-li možno mechanické návěstidlo přestavit na návěst **Stůj**, nesmí návěstit noční návěst dovolující jízdu, dávanou světlem.

(2) Pokud je mechanické hlavní návěstidlo poškozeno tak, že návěstí návěst dovolující jízdu nebo pochybnou návěst, musí být kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem:

a) o poruše návěstidla a

b) o krytí návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**.

(3) Není-li možno před jízdou vozidel, kterou poškozené návěstidlo ovlivňuje, zajistit krytí návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem:

a) o poruše hlavního návěstidla;

b) o tom, že hlavní návěstidlo není kryto přenosnou návěstí **Stůj**;

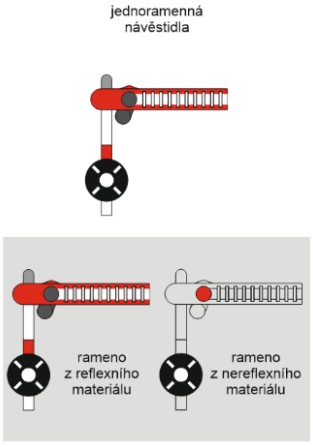
c) o povinnosti před ním zastavit, i když návěstí návěst dovolující jízdu a

d) o způsobu dovolení jízdy kolem tohoto návěstidla.

(4) **Přivolávací návěst**

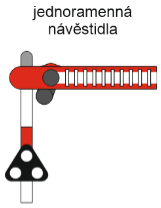
přerušované bílé světlo, umístěné na stožáru mechanického hlavního návěstidla

- dovoluje jízdu kolem mechanického návěstidla, které nelze přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku



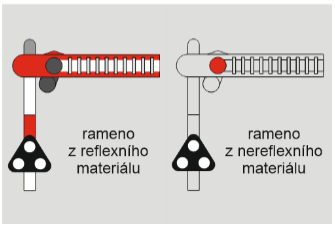
(5) Tato **PN** je návěstí hlavního návěstidla.

(6) **Přivolávací návěst**



tři bílá světla seskupená do trojúhelníku, postaveného na základně, umístěná na stožáru mechanického hlavního návěstidla

- dovoluje jízdu kolem mechanického návěstidla, které nelze přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku



(7) Tato **PN** je návěstí přivolávacího návěstidla.

(8) Pro **PN** na mechanickém hlavním návěstidle platí všechna ustanovení jako pro **PN** světelného hlavního návěstidla.

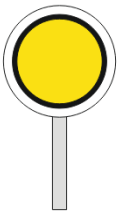
●8 ●9 ●10 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 506
Návěsti samostatných mechanických předvěstí

(1) Samostatná mechanická předvěst je závislá na hlavním návěstidle a neplní funkci hlavního návěstidla.

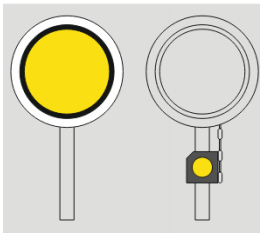
(2) Samostatná mechanická předvěst se značí stejně jako samostatné světelné předvěsti, včetně značení označovacími štítky.

(3) **Výstraha**



denní návěst

žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem ve svislé poloze



noční návěst

žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem ve svislé poloze z reflexního materiálu

nebo

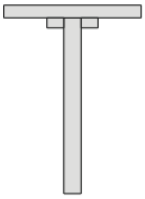
terč ve svislé poloze

a

žluté světlo

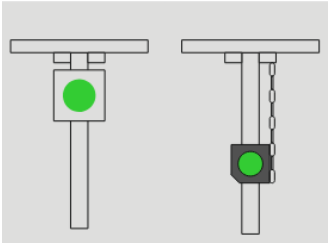
- předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle

(4) **Volno**



denní návěst

žlutý terč ve vodorovné poloze



noční návěst

žlutý terč ve vodorovné poloze

a

zelený kruh z odrazek nebo zelené světlo

- předvěstí návěst **Volno** nebo návěst **Výstraha** na následujícím hlavním návěstidle

(5) Poškozená mechanická předvěst se přestaví na návěst **Výstraha**, lze-li tak učinit.

Není-li možno přestavit mechanickou předvěst na návěst **Výstraha**, nesmí návěstit noční návěst **Volno**.

(6) Pokud je mechanická předvěst poškozena tak, že návěstí pouze návěst **Volno** nebo pochybnou návěst a je-li kolem ní nutná jízda vozidel, musí se krýt přenosnou návěstí **Výstraha** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem:

a) o poruše návěstidla a

b) o krytí návěstidla přenosnou návěstí **Výstraha**.

(7) Není-li možno před jízdou vozidel, kterou poškozená předvěst ovlivňuje, zajistit krytí předvěsti přenosnou návěstí **Výstraha**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem:

a) o poruše předvěsti,

b) o tom, že předvěst není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**,

c) o povinnosti jednat u ní jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

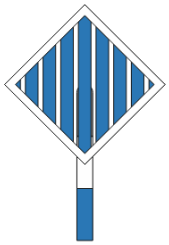
●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 507
Návěsti mechanických seřaďovacích návěstidel

(1) **Posun zakázán**

denní návěst

čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem

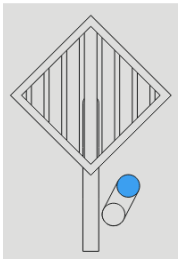


noční návěst

čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska

a

modré světlo

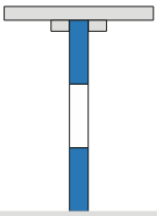


- Zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před námezníkem (hrotem jazyka výhybky, výkolejkou) na konci příslušné koleje.

(2) **Posun dovolen**

denní návěst

čtvercová, do vodorovné polohy sklopená modrá deska s bílým okrajem

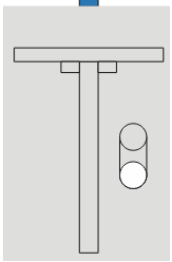


noční návěst

čtvercová, do vodorovné polohy sklopená modrá deska s bílým okrajem

a

bílé světlo

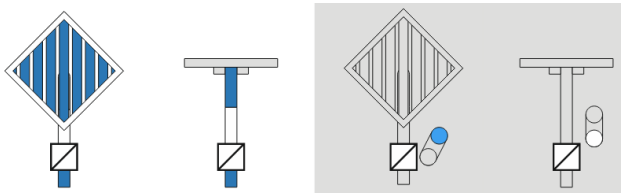


- dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k posunu

(3) Pro návěst **Posun dovolen** mechanického seřaďovacího návěstidla platí všechna ustanovení jako pro návěst **Posun dovolen** světelného seřaďovacího návěstidla.

(4) Poškozené mechanické seřaďovací návěstidlo se přestaví na návěst **Posun zakázán**, lze-li tak učinit. Není-li možno přestavit mechanické seřaďovací návěstidlo na návěst **Posun zakázán**, nesmí návěstit noční návěst dovolující posun; o poruše musí být zpraveni všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu a při posunu se postupuje jako při posunu kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun.

(5) Příklady mechanických seřaďovacích návěstidel.



obrázek 256

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 508
Návěstidla jednoduchých výhybek levých a pravých

(1) **Jízda proti hrotu doprava**

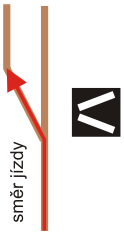
dva bílé obdélníky, tvořící bílý šíp v černém poli, směřující vpravo



- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy proti hrotu přes výhybku odbočným směrem doprava

(2) **Jízda proti hrotu doleva**

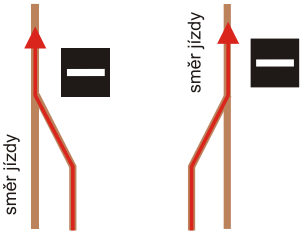
dva bílé obdélníky, tvořící bílý šíp v černém poli, směřující vlevo



- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy proti hrotu přes výhybku odbočným směrem doleva

(3) **Jízda po hrotu zprava i zleva**

bílý obdélník na delší straně v černém poli



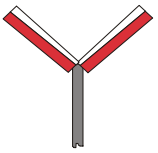
- informuje po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku po hrotu z odbočného pravého nebo levého směru

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 509
Návěsti návěstidel na kolejové váze

(1) **Pohyb vozidel dovolen**

dvě červenobílá, šikmo vzhůru, vstřícně ke stožáru umístěná ramena návěstidla na kolejové váze

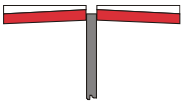


- dovoluje pohyb vozidel přes kolejovou váhu

(2) Nelze-li pro poruchu přestavit návěstidlo na kolejové váze na návěst **Pohyb vozidel dovolen** a jízdu vozidel přes kolejovou váhu lze uskutečnit, vyrozumí o tom zaměstnanec obsluhující kolejovou váhu zaměstnance řídícího posun.

(3) **Pohyb vozidel zakázán**

dvě vodorovná, červenobílá, vstřícně ke stožáru umístěná ramena návěstidla na kolejové váze



- zakazuje jakýkoli pohyb vozidel na kolejovou váhu nebo na kolejové váze

(4) Nelze-li pro poruchu přestavit návěstidlo na kolejové váze na návěst **Pohyb vozidel zakázán**, lze vozidla vážit za podmínek, stanovených v příslušných technologických postupech.

●8 ●9 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 510
Návěstidla výkolejek, točen a přesuven

Na výkolejkách, točnách nebo přesuvnách je možné používat:

a) návěst **Posun zakázán**, která není na vstřícném návěstidle;

b) návěst **Stůj**, kolej uzavřena (černý čtverec, uprostřed bílé kruhové pole a v něm vodorovný černý pruh), která nemusí být na vstřícném návěstidle; zakazuje posunovat přes takto označené místo.



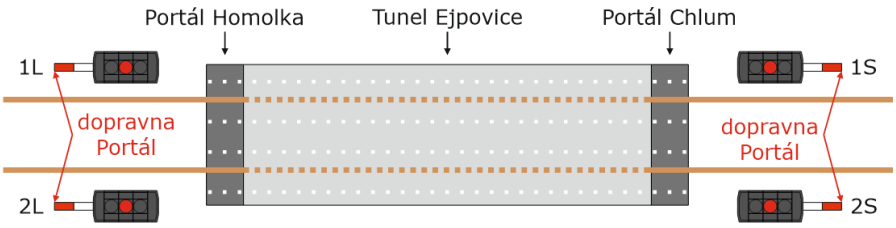
obrázek 257

kapitola III
Dopravna Portál

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 511
Návěstidla Dopravna Portál

(1) Návěstidlo dopravny Portál je hlavní návěstidlo, které je umístěno před portálem tunelu a dovoluje nebo zakazuje jízdu do následujícího traťového oddílu. Název dopravny Portál vyplývá z názvu příslušného portálu tunelu (např. dopravna Portál Chlum) a musí být stanoven ZDD (viz obrázek 261).



obrázek 258

(2) Návěstidla dopravny Portál se označují:

a) písmenem „L" pro směr od začátku ke konci tratě a písmenem „S" pro směr od konce k začátku tratě;

b) na vícekolejných tratích, musí mít před prvním písmenem na označovacím štítku číslo traťové koleje, pro kterou platí (např. „1L", „2S").

(3) Příklady označovacích štítků návěstidel dopravny Portál.



obrázek 259

(4) Návěstidla dopravny Portál se označují označovacím pásem červené a bílé barvy stejné délky.

●8 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 512
Návěst Stůj na návěstidle dopravny Portál

(1) Nejzávažnější návěstí návěstidla dopravny Portál je návěst **Stůj** a má absolutní význam návěsti **Stůj**.

(2) Návěstidla dopravny Portál platí:

a) pro vlak;

b) pro jízdu PMD, pokud je o jeho platnosti zpraven písemným rozkazem.

(3) Je-li na hlavním návěstidle dopravny Portál návěst **Stůj**, nesmí strojvedoucí pokračovat za úroveň tohoto hlavního návěstidla bez pokynu výpravčího.

(4) Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** návěstidla dopravny Portál ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice. Je-li platné návěstidlo dopravny Portál poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu ihned po zastavení vlaku u návěstidla dopravny Portál.

Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice, ale strojvedoucí má telekomunikační spojení s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

(5) **PN** na návěstidle dopravny Portál jízdu podle rozhledových poměrů nenařizuje. První traťový oddíl za tímto návěstidlem musí být vždy volný. Zajištění této podmínky, včetně způsobu zjištění volnosti tohoto traťového oddílu, musí být stanoveno v ZDD.

●8 ●12 ●17 ●29

článek 513
Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravny Portál

(1) Způsob organizování drážní dopravy v mezistaničním úseku s návěstidly dopravny Portál musí být stanoven ZDD.

(2) V ZDD musí být:

a) stanoveno v jakých prostorových oddílech se organizuje drážní doprava při poruše traťového zabezpečovacího zařízení;

b) uvedeny vzory písemných rozkazů pro jízdy vlaků v prostorových oddílech s návěstidly dopravny Portál;

c) stanoveno, je-li povolena jízda vlaků v mezistaničním oddílu (tzn. návěstidlo dopravny Portál pro jízdu vlaku neplatí), včetně stanovení podmínek pro jízdu v mezistaničním oddílu s přihlédnutím k zajištění bezpečnosti jízdy vlaku v tunelu;

d) uvedeny vzory písemných rozkazů při jízdě vlaků v mezistaničním oddílu;

e) uveden maximální počet vlaků v tunelu, je-li z důvodu zajištění bezpečnosti jízdy vlaku v tunelu počet vlaků omezen;

f) uvedeny další pokyny k jízdě vlaku kolem návěstidla dopravny Portál a v tunelu vzhledem k místním poměrům.

(3) V mezistaničním úseku mohou být kromě návěstidel dopravny Portál zřízena i oddílová návěstidla AB.

(4) Pro oddílová návěstidla AB platí ustanovení ČÁSTI DESÁTÉ (viz kapitola VIII).

(5) Při správné činnosti traťového zabezpečovacího zařízení s oddílovými návěstidly AB se jízda vlaků v mezistaničním úseku organizuje v traťových oddílech.

(6) Při poruše návěstidla dopravny Portál se strojvedoucí u návěstidla dopravny Portál zpraví o jízdě vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla dopravny Portál a povolení jízdy do dalšího prostorového oddílu.

(7) Ve VR může být zpracován vzor zpravování o jízdě v mezistaničním oddílu při výluce AB, jsou-li oddílová návěstidla označena návěstí **Neplatné návěstidlo** nebo zneplatněna ve smyslu ustanovení čl. 205.

(8) Pro pohyb vozidel na vyloučené traťové koleji hlavní návěstidla dopravny Portál platí, není-li písemným rozkazem stanoveno jinak.

●8

článek 514
Povinnosti výpravčího

(1) Při poruše návěstidla dopravny Portál může výpravčí povolit strojvedoucímu jízdu za návěstidlo dopravny Portál **PN** nebo písemným rozkazem pouze po nepochybném zjištění volnosti prvního traťového oddílu za návěstidlem dopravny Portál.

(2) Nemůže-li výpravčí nepochybně zjistit volnost prvního traťového oddílu za návěstidlem dopravny Portál, musí si od výpravčího přední stanice vyžádat telefonickou odhlášku za posledním jedoucím vlakem v tomto oddílu. Teprve po obdržení telefonické odhlášky za tímto vlakem, může výpravčí dovolit jízdu vlaku (PMD) za návěstidlo dopravny Portál **PN** nebo písemným rozkazem.

(3) Jízdu v prostorovém oddílu nebo v mezistaničním oddílu (povoluje-li to ZDD) musí výpravčí přednostního směru zavést v těchto případech:

a) při jízdě proti směru přijatého traťového souhlasu nebo při bezsouhlasovém stavu;

b) při poruše traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku;

c) nemůže-li výpravčí nepochybně zjišťovat volnost prvního traťového oddílu za návěstidlem dopravny Portál.

(4) Pro zahájení jízdy v mezistaničním oddílu a obnovení jízdy v traťových oddílech platí ustanovení čl. 318.

(5) O jízdě v prostorovém oddílu nebo mezistaničním oddílu jsou strojvedoucí zpravováni písemným rozkazem.

(6) Pro telefonické dorozumívání platí ustanovení ČÁSTI DESÁTÉ (viz kapitola V).

ČÁST DVACÁTÁ
ZMOCŇOVACÍ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●14 ●17 ●29

článek 515
Zmocňovací ustanovení

(1) Předpis SŽ D1 včetně příloh schvaluje generální ředitel státní organizace Správa železnic.

(2) Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu ustanovení předpisu SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic.

(3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je gestorský útvar[89] předpisu SŽ D1.

●8 ●9 ●10 ●11 ●12 ●13 ●17 ●29

článek 516
Závěrečná ustanovení

(1) Dnem účinnosti předpisu SŽ D1 se zrušují:

a) SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (čj. 183042/2021-SŽ-GŘ-O11, účinnost od 1. července 2022);

b) SŽ PPD-01/2024 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy; Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (čj. 28422/2024-SŽ-GŘ-O11; účinnost od 1. července 2024);

c) SŽ PPD-7/2022 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy; Organizační opatření pro zajištění přechodu na nové předpisy SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽ D3 a SŽ D4 ve znění změny č. 1 (čj. 41730/2022-SŽ-GŘ-O11, účinnost 13. června 2022);

d) čj. 533/2004-O11 Postup při výpravě elektrické jednotky ř. 680;

e) SŽ D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek k jízdnímu řádu;

f) Gestorský výklad k předpisu SŽ D1 čl. 480 a 481 – problematika zpravování strojvedoucích o vydaných výstrahách ČHMÚ s vysokým nebo extrémním stupněm nebezpečí (čj. 128409/2026-SŽ-GŘ-O11; účinnost od 29. července 2026).

(2) Všechny vztažné výklady, výnosy a nařízení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ vydané gestorským útvarem[90] předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

(3) Předpis SŽ D1 nabývá platnosti zveřejněním v eDAP a účinnosti dne 14. prosince 2025.

[89] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

[90] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

CITOVANÉ DOKUMENTY

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

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

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

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

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

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

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

Nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů

Nařízení vlády č. 348/2021 Sb., o zavedení letního času v letech 2022–2026

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

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

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

SŽDC (ČD) TNŽ 34 2605 Návěstní nátěry a bezpečnostní sdělení na železničních sdělovacích a zabezpečovacích zařízeních

SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

ČSN 73 6320Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky

ČSN 73 6380Železniční přejezdy a přechody

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 Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců státní organizace Správa železnic

SŽDC (ČSD) D110/T110 Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení

SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC

SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah

SŽ PO-14/2024-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení dle normy SŽ TNŽ 34 2620

SŽDC Z8 díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS

SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem

SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy

SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů[91]

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 D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ D7/2 Organizování výlukových činností

SŽ D31 Zvláštní přepravy

SŽDC (ČD) D32 Předpis pro přepravu uranového koncentrátu, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva

SŽ S3/1 Práce na železničním svršku

SŽ T1 Telefonní provoz

SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

SŽ T129 Údržba prvků evropského vlakového zabezpečovacího systému evropského vlakového zabezpečovače (prozatímní)

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 Z11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení

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

SŽ SM072 Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic

SŽ SM071 Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železnic

SŽ PPD-5/2022 Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy ve věci technických požadavků na železniční vozové zarážky a kovové podložky uzamykatelné

[91] Neobsazeno

Příloha A (normativní)

Grafická znázornění pojmů

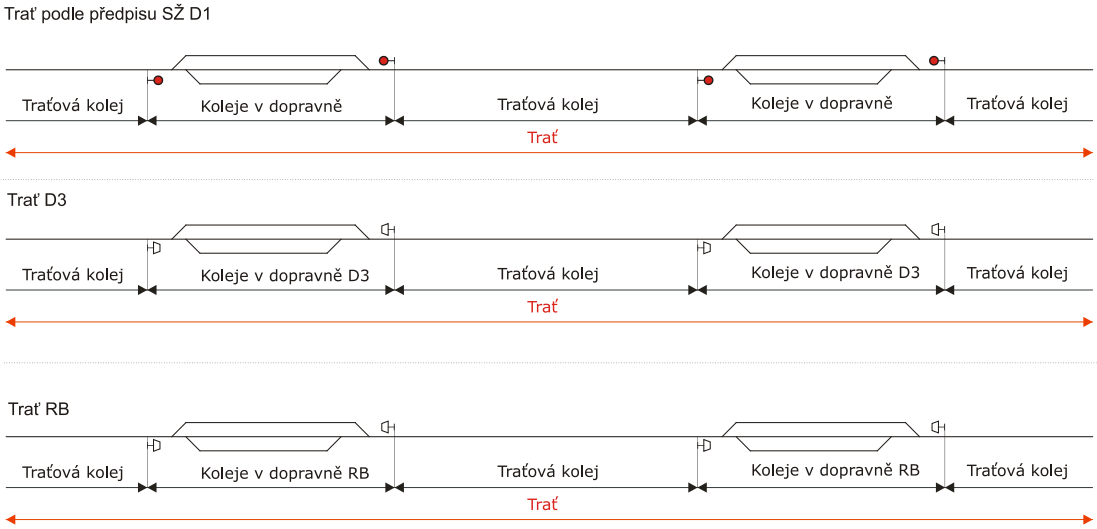
OBSAH

strana

A.1 Základní pojmy pro trať 638
A.2 Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi 644
A.3 Příklady číslování výhybek v rámci přestavby stanice 646
A.4 Pokyny návěstmi hlavních návěstidel 647
A.5 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost 650
A.6 Návěsti pro pomalou jízdu 651
A.7 Návěsti pro elektrický provoz 653

A.1 Základní pojmy pro trať

(1) **Trať** je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, posunového dílu nebo PMD, rozdělená na úseky trati mezi dopravnami s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravnách.



obr. A.1

(2) **Širá trať** je úsek trati, ohraničený na každé straně buď:

a) Stanicí (výhybnou). Hranicí mezi širou tratí a stanicí (výhybnou) je:

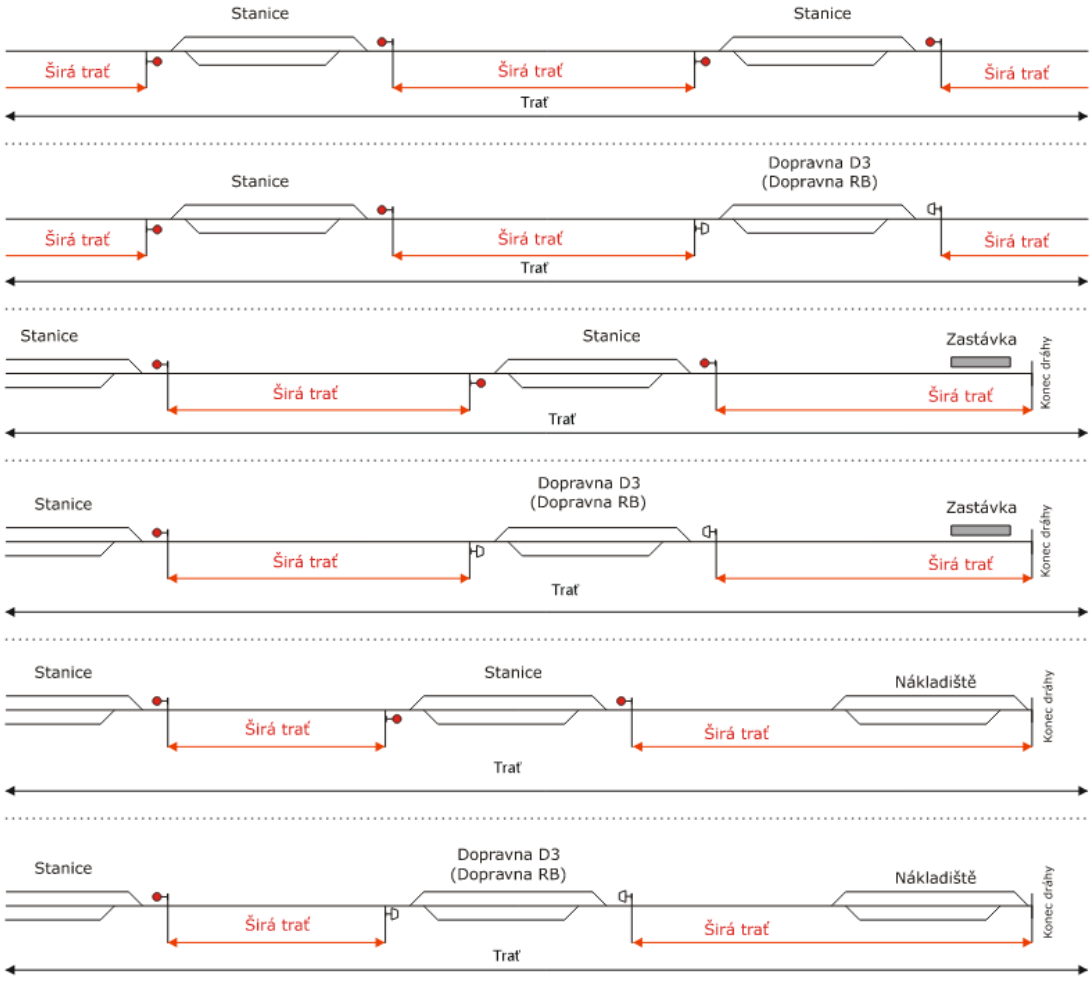
1. vjezdové návěstidlo, nebo

2. vjezdová stop značka, nebo

b) dopravnou D3. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 je lichoběžníková tabulka nebo

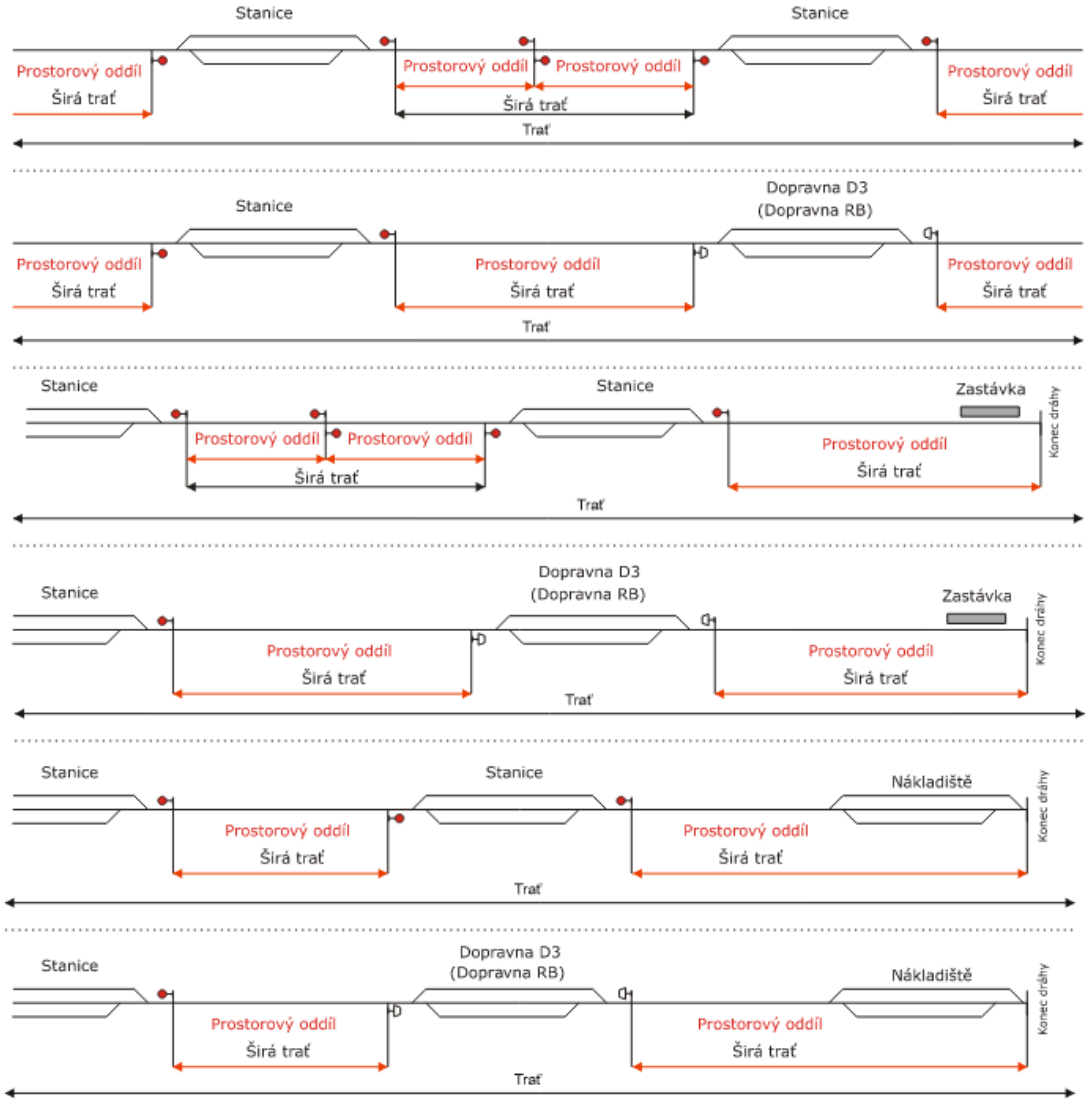
c) dopravnou RB. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou RB je lichoběžníková tabulka nebo

d) koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti.



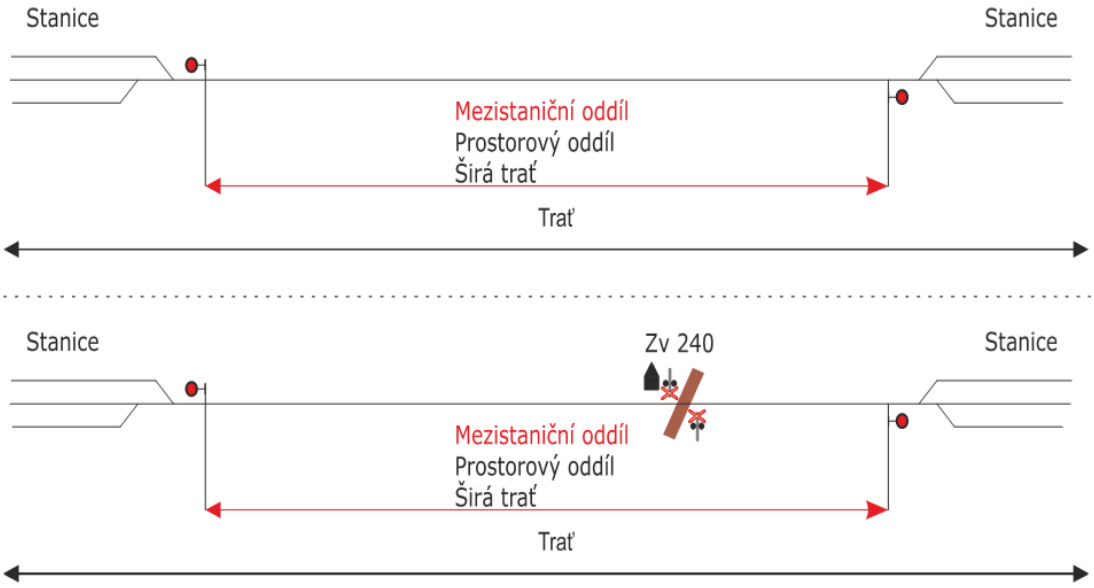
obr. A.2

(3) **Prostorový oddíl** je část širé trati mezi dvěma sousedními dopravnami nebo mezi dopravnou a zakončením tratě na zastávce, popř. na nákladišti.



obr. A.3

(4) **Mezistaniční oddíl** je prostorový oddíl na širé trati, ohraničený z obou stran stanicemi (výhybnami), popř. stanicí a výhybnou.



obr. A.4

(5) **Traťový oddíl** je prostorový oddíl na širé trati, ohraničený alespoň z jedné strany:

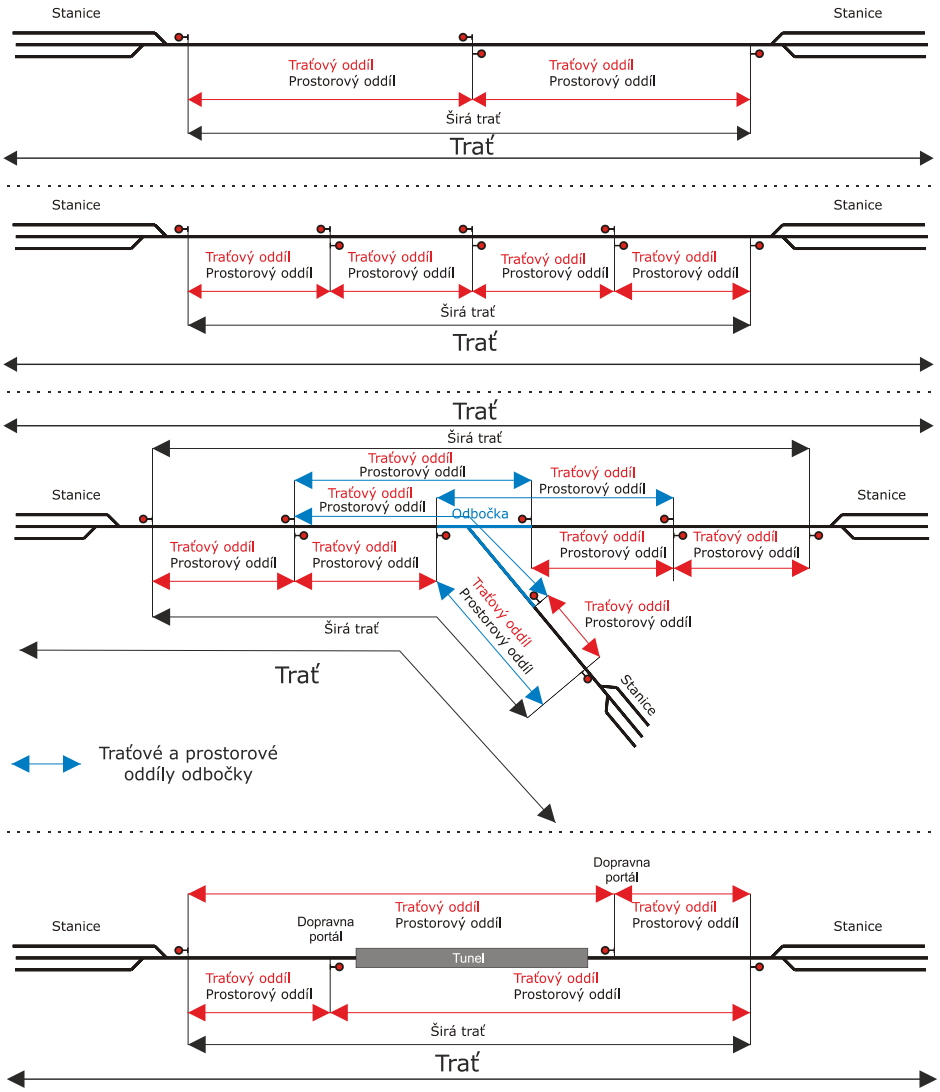
a) oddílovým návěstidlem nebo

b) návěstidlem dopravny Portál (viz ustanovení čl. 511) nebo

c) vjezdovým návěstidlem odbočky nebo

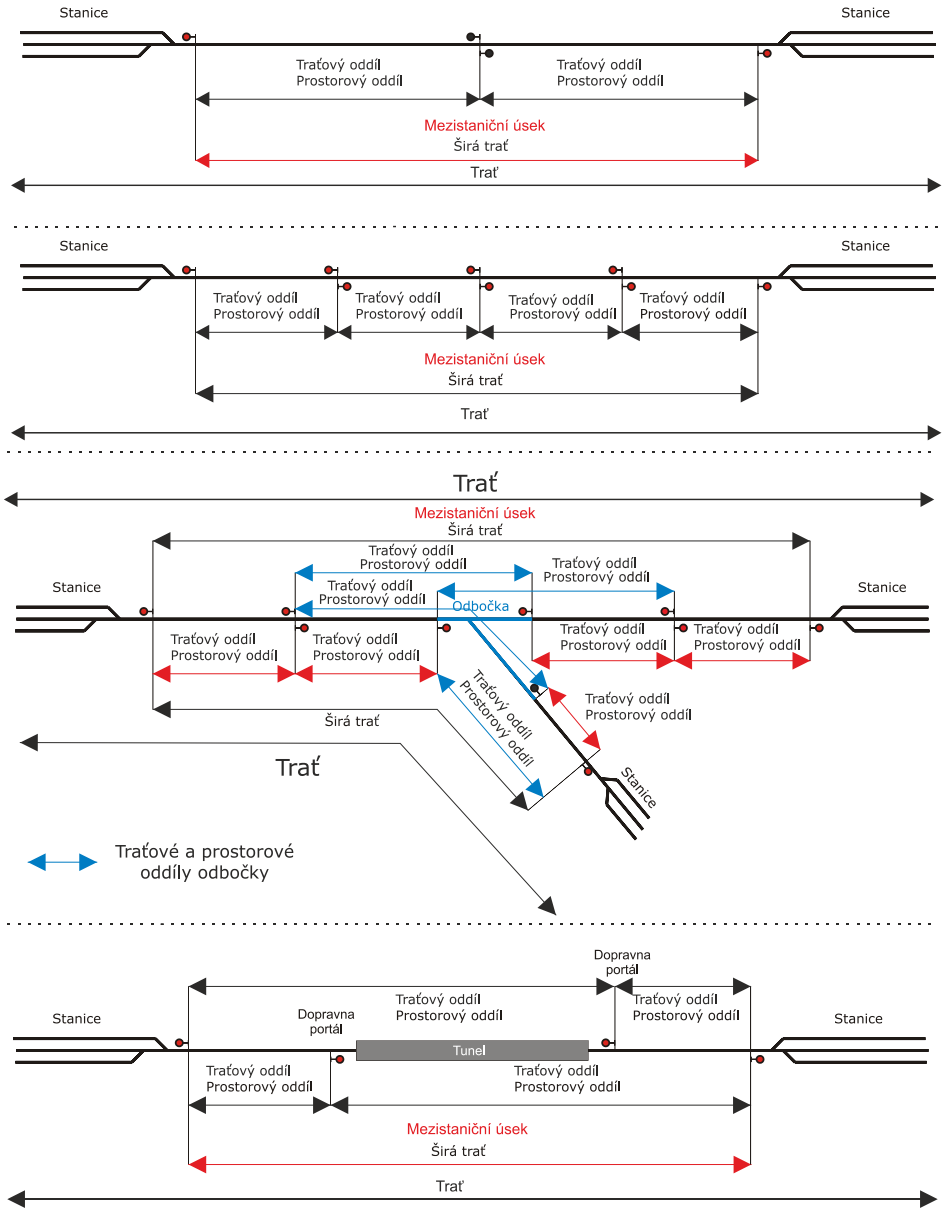
d) stop značkou ve funkci oddílového návěstidla (dále jen „oddílová stop značka“) nebo

e) vjezdovou stop značkou odbočky.



obr. A.5

(6) Mezistaniční úsek je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly nebo ETCS oddíly, nebo nikoliv.

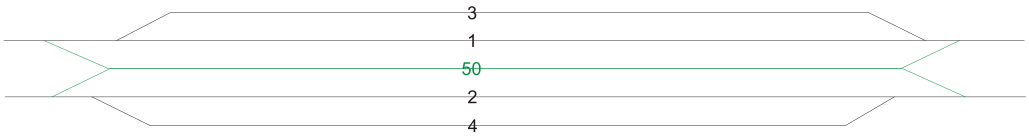


obr. A.6

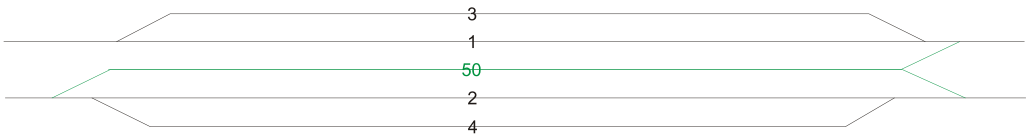
A.2 Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi

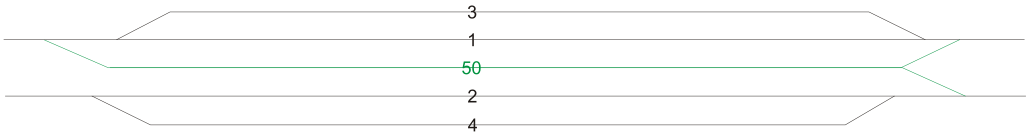
Varianty číslování kolejí, které leží mezi hlavními kolejemi.

Varianta A

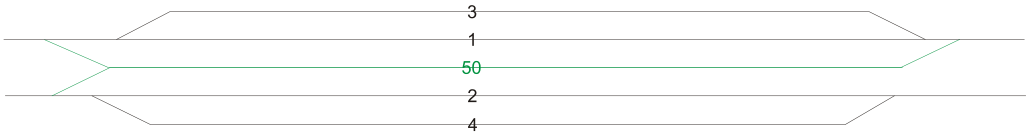


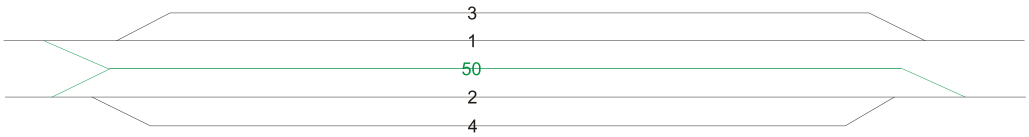
Varianta B



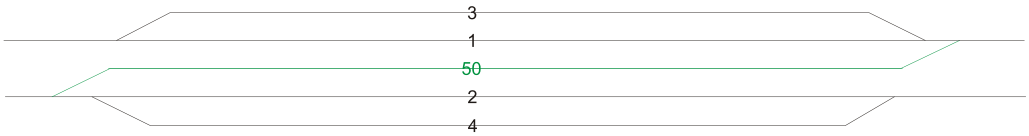


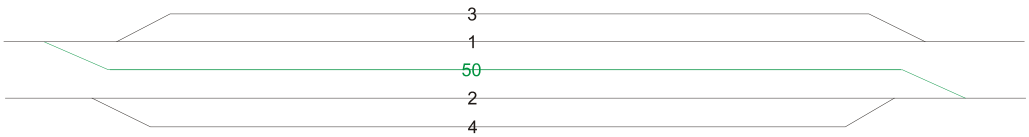
Varianta C





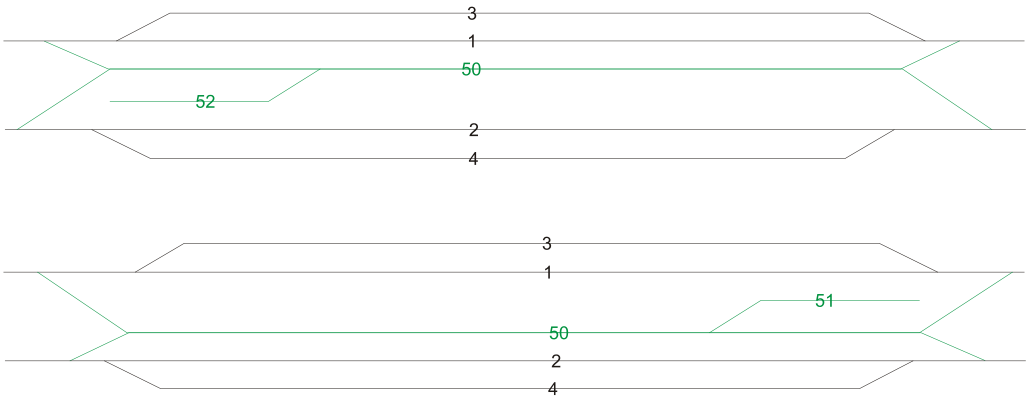
Varianta D



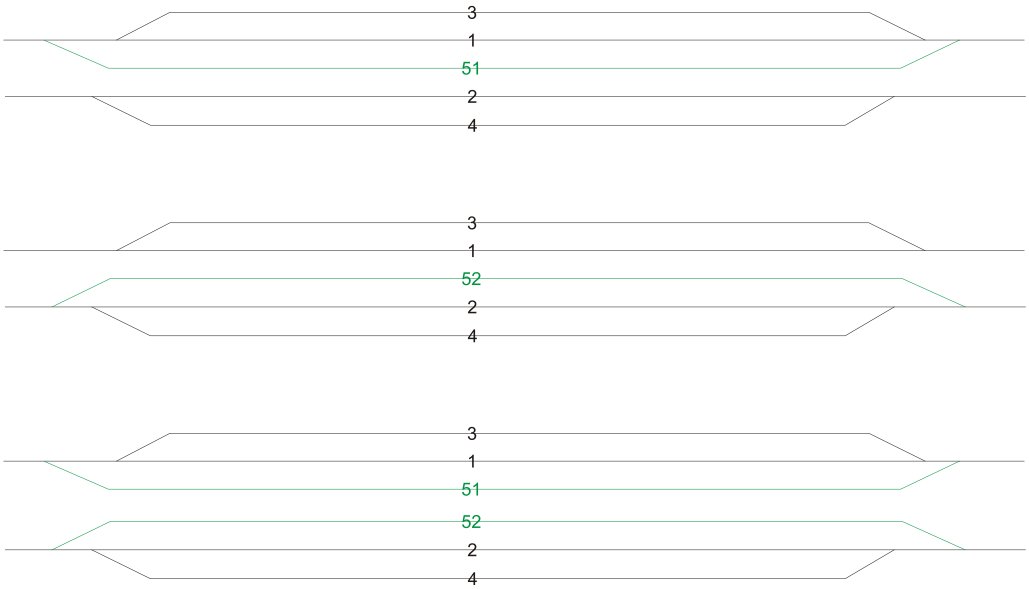


obr. A.7 *(pokračování)*

Varianta E

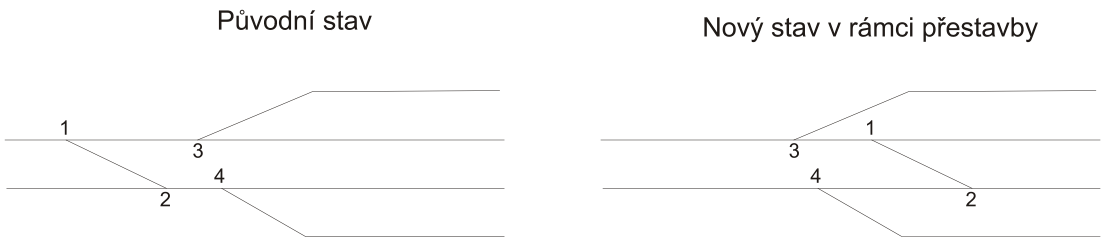


Varianta F



obr. A.7 *(dokončení)*

A.3 Příklady číslování výhybek v rámci přestavby stanice



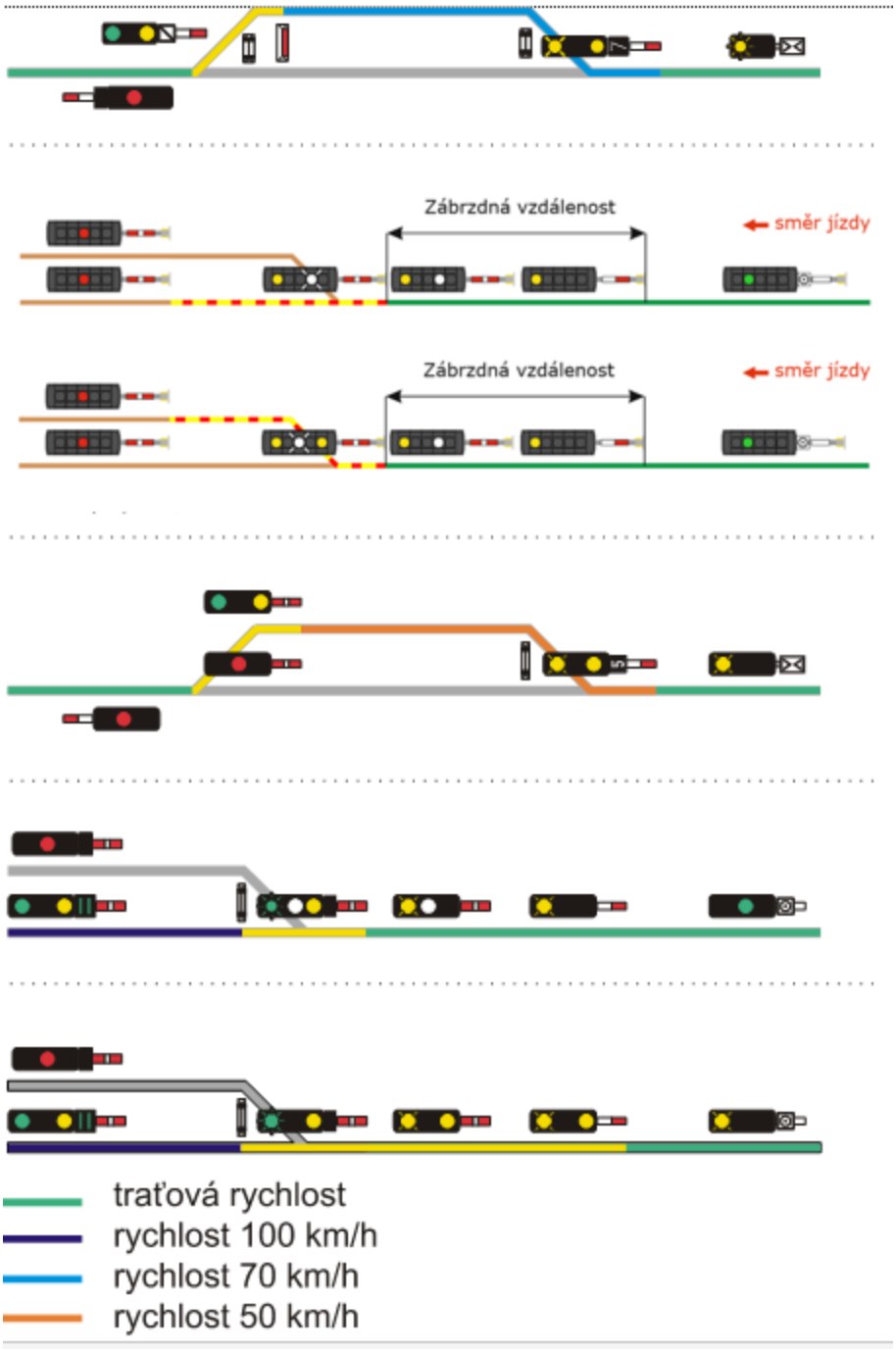
obr. A.8



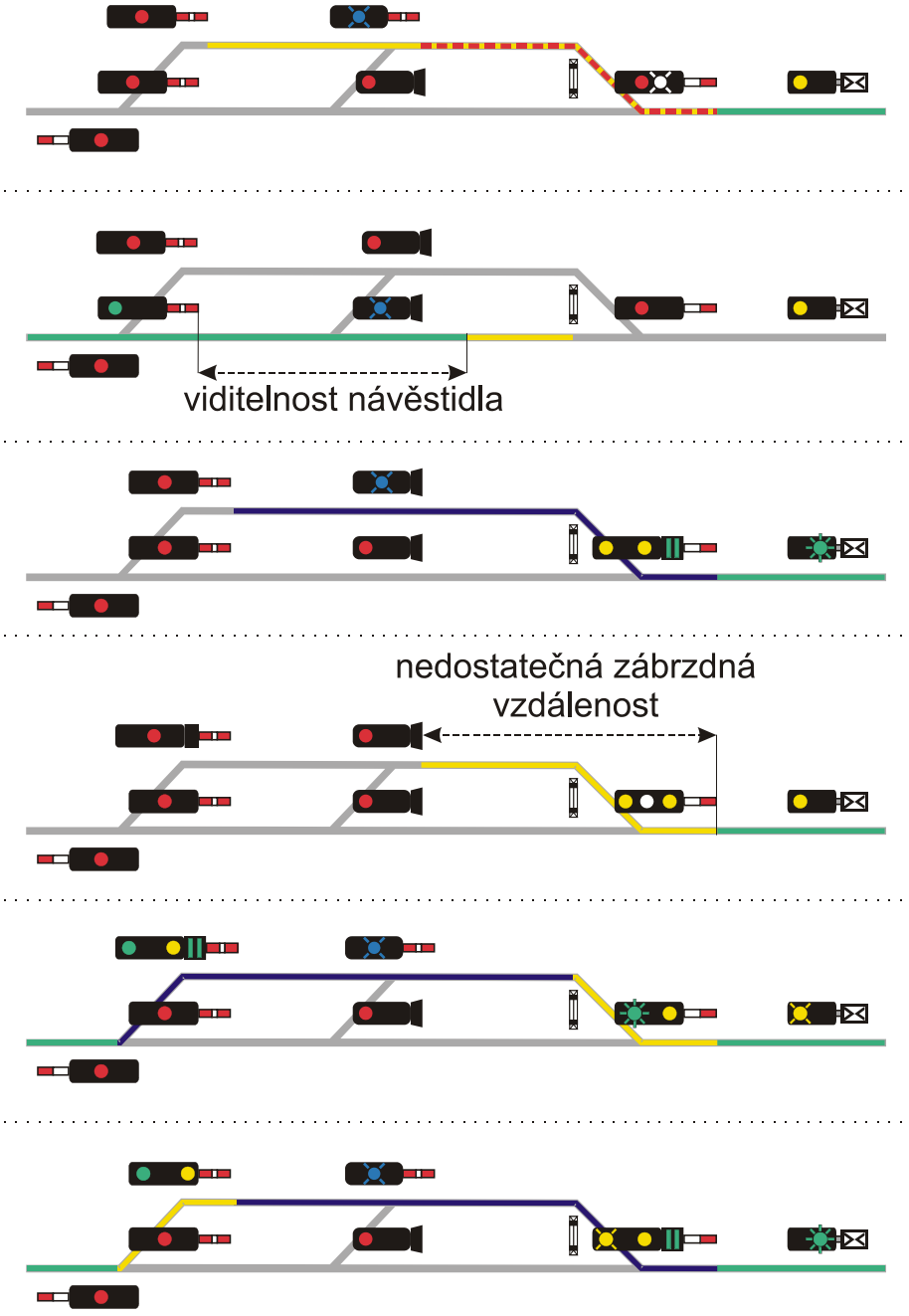
obr. A.9

A.4 Pokyny návěstmi hlavních návěstidel

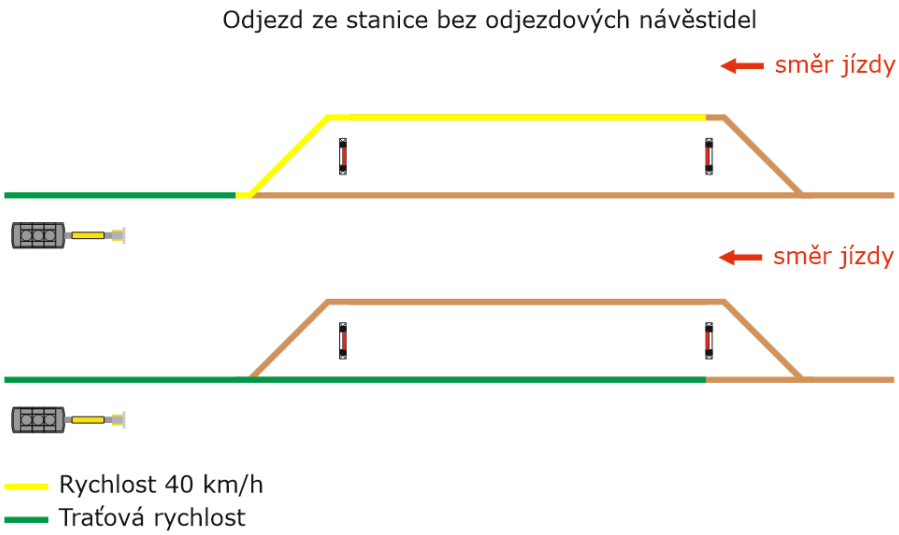
Příklady pokynů vyjádřených návěstmi hlavních návěstidel.



obr. A.10 *(pokračování)*



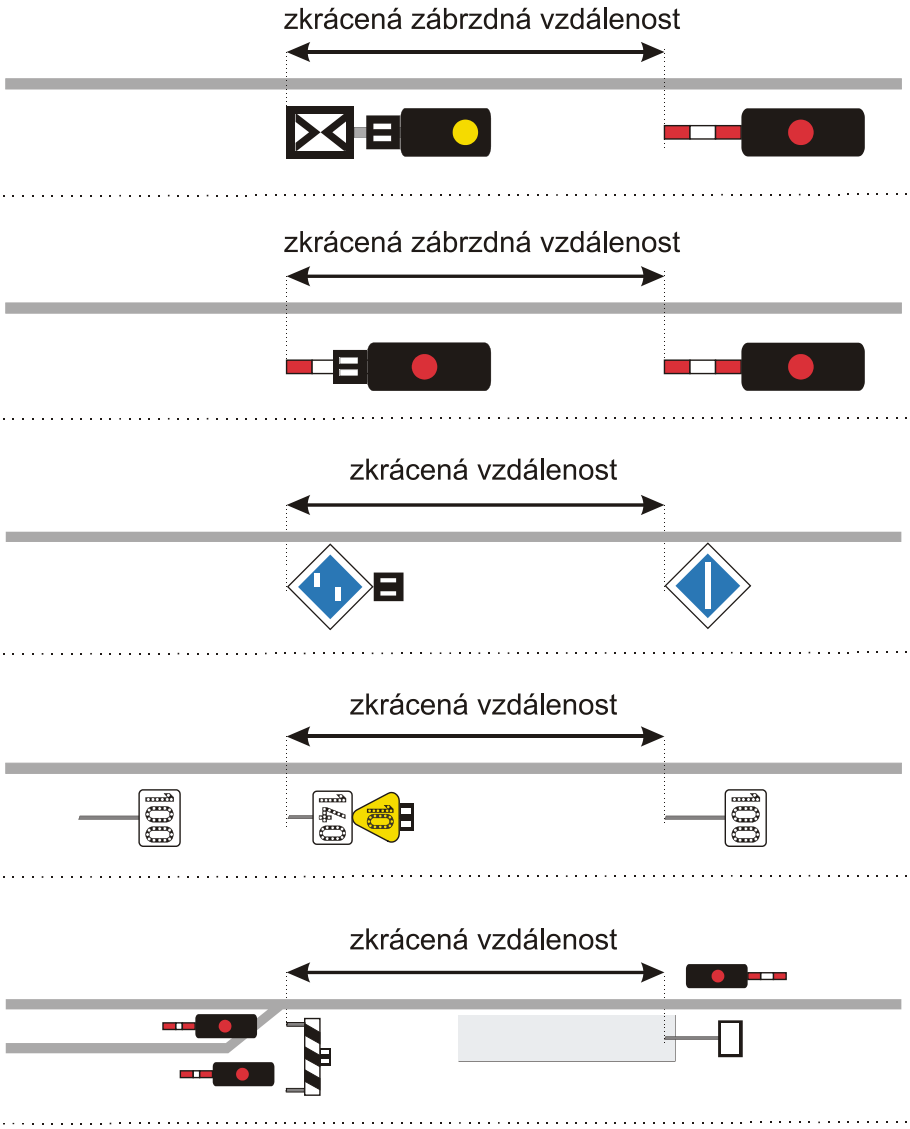
obr. A.10 *(dokončení)*


Odjezd ze stanice bez odjezdových návěstidel
směr jízdy
směr jízdy
Rychlost 40 km/h
Traťová rychlost

obr. A.11

A.5 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost

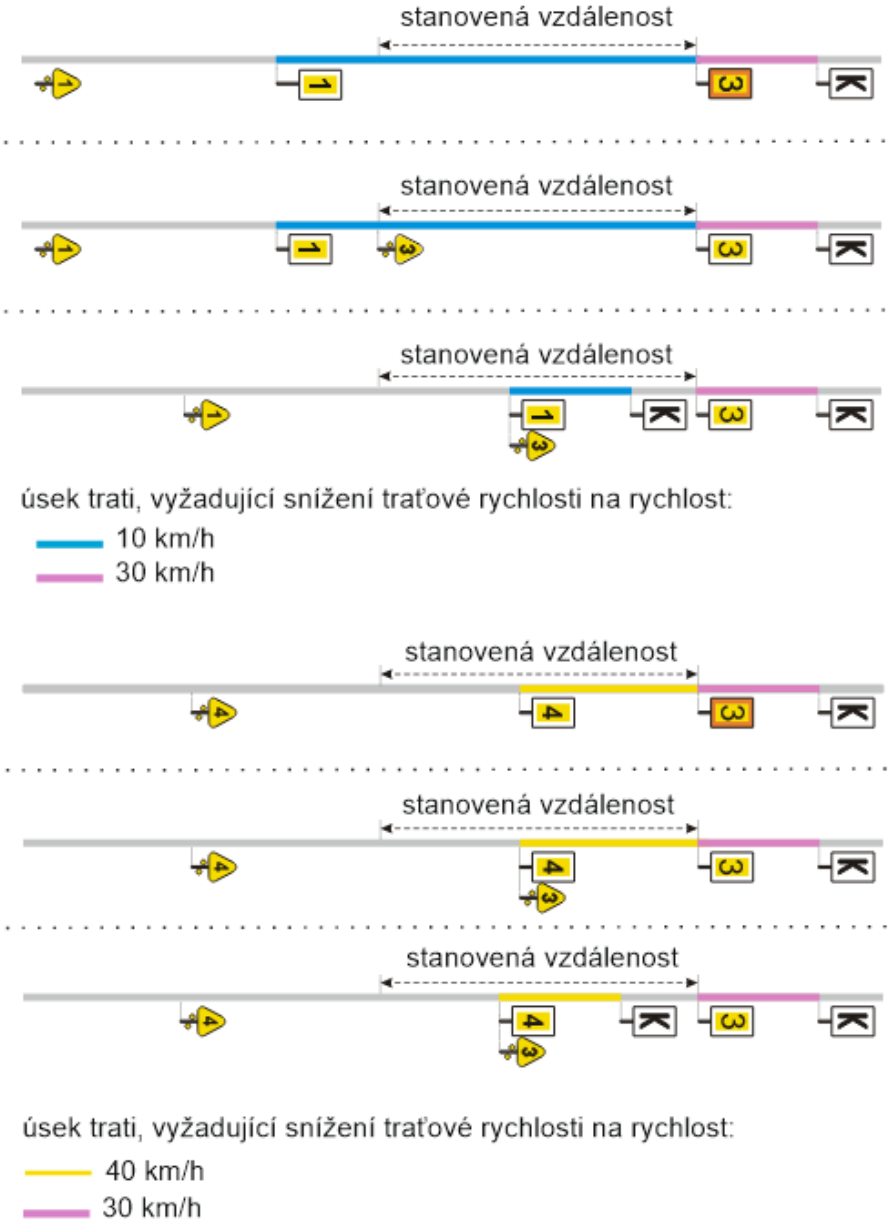
Příklady umístění návěstidel pro zkrácenou vzdálenost.



obr. A.12

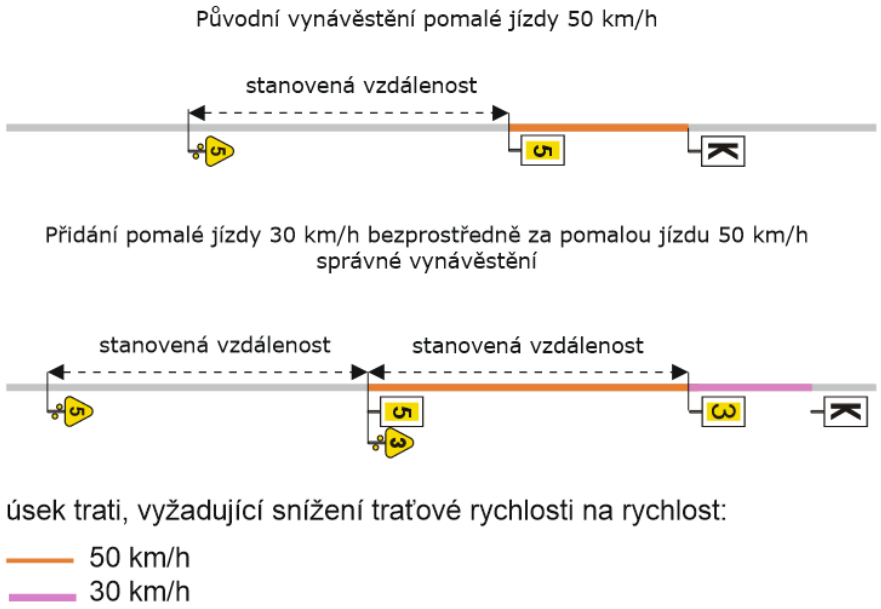
A.6 Návěsti pro pomalou jízdu

Příklady umístění návěstidel pro pomalou jízdu.



obr. A.13

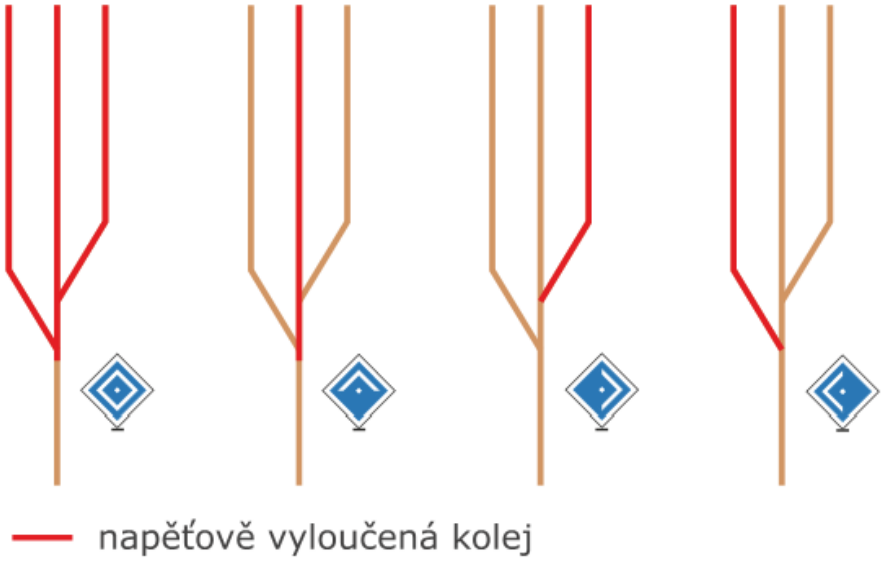
Příklady umístění návěstidel pro pomalou jízdu – přidání pomalé jízdy.



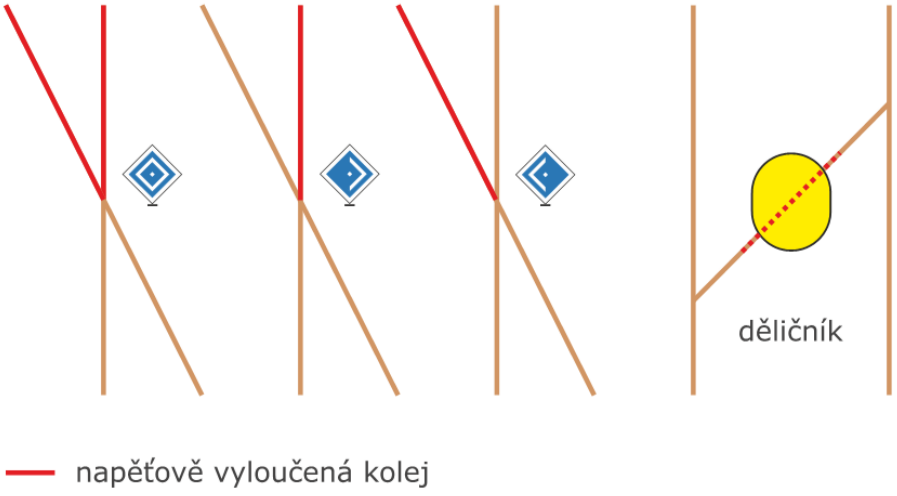
obr. A.14

A.7 Návěsti pro elektrický provoz

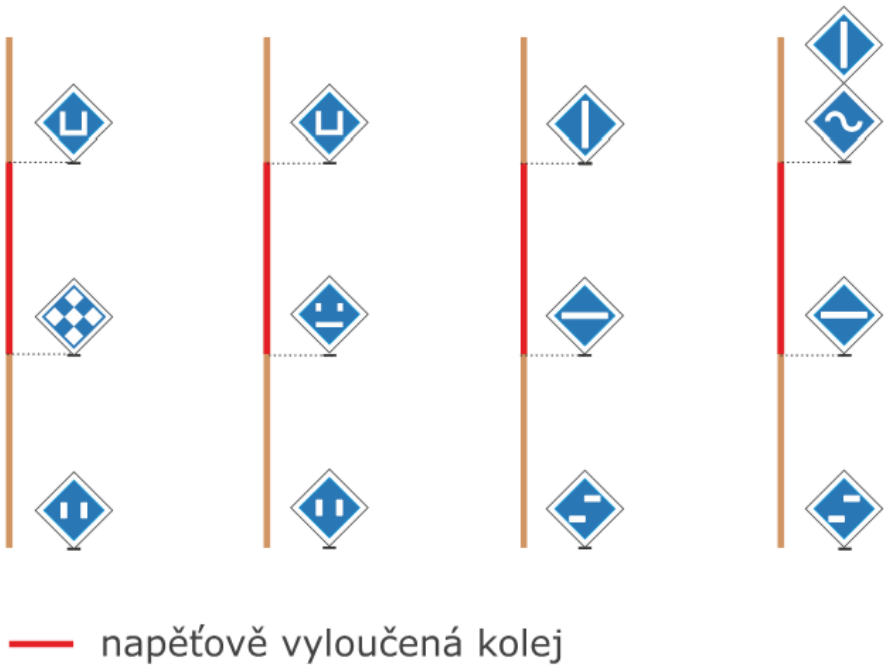
Příklady umístění návěstidel pro elektrický provoz.



obr. A.15



obr. A.16



napěťově vyloučená kolej

obr. A.17

Příloha B (normativní)

Příděl návěstidel, předpisů, směrnic a pomůcek pro výkon dopravní služby

OBSAH

strana

B.1 Doporučený příděl návěstidel 656

B.2 Seznam předpisů a směrnic, potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosty ÚSŘP (ředitele CDP), náměstka CDP, dozorčího provozu a na pracovišti výpravčího (traťového dispečera, dirigujícího dispečera, dispečera RB). 657

B.3 Pomůcky, potřebné pro výkon dopravní služby, které musí mít přednosta ÚSŘP (ředitel CDP, náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici 660

B.4 Seznam předpisů, směrnic a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti). 661

B.5 Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati: 663

B.1 Doporučený příděl návěstidel

tab. B.1 – Příděl návěstidel

pracovní zařazení	doporučený příděl návěstidel
výpravčí	píšťalka, denní výpravka, noční výpravka, červený praporek, malý červený terč, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna s červeným světlem, červený terč (červená deska)
výhybkář	píšťalka, červený praporek, žlutý praporek, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna s červeným světlem, ruční svítilna se žlutým světlem, červený terč (červená deska), žlutý terč
hláskař (hradlář)	píšťalka, červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, červený terč (červená deska), žlutý terč
závorář	píšťalka, červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna
strojvedoucí	píšťalka, červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna
člen obsluhy vlaku	píšťalka, ruční svítilna s bílým světlem
člen posunové čety	píšťalka, červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna
vedoucí prací, bezpečnostní hlídka podle Bp1	píšťalka, červený praporek, ruční svítilna s bílým světlem, ruční svítilna s červeným světlem, houkačka s jedním nebo dvěma hlasy, přenosná varovná návěstidla

Přednosta ÚSŘP (nebo jím stanovený zástupce), vedoucí OS nebo vedoucí zaměstnanec CPS může podle místních podmínek nebo rozsahu určené pracovní činnosti rozhodnout o tom, že některé návěstidlo, uvedené v seznamu, nebude mít zaměstnanec přiděleno, nebo naopak může rozhodnout o přidělení dalšího, v seznamu neuvedeného návěstidla.

B.2 Seznam předpisů a směrnic, potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosty ÚSŘP (ředitele CDP), náměstka CDP, dozorčího provozu a na pracovišti výpravčího (traťového dispečera, dirigujícího dispečera, dispečera RB).

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 Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců státní organizace Správa železnic

SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách státní organizace Správa železnic

SŽ Bp36*) Předpis pro poskytování osobních ochranných pracovních prostředků zaměstnancům Správy železnic, státní organizace

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů[92]

SŽ D3**) Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4**) Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽ D5*) Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

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

SŽ D5-2*) Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování doplňujících ustanovení k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích zařízení

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

SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ D7/2 Organizování výlukových činností

SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ D31 Zvláštní přepravy

SŽDC (ČD) D32 Předpis pro přepravu uranového koncentrátu, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva

SŽ D33 Vojenské přepravy

SŽ D40**) Podmínky pro provozování drážní dopravy v traťovém úseku Tanvald – Kořenov

SŽDC E11*) Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC

SŽ Is10 Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

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

SŽ T1*) Telefonní provoz

[92] Neobsazeno

SŽ T7*) Rádiový provoz

SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

SŽDC (ČSD) T108**) Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení

SŽDC (ČD) V65/1**) Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích vozidel

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 Z11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení

SŽDC Z8, díl IV**) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS

SŽDC (ČSD) D110/T110**) Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení

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

SŽ Zam3*) Předpis o stejnokroji zaměstnanců státní organizace Správa železnic

TNŽ 34 3109*) **) Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy

SŽ SM071 Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železnic

SŽ SM072 Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic

SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy

SŽDC č. 101*) Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení

SŽ SM102*) Používání provozních aplikací pro řízení provozu a organizování drážní dopravy

SŽ Sm103 Řešení ekologických škodních událostí

SŽDC č. 104*) Provozní intervaly a následná mezidobí

SŽ SM124*) Zjišťování kapacity dráhy

Vysvětlivky:

*)pouze ve sbírce dozorčího provozu

**)pouze ve stanicích, kterých se předpis týká.

(1) Sbírka musí být doplněna o všechny předpisy a směrnice místního významu, popřípadě o další předpisy a směrnice, nařídí-li to Generální ředitelství SŽ nebo CPŘP.

(2) Je-li na pracovištích několik výpravčích, postačí jedna sbírka, pokud je jim vždy dostupná.

(3) Ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které předpisy a směrnice mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

(4) Opatřením vydaným ředitelem CDP (přednostou ÚSŘP) nebo jím stanoveným zástupcem, musí být stanoven náhradní způsob přístupu k předpisům a směrnicím potřebných pro výkon dopravní služby v případě nepřístupnosti k elektronické verzi příslušného dokumentu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. (5) tohoto článku.

(5) U předpisů, směrnic a pomůcek vydávaných v elektronické podobě rozhodne ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce, zda zaměstnanci obdrží předpis, směrnici nebo pomůcku v elektronické podobě nebo v tištěné podobě.

(6) ZDD určí, jaké předpisy a směrnice budou na pracovištích, kde se vykonává dopravní služba jen v mimořádných případech (dálkově řízená stanice s DOZ apod.).

B.3 Pomůcky, potřebné pro výkon dopravní služby, které musí mít přednosta ÚSŘP (ředitel CDP, náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici

1. tabulky traťových poměrů příslušných tratí
2. příslušné pomůcky, které řeší čekací doby a přípoje mezi vlaky
3. seznam vlaků pro staniční (traťové) zaměstnance
4. sbírka došlých elektronických depeší
5. rozkaz o výluce dopravní služby*)
6. složka „Výluky pro výpravčí"
7. ZDD
8. PND7

Vysvětlivka:

*) jen ve stanicích, jichž se to týká.

(1) Je-li na pracovištích několik výpravčích, postačí jedna sbírka, pokud je jim vždy dostupná.

(2) Ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které pomůcky mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

(3) Opatřením vydaným přednostou ÚSŘP (ředitelem CDP) nebo jím stanoveným zástupcem, musí být stanoven náhradní způsob přístupu k pomůckám potřebných pro výkon dopravní služby v případě nepřístupnosti k elektronické verzi příslušného dokumentu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. (4) tohoto článku.

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

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

B.4 Seznam předpisů, směrnic a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti).

Vysvětlivky:

a..... podle potřeby

b..... jen na tratích se zjednodušenou dopravou

Čísla sloupců v následující tabulce odpovídají následujícím pracovním zařazením:

1..... Vedoucí dispečer

2..... Provozní dispečer CDP

3..... Dozorce výhybek, signalista, výhybkář

4..... Hláskař (závorář)

5..... Závorář

tab. B.2

zaměstnanec, pracoviště ⇨ předpis, směrnice, pomůcka ⇩	1	2	3	4	5
SŽ D1	/	/	/	/	/
SŽ D1/1[93]	/	/		/	
SŽ D3	/	/	a		b
SŽ D4	/	/	a		
SŽ D7	/	/			
PND7	/	/			
SŽ D7/2	/	/			
SŽ Bp1	/	/	/	/	/
SŽ Bp2	/	/	/	/	/
SŽ T100	/		/	/	
SŽDC (ČSD) T108	/	/			
SŽ Z1	/		/	/	
SŽ Z2	/		a	a	/
SŽ Z3			a		
SŽ Z11	/	/	a		
směrnice SŽ SM069	/	/			
směrnice SŽ SM103	/	/			
tabulky traťových poměrů	/	/			
pomůcky k JŘ, vydávané dopravci	/	/			
seznam vlaků pro staniční zaměstnance			/		
seznam vlaků pro traťové zaměstnance				/	/
ZDD			/	/	/

[93] Neobsazeno

(1) O přídělu předpisů, směrnic a pomůcek pro staničního dozorce rozhodne přednosta ÚSŘP podle druhu vykonávaných pracovních činností.

(2) Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít předpisy, směrnice a pomůcky společné.

(3) Ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které předpisy, směrnice a pomůcky vydávané SŽ mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.

(4) Opatřením vydaným přednostou ÚSŘP (ředitelem CDP) nebo jím stanoveným zástupcem, musí být stanoven náhradní způsob přístupu k předpisům, směrnicím a pomůckám potřebných pro výkon dopravní služby v případě nepřístupnosti k elektronické verzi příslušného dokumentu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. (5) tohoto článku.

(5) U předpisů, směrnic a pomůcek vydávaných v elektronické podobě rozhodne ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce, zda zaměstnanci obdrží předpis, směrnici nebo pomůcku v elektronické podobě nebo v tištěné podobě.

(6) Pro vedoucí dispečery a provozní dispečery CDP rozhodne o podobě předpisů, směrnic a pomůcek podle odst. (3) až (5) tohoto článku ředitel CDP.

(7) V případě potřeby mají zaměstnanci podřízení při výkonu dopravní služby výpravčímu vždy právo nahlédnout do předpisů, směrnic a pomůcek JŘ ve sbírce na pracovišti výpravčího; výpravčí je vždy povinen jim to umožnit.

B.5 Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati:

(1) Přehled vývěsek:

1. Náčrtek stanice s vyznačením obvodů odpovědnosti (s užitečnou délkou dopravních kolejí v metrech). U velkých stanic možno se souhlasem přednosty ÚSŘP (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.

2. Náčrtek stanice s vyznačením posunovacích obvodů a s uvedením nejnepříznivějších rozhodných spádů na jednotlivých kolejích. U velkých stanic možno se souhlasem přednosty ÚSŘP (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.

3. Tabulky následných mezidobí a tabulky provozních intervalů (pokud jsou příslušným odborem Správy železnic[94] vydány).

4. Schematický plánek trakčního vedení ve stanici s vyznačením úsekových odpojovačů.

5. Zákaz vstupu do služebních místností pro osoby, které tam nevykonávají dopravní službu (označení před vstupem do místnosti).

6. Zákaz obsluhy zabezpečovacího zařízení nepovolaným osobám.

7. Seznam stanovišť a telefonních objektů zapojených do traťového telefonního okruhu.

8. Vývěska s poučením o první pomoci při úrazu elektřinou a poučení o zacházení s elektrickým zařízením při požárech a zátopách. Požární poplachové směrnice.

9. Důležitá ustanovení ZDD:

   - kilometrická poloha všech přejezdů v přilehlých mezistaničních úsecích včetně způsobu zabezpečení;
   - kilometrická poloha oddílových a krycích návěstidel v přilehlých mezistaničních úsecích (na dvou a vícekolejných tratích se vypracuje jako schematický náčrtek).

   Nutnost uvedení jednotlivých údajů určí přednosta ÚSŘP (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).

10. Záznamní tabule (upravená podle místních poměrů). Nutnost zřízení určí přednosta ÚSŘP (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).

11. Časový plán osvětlování vypracovaný podle osvětlovacího kalendáře (dodá OSPD), a to na všech pracovištích, ze kterých je ovládáno osvětlování objektů staničních prostranství a prostor, a kde není přístup k elektronické podobě předpisu.

tab. B.3

pracoviště	vývěsky (podle pořadových čísel)
výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB)	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
dozorce výhybek, výhybkář, signalista	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
hláskař (hradlář)	4, 5, 6, 7, 8, 9
závorář	4, 5, 6, 7, 8, 9

[94] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

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

(3) Ředitel CDP nebo jím stanovený zástupce může povolit, aby byly některé schematické náčrtky sloučeny, nenaruší-li se jejich přehlednost.

(4) Pokud má více zaměstnanců (i v různých pracovních zařazeních) společné pracoviště, mohou mít vývěsky společné.

Příloha C (normativní)

Tiskopisy

OBSAH

strana

C.1 Seznam vlaků pro staniční zaměstnance 666
C.2 Seznam vlaků pro traťové zaměstnance 667
C.3 Dopravní deník 668
C.4 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty 672
C.5 Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů 674
C.6 Zápisník předvídaných odjezdů 676

C.1 Seznam vlaků pro staniční zaměstnance

Stanice……

Pracoviště……

SEZNAM VLAKŮ PRO STANIČNÍ ZAMĚSTNANCE

platný od ……

Druh	Číslo	Čas odjezdu ze sousední						Doba jízdy ze sousední stanice, odbočky atd. (v minutách)	Vjezdová, odjezdová kolej	Vlastní stanice					Poznámka
vlaku		stanice		odbočky, vlečky, nákladiště, zastávky		hlásky, hradla				Příjezd		Pobyt	Odjezd		
		h.	min.	h.	min.	h.	min.	Prav.	Číslo	h	min.	min.	h.	min.	
1	2	3		4		5		6	7	8		9	10		11

C.2 Seznam vlaků pro traťové zaměstnance

Stanoviště……

SEZNAM VLAKŮ PRO TRAŤOVÉ ZAMĚSTNANCE

platný od ……

Vlak			Odjezd ze sousední				Odbočka, nákladiště, vlečka, hradlo, hláska, zastávka			Průjezd na stanovišti		Pravidelná jízdní doba do sousední dopravny	Poznámka
Druh	Číslo		stanice		hradla, hlásky		Název dopravny, popř. místa, kde jízda vlaku začíná	Odjezd					
	lichý směr	sudý směr											
	~~směr~~		h.	min.	h.	min.		h.	min.	h.	min.	min.	
1	2	3	4		5		6	7		8		9	11

C.3 Dopravní deník

Vlak	Přijetí		Předvídaný odjezd ze stanice			PMD povolen do		Odjezd ze sousední stanice		Na kolej	Rušící posun zastaven				Pro vlak postaveno a volno						Příjezd		+	-	Délka vlakové soupravy metrů	Odhláška		Poznámky
Druh	Dal		Sousední		Chyběl					Z koleje											Odjezd		+	-		Daná		
Číslo	Dostal		Vlastní																							Došlá		
	h	m	h	m		h	m	h	m		h	m	h	m	h	m	h	m	h	m	h	m	min.		m	h	m	
1	2		3		4	5		6		7	8		9		10		11		12		13		14		15	16		17

(1) Dopravní deník je tiskopis, do něhož zapisují výpravčí údaje o jízdách vlaků a PMD, popř. i jiné předepsané údaje, stanovuje-li to ZDD.

(2) Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

a) název dopravny (razítkem), ve které je tiskopis veden. Je-li ve stanici více stanovišť, na kterých je veden dopravní deník, i názvem (označením) stanoviště;

b) v pravém horním rohu pořadové číslo v kalendářním roce;

c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;

d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne“);

e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne“).

(3) ZDD stanoví, který výpravčí vede dopravní deník ve stanicích, kde je v dopravní službě více výpravčích, popř. kteří další výpravčí nebo jiní zaměstnanci zapisují údaje do dopravního deníku.

(4) Dopravní deník může být v některých stanicích rozdělen na dopravní deník pro výpravčího a dopravní zápisník, do něhož zapisují zaměstnanci určení ZDD některé údaje dopravního deníku. Jinou úpravu dopravního deníku odpovídající potřebám stanice může povolit schvalovatel ZDD. Dopravní deník musí být svázán (sešit) tak, aby nebylo možno listy dodatečně vyměnit.

(5) Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

(6) Do sloupce 1 se zapisuje druh a číslo vlaku v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se tohoto vlaku. Psát tyto záznamy napřed není dovoleno.

(7) V ostatních sloupcích, kromě sloupce 4, 6 a 17, se zapisují do horní části dvouřádku údaje o příjezdu, do dolní části dvouřádku údaje o odjezdu vlaku.

(8) Tam, kde se vlaky nabízejí a přijímají, zapíše výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť, která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. V ostatních případech zapisuje výpravčí do sloupce 4 čísla traťových stanovišť (zkratku stanice, jejíž zaměstnanec obsluhuje přejezdové zabezpečovací zařízení), která nepotvrdila příjem hlášení předvídaného odjezdu. Byl-li předvídaný odjezd ohlášen dodatečně, ale ještě dříve, než byl vlaku dovolen odjezd, přeškrtne se zapsané číslo nebo zkratka.

(9) Ve sloupci 7 se údaje o vjezdové (odjezdové) koleji vyplňují vždy samostatně (platí i pro projíždějící vlaky).

(10) Čísla kolejí se při jízdách proti správnému směru zapisují ve zlomku tak, že první číslo znamená traťovou kolej, ze které vlak vjede a druhé číslo vjezdovou staniční kolej nebo první číslo odjezdovou staniční kolej a druhé číslo traťovou kolej, na kterou vlak odjede.

(11) Do sloupců 10 až 12 se nadepíšou stanoviště, která telefonicky hlásí provedení přípravy vlakové cesty. Hlášení se pak u jednotlivých vlaků zapisují časovým údajem ve sloupci stanoviště, popř. při osobním hlášení i podpisem. Nestačí-li počet sloupců, upraví se vhodně dopravní deník nebo se vede zvláštní zápisník.

(12) Ve sloupci 13 se u projíždějících vlaků zapíše doba průjezdu do dolní části dvouřádku a v horní části dvouřádku se napíše zkratka „pr“. U vlaků výchozích se horní část dvouřádku v příslušných sloupcích vodorovně proškrtne a v dolní části dvouřádku se zapíše čas odjezdu. U vlaků končících se proškrtne v příslušných sloupcích vodorovně dolní část dvouřádku a v horní části dvouřádku se zapíše čas příjezdu. Půlminutové časové údaje se neuvádějí.

(13) Sloupec 14 se vyplňuje jen u vlaků s přepravou cestujících.

(14) Ve sloupcích 2, 10 až 12 a 16 se zapisují časové údaje, kdy bylo příslušné hlášení uskutečněno.

(15) Do sloupce 17 se zkráceně zapíše: teplota, počasí (na začátku směny a v případě změn), příčina zpoždění, mimořádné zastavení u vjezdového nebo cestového návěstidla s uvedením druhu tohoto návěstidla, důvod překročení doby pobytu nebo mimořádného zastavení apod. Dále se zde zapíší údaje, předepsané jinými předpisy a ostatní údaje o vlaku, jako např.: postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem nebo motorovou nebo elektrickou jednotkou u vlaků osobní dopravy), překročená ložná míra, důvod použití **PN**, použití počítadel obsluh (např. „Evidence odjezdu", nouzové vybavovací zařízení včetně čísel na počítadlech obsluh), důvod dání telefonické odhlášky, důvod zavedení telefonického dorozumívání, důvod zavedení jízdy v mezistaničním oddílu, druh vydaného nebo diktovaného písemného rozkazu apod.

(16) Čas průjezdu je čas, kdy čelo vlaku mine úroveň posledního hlavního návěstidla pro příslušný směr jízdy ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu) nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel úroveň návěsti **Konec vlakové cesty**.

(17) Čas příjezdu je čas, kdy vlak zastaví na obvyklém nebo označeném místě, nezastavil-li ve stanici (popř. v příslušném obvodu) před cestovým návěstidlem s návěstí zakazující jízdu ještě před obvyklým místem zastavení.

(18) Čas odjezdu je čas, kdy se vlak dá ve stanici (popř. v příslušném staničním obvodu) naposledy do pohybu před průjezdem kolem posledního hlavního návěstidla nebo ve stanicích bez odjezdových návěstidel kolem návěsti **Konec vlakové cesty**.

(19) Údaje o vlacích, které se z trati vracejí do stanice, se zapisují na odjezdu do dolní poloviny dvouřádku a při návratu na nový dvouřádek do jeho horní poloviny. U vlaků, které se z trati vracejí zpět (popř. část vlaku), musí výpravčí současně s dvouřádkem pro odjezd vlaku vyplnit i dvouřádek pro návrat vlaku. Obdobně se zapisuje posun mezi dopravnami.

(20) Jízdy PMD se do dopravního deníku zapisují podle následujících zásad:

a) do sloupce 1 se do horního řádku napíše zkratka „PMD", do dolního řádku se zapíše číslo PMD v časovém pořadí, a to s prvním záznamem týkajícím se této jízdy PMD;

b) do sloupce 2 se zapíše čas, kdy byla jízda sjednána;

c) do sloupce 3 se zapíše sjednaný čas odjezdu;

d) sloupec 4 se nevyplňuje;

e) do sloupce 5 se zapíše čas, kdy musí být jízda PMD ukončena;

f) do sloupce 6 se zapíše skutečný čas odjezdu, ohlášený sousední stanicí;

g) do sloupce 7 se zapíše ve zlomku:

1. u odjíždějícího PMD:

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

2. u vjíždějícího PMD:

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

h) sloupce 8 a 9 se nevyplňují;

i) do sloupce 10 až 12 se zapíše čas, kdy telefonicky ohlásil výhybkář postavení posunové cesty pro PMD, pokud si toto hlášení výpravčí vyžádal;

j) do sloupce 13 se zapíše skutečný čas příjezdu PMD do vlastní stanice nebo skutečný čas odjezdu z vlastní stanice;

k) sloupce 14 a 15 se nevyplňují;

l) do sloupce 16 čas, kdy došla (byla dána) zpráva o uvolnění traťové koleje;

m) do sloupce 17 (poznámky) se uvede dopravce PMD, typ SHV, popř. hnací vozidlo, souprava PMD (zkratkou), název stanice, popř. kilometr, odkud nebo kam PMD jede (podle potřeby se doplní slova „a zpět"), druh vlakového rádiového spojení, nařízení neobsluhování PZZ pro jízdu PMD.

(21) Pro každou sjednanou jízdu PMD použije výpravčí samostatný dvouřádek dopravního deníku; pro návrat PMD z trati do vlastní stanice použije výpravčí rovněž nový dvouřádek.

C.4 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty

Pro vlak číslo	Na kolej / Z koleje	Pro vlak postaveno a volno		Rušící posun zastaven		Předvídaný odjezd		Pro vlak číslo	Na kolej / Z koleje	Pro vlak postaveno a volno		Rušící posun zastaven		Předvídaný odjezd	
		h	min	h	min	h	min			h	min	h	min	h	min
1	2	3		4		5		1	2	3		4		5	

(1) Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty je tiskopis, do kterého zaměstnanci, kteří hlásí provedení přípravy vlakové cesty, zapisují údaje o volnosti a správném postavení vlakové cesty, popř. i hlášení předvídaných odjezdů.

(2) Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

a) název dopravny, ve které je tiskopis veden;

b) pořadové číslo v kalendářním roce;

c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;

d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne“);

e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne“).

(3) Zápisy v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty zapisuje zaměstnanec současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

(4) Zaměstnanci, kteří hlásí volnost a správné postavení vlakové cesty za stavědel nebo stanovišť, zapíšou vždy do příslušných sloupců číslo vlaku a číslo koleje ohlášené telekomunikačním zařízením výpravčím příkazem k přípravě vlakové cesty. Hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pak zapíší časovým údajem, kdy bylo hlášení telekomunikačním zařízením uskutečněno.

(5) Čísla kolejí se při jízdách proti správnému směru zapisují ve zlomku tak, že první číslo znamená traťovou kolej, ze které vlak vjede a druhé číslo vjezdovou staniční kolej nebo první číslo odjezdovou staniční kolej a druhé číslo traťovou kolej, na kterou vlak odjede.

(6) Výhybkáři zapisují údaje o PMD tímto způsobem:

a) do sloupce 1 zapíšou číslo PMD;

b) do sloupce 2 se zapíše ve zlomku:

1. u odjíždějícího PMD:

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

2. u vjíždějícího PMD:

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

c) do sloupce 3 zapíšou čas, kdy telefonicky ohlásil výpravčímu postavení posunové cesty pro PMD, pokud si toto hlášení výpravčí vyžádal;

d) do sloupce 4 zapíšou čas skutečného odjezdu nebo příjezdu, ohlášený výpravčímu vlastní stanice;

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

C.5 Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů

Lichý směr								Sudý směr							
Vlak číslo	Předvídaný odjezd		Odhláška				Poznámka	Vlak číslo	Předvídaný odjezd		Odhláška				Poznámka
			dána		došla						dána		došla		
	h	min	h	min	h	min			h	min	h	min	h	min	
1	2		3		4		5	1	2		3		4		5

(1) Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého strážníci oddílu zapisují předvídané odjezdy, dané i došlé telefonické odhlášky a údaje o jízdách PMD.

(2) Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

a) název dopravny, ve které je tiskopis veden;

b) pořadové číslo v kalendářním roce;

c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;

d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne“);

e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne“).

(3) Zápisy v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů zapisuje hláskař (hradlář) současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

(4) Na jednokolejných tratích se vyplňuje nejprve sloupec „lichý směr“, potom sloupec „sudý směr“ (bez ohledu na směr jízdy vlaku).

(5) Strážníci oddílu zapisují hlášení o jízdách PMD podle směru jízdy takto:

a) do sloupce „vlak číslo“ zapíšou číslo PMD;

b) do sloupce „předvídaný odjezd“ zapíšou sjednaný čas odjezdu PMD;

c) plní-li zároveň funkci závoráře zapíšou do sloupce „poznámky“ slova „bez obsluhy PZZ“, uskutečnila-li se jízda PMD bez obsluhy PZZ.

(6) Hradlář do sloupce poznámky musí vždy dokumentovat čas průjezdu vlaku kolem oddílového návěstidla.

(7) Pro odbočky obsazené staničním dozorcem musí ZDD stanovit, jakým způsobem se upraví zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů, aby do něho bylo možno zapisovat i veškeré údaje jako do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

C.6 Zápisník předvídaných odjezdů

Lichý směr								Sudý směr							
Vlak číslo	předvídaný odjezd		Poznámka	Vlak číslo	předvídaný odjezd		Poznámka	Vlak číslo	předvídaný odjezd		Poznámka	Vlak číslo	předvídaný odjezd		Poznámka
	h	min			h	min			h	min			h	min	
1	2		3	1	2		3	1	2		3	1	2		3

(1) Zápisník předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého závoráři zapisují předvídané odjezdy vlaků a údaje o jízdách PMD.

(2) Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

a) název stanoviště, ve kterém je tiskopis veden;

b) pořadové číslo v kalendářním roce;

c) počet stran a příjmení zaměstnance, který stránky očísloval;

d) datum zahájení vedení tiskopisu („Započato dne“);

e) datum ukončení vedení tiskopisu („Ukončeno dne“).

(3) Zápisy v zápisníku předvídaných odjezdů zapisuje závorář současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

(4) Na jednokolejných tratích se vyplňuje nejprve sloupec „Lichý směr“, potom sloupec „Sudý směr“ (bez ohledu na směr jízdy vlaku).

(5) Závoráři zapisují hlášení o jízdách PMD do „Zápisníku předvídaných odjezdů“ podle směru jízdy takto:

a) do sloupce „Vlak číslo“ zapíší číslo PMD;

b) do sloupce „Předvídaný odjezd“ zapíší sjednaný čas odjezdu PMD;

c) do sloupce „Poznámky“ slova „bez obsl. PZZ“, uskutečnila-li se jízda PMD bez obsluhy PZZ.

Příloha D (normativní)

Brzdící procenta a zajišťovací síla

OBSAH

strana

D.1 Tabulky brzdících procent 679
D.1.1 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m 679
D.1.2 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m 680
D.1.3 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m 681
D.1.4 I. způsob brzdění – zábrzdná dráha 2000 m 682
D.1.5 Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa) 683
D.1.6 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m 686
D.1.7 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m 687
D.1.8 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m 688
D.2 Zajišťovací síla 689

D.1 Tabulky brzdících procent

D.1.1 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m

tab. D.1 Tabulka potřebných brzdících procent I.4

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do													
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
	kilometrů za hodinu													
0	10	10	10	11	14	18	22	28	36	46	56	67	80	93
1	10	10	10	11	14	18	23	29	37	47	57	68	82	96
2	10	10	10	11	15	19	24	30	39	49	59	70	84	98
3	10	10	10	11	15	19	25	32	40	50	61	72	85	100
4	10	10	10	12	15	20	26	33	42	52	62	74	87	102
5	10	10	10	13	17	21	28	34	43	53	64	76	89	104
6	10	10	11	14	18	22	29	36	44	55	65	78	91	106
7	10	10	12	15	19	24	30	37	46	56	67	79	93	109
8	10	11	13	16	20	25	31	38	48	58	69	81	96	112
9	10	12	14	17	21	26	33	40	49	59	70	84	99	115
10	11	13	16	19	23	28	34	41	50	61	72	86	102	118
11	12	14	17	20	24	29	35	43	52	63	74	91	108	
12	13	15	18	21	25	30	37	44	53	64	76	94	114	
13	14	16	19	22	26	32	38	46	55	66	78	97	119	
14	15	17	20	23	28	33	40	47	56	68	80	100		
15	16	18	21	24	29	34	41	49	58	69	83	104		
16	17	19	22	25	30	36	42	50	60	71	86	108		
17	18	20	23	26	31	37	44	52	61	73	89	112		
18	19	21	24	28	33	38	45	53	63	74	93	116		
19	20	22	25	29	34	40	47	55	65	76	97	120		
20	21	23	26	30	35	41	48	56	66	78	102			
21	22	24	27	31	36	42	49	58	68	79				
22	23	25	28	32	37	43	50	59	69	81				
23	24	27	30	34	39	45	52	61	71	83				
24	25	28	31	35	40	46	53	63	73	85				
25	26	29	32	36	41	48	55	64	74	86				
26	27	30	33	37	43	49	57	66	76	88				
27	28	31	34	39	44	50	59	68	78	90				
28	29	32	36	40	45	52	60	69	80	93				
29	30	33	37	41	47	53	62	71	82	95				
30	31	34	38	42	48	54	63	72	83	96				
31	32	35	39	44	49	56	65	74	85	100				
32	34	37	41	45	50	57	67	76	87					
33	35	38	42	46	52	59	68	78	89					
34	36	39	43	47	53	60	70	79	91					
35	37	40	44	49	54	61	71	80	92					
36	38	41	45	50	56	63	73	82	94					
37	39	42	46	51	57	64	74	84	96					
38	40	44	48	53	58	66	76	86	98					
39	41	45	49	54	60	67	77	88	100					
40	42	46	50	55	61	69	79	90	102					

D.1.2 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m

tab. D.2 Tabulka potřebných brzdících procent I.7

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	kilometrů za hodinu																
0	7	8	9	10	11	13	16	20	24	28	33	40	48	56	64	74	85
1	8	9	10	11	12	14	17	21	25	29	35	42	50	58	66	76	87
2	9	10	11	12	13	15	18	22	26	30	37	44	51	59	67	77	88
3	9	10	11	12	14	16	19	23	27	31	38	45	53	61	69	79	90
4	10	11	12	13	15	17	20	24	28	32	39	46	54	62	70	80	91
5	11	12	13	14	16	18	21	25	29	34	40	47	55	63	71	81	92
6	12	13	14	15	17	19	22	26	30	35	42	49	57	65	73	83	94
7	13	14	15	16	18	20	23	27	31	36	43	50	58	66	75	85	96
8	14	15	16	17	19	21	24	28	32	37	44	52	60	68	77	87	98
9	15	16	17	19	20	22	25	29	33	38	45	53	61	69	78	88	99
10	16	17	18	20	21	23	26	30	35	40	47	55	62	70	79	89	101
11	17	18	19	21	22	24	27	31	36	41	48	56	64	72	81	91	103
12	18	19	20	22	23	25	28	32	37	43	50	57	65	73	82	92	104
13	19	20	21	23	24	26	29	33	38	44	51	58	66	74	83	93	106
14	20	21	22	24	25	27	30	34	40	46	53	60	68	76	85	94	107
15	21	22	23	25	26	28	31	35	41	47	54	61	69	77	86	96	108
16	22	23	24	26	27	29	32	36	42	48	55	62	70	78	88	98	110
17	23	24	25	27	29	31	34	38	44	50	57	64	72	80	90	100	112
18	24	25	26	28	30	32	35	39	45	51	58	66	74	82	92	102	114
19	25	26	27	29	31	33	36	40	46	52	59	67	75	83	93	103	
20	26	27	28	30	32	34	37	41	47	53	60	68	76	84	94	104	
21	27	28	29	31	33	36	39	43	49	55	62	70	78	86	96	106	
22	28	29	30	32	34	37	40	44	50	56	63	71	79	87	97	108	
23	29	30	31	33	35	38	41	46	52	58	65	73	81	89	99	110	
24	30	31	32	34	36	39	42	48	54	60	67	75	83	91	101	112	
25	31	32	33	35	38	40	43	49	55	61	68	76	84	92	102	114	

D.1.3 I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m

tab. D.3 Tabulka potřebných brzdících procent I.10

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do																						
	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160
	kilometrů za hodinu																						
0	10	12	15	19	23	27	31	36	43	50	57	65	73	82	90	101	112	123	134	146	158	171	185
1	10	13	16	21	25	29	33	38	45	52	59	67	75	84	92	103	114	125	136	148	160	173	187
2	10	13	17	22	26	30	34	39	46	53	60	68	77	86	94	105	115	126	137	149	162	175	188
3	11	14	18	23	27	31	35	40	47	54	61	69	78	87	96	106	117	128	139	151	163	177	190
4	11	14	19	24	28	32	37	42	49	56	63	71	80	88	98	108	119	130	141	153	165	178	192
5	12	15	20	25	29	33	38	43	50	57	64	72	81	90	100	110	121	132	143	155	167	180	194
6	12	16	21	26	30	34	39	44	51	59	66	74	83	92	101	111	122	133	144	156	169	182	195
7	13	17	22	27	31	35	40	45	52	60	67	75	84	93	103	113	124	135	146	158	170	184	197
8	13	18	23	28	32	36	41	46	53	61	69	76	85	95	105	115	126	137	148	160	172	186	199
9	14	19	24	29	33	37	42	48	54	62	70	78	87	97	107	117	127	139	150	162	174	187	201
10	15	20	25	30	34	38	43	49	55	63	71	79	89	99	109	119	129	140	151	163	176	189	203
11	16	21	26	31	35	40	45	51	57	65	73	81	91	101	111	121	131	142	153	165	177	191	204
12	17	22	27	32	36	41	46	52	58	66	74	82	92	102	112	122	133	144	155	167	179	193	206
13	18	23	28	33	38	43	48	54	60	68	76	84	94	104	114	124	134	145	156	169	181	194	208
14	20	25	30	35	40	45	50	56	62	70	78	86	96	106	115	125	136	147	158	170	183	196	210
15	21	26	31	36	41	46	51	57	64	72	80	88	98	108	117	127	138	149	160	172	184	198	212
16	22	27	32	37	42	47	52	58	65	73	81	90	100	110	119	129	139	151	162				
17	23	28	33	38	43	48	53	59	66	74	82	91	101	112	121	131	141	152	163				
18	24	29	34	39	44	49	55	61	68	76	85	94	104	116									
19	25	30	35	40	45	50	56	62	69	78	87	96	106										
20	26	31	36	41	46	51	57	63	70	79	89	99	110										
21	27	32	37	42	48	53	59	65	72	81	91	102	114										
22	28	33	38	44	50	55	61	67	73	83	93	104											
23	29	34	39	45	51	56	62	68	75	85	95	106											
24	30	35	40	46	52	57	63	69	76	86	96	107											
25	31	36	41	47	53	58	64	71	78	88	98	108											

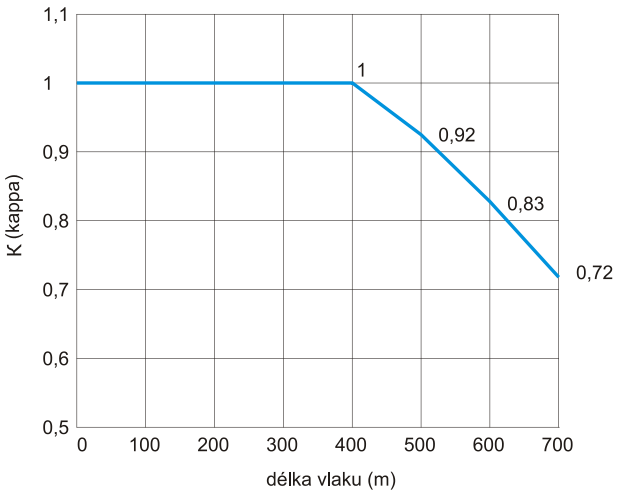
D.1.4 I. způsob brzdění – zábrzdná dráha 2000 m

tab. D.4 Tabulka potřebných brzdících procent I.20

rozhodný spád (‰)	brzdící procenta při povolené rychlosti až do								
	160	165	170	175	180	185	190	195	200
	kilometrů za hodinu								
0	87	94	101	108	116	123	131	139	149
1	89	96	103	110	118	125	133	141	151
2	91	98	105	112	119	127	135	143	152
3	92	100	107	114	121	129	136	145	154
4	94	101	108	116	123	130	138	147	156
5	96	103	110	118	125	132	140	148	158
6	98	105	112	119	127	134	142	150	160
7	100	107	114	121	128	136	144	152	162
8	101	109	116	123	130	138	146	154	164
9	103	110	118	125	132	140	147	156	165
10	105	112	119	127	134	141	149	158	167
11	107	114	121	128	136	143	151	160	169
12	109	116	123	130	138	145	153	161	171
13	110	118	125	132	139	147	155	163	173
14	112	119	127	134	141	149	157	165	175
15	114	121	128	136	143	151	158	167	177
16	116	123	130	138	145	152	160	169	179
17	117	125	132	139	147	154	162	171	180
18	119	127	134	141	149	156	164	172	182
19	121	128	136	143	150	158	166	174	184
20	123	130	137	145	152	160	168	176	186

D.1.5 Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa)

a) Koeficient κ (kappa) pro vlaky osobní dopravy do délky vlaku 700 m brzděné I. způsobem brzdění

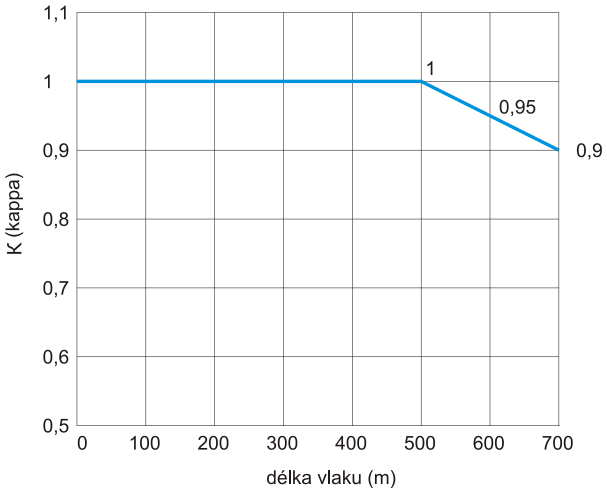


obr. D.1

tab. D.5

délka vlaku (m)	koeficient κ (kappa)
do 400	1,000
401 až 420	0,984
421 až 440	0,968
441 až 460	0,952
461 až 480	0,936
481 až 500	0,920
501 až 520	0,902
521 až 540	0,884
541 až 560	0,866
561 až 580	0,848
581 až 600	0,830
601 až 620	0,808
621 až 640	0,786
641 až 660	0,764
661 až 680	0,742
681 až 700	0,720

b) Koeficient κ (kappa) pro nákladní vlaky do délky vlaku 700 m brzděné I. způsobem brzdění

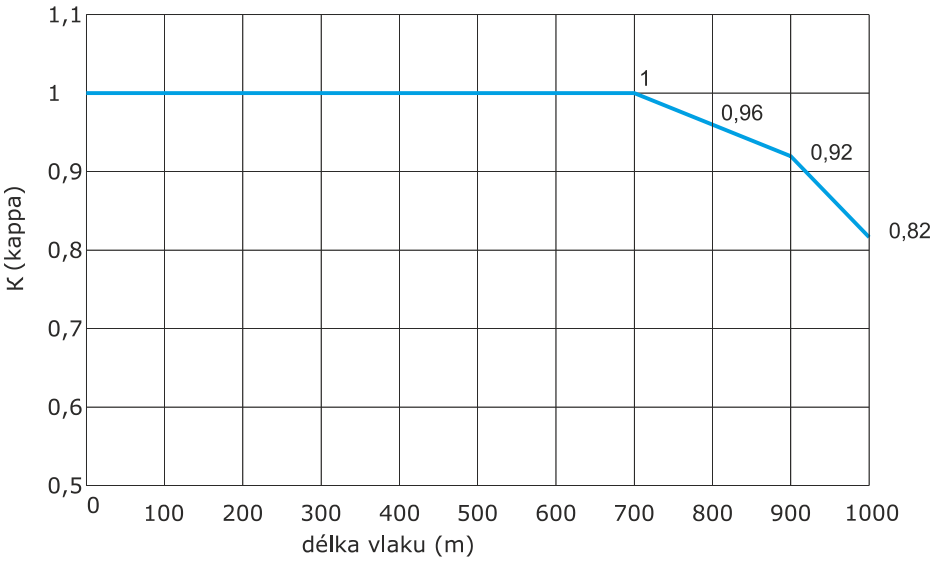


obr. D.2

tab. D.6

délka vlaku (m)	koeficient κ (kappa)
do 500	1,00
501 až 520	0,99
521 až 540	0,98
541 až 560	0,97
561 až 580	0,96
581 až 600	0,95
601 až 620	0,94
621 až 640	0,93
641 až 660	0,92
661 až 680	0,91
681 až 700	0,90

c) Koeficient κ (kappa) pro nákladní vlaky do délky vlaku 1000 m brzděné II. způsobem brzdění



obr. D.3

tab. D.7

délka vlaku (m)	koeficient κ (kappa)
do 700	1,000
701 až 720	0,992
721 až 740	0,984
741 až 760	0,976
761 až 780	0,968
781 až 800	0,960
801 až 820	0,952
821 až 840	0,944
841 až 860	0,936
861 až 880	0,928
881 až 900	0,920
901 až 920	0,900
921 až 940	0,880
941 až 960	0,860
961 až 980	0,840
981 až 1000	0,820

D.1.6 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m

tab. D.8 Tabulka potřebných brzdících procent II.4

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	kilometrů za hodinu									
0	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61
1	6	6	6	9	13	19	27	37	49	63
2	6	6	7	10	15	21	29	39	51	66
3	6	6	9	11	16	22	30	40	52	68
4	6	6	9	13	17	24	32	42	54	70
5	6	7	10	14	18	25	33	43	56	72
6	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74
7	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76
8	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78
9	9	11	14	18	24	31	40	50	64	80
10	10	12	15	19	25	32	41	52	66	82
11	11	13	17	21	27	34	43	54	68	85
12	12	14	18	22	28	35	44	55	69	87
13	13	16	19	23	29	37	46	57	71	89
14	14	17	20	24	30	38	47	59	73	91
15	16	18	21	26	32	40	49	61	75	94
16	17	19	22	27	33	41	50	62	77	96
17	18	20	24	29	35	43	52	64	79	98
18	19	21	25	30	36	44	54	66	81	
19	20	22	26	31	38	46	56	68	83	
20	21	23	27	32	39	47	57	70	85	
21	22	25	29	34	41	49	59	72	87	
22	23	26	30	35	42	50	60	73	89	
23	24	27	31	36	43	52	62	75	91	
24	25	28	32	38	45	54	64	77	93	
25	26	29	33	39	46	55	65	79	95	
26	27	31	35	41	48	57	67	81		
27	28	32	37	43	50	59	69	83		
28	29	33	38	44	51	60	71	85		
29	30	34	39	45	52	61	73	87		
30	31	35	40	46	53	62	74	88		
31	33	37	42	48	55	64	76	90		
32	34	38	43	50	57	66	78	92		
33	35	39	44	51	59	68	80	94		
34	36	40	45	52	60	69	81	96		
35	37	41	46	53	61	70	82	97		
36	39	43	48	55	63	72	84			
37	40	44	50	57	65	74	86			
38	41	45	51	58	67	76	88			
39	42	46	52	59	68	78	90			
40	43	47	53	60	69	79	91			

D.1.7 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m

tab. D.9 Tabulka potřebných brzdících procent II.7

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	kilometrů za hodinu														
0	6	6	6	6	8	11	15	20	26	33	41	51	62	76	93
1	6	6	6	7	9	12	16	21	27	34	42	53	64	78	95
2	6	6	6	8	10	13	18	23	29	36	44	55	66	80	97
3	6	6	7	9	11	14	19	24	30	37	46	57	67	82	99
4	6	6	8	10	12	15	20	26	32	39	48	59	70	85	
5	7	7	9	11	13	16	21	27	33	41	50	60	72	87	
6	7	8	10	12	15	18	23	29	35	43	52	62	74	89	
7	8	9	11	13	16	20	24	30	36	44	53	64	76	91	
8	9	10	12	14	17	21	26	32	38	46	55	66	78	93	
9	10	11	13	16	19	23	28	34	40	48	57	68	81	96	
10	11	12	14	17	20	24	29	35	41	49	59	70	83	98	
11	12	13	15	18	22	26	31	37	43	51	61	72	85		
12	13	14	16	19	23	27	32	38	45	53	63	74	87		
13	14	16	18	21	25	29	34	40	47	55	65	76	89		
14	15	17	19	22	26	30	35	41	48	56	66	78	91		
15	16	18	20	23	27	31	37	43	50	58	68	80	93		
16	17	19	21	24	28	32	38	44	52	60	70	82	95		
17	18	20	23	26	30	34	40	46	54	62	72	84	97		
18	19	21	24	27	31	35	41	47	55	64	74	86	99		
19	20	22	25	29	33	37	43	49	57	66	76	88			
20	21	23	26	30	34	38	44	51	59	68	78	90			
21	22	24	27	31	35	40	46	53	61	70	80	92			
22	23	25	28	32	36	41	47	54	62	71	82	94			
23	24	27	30	34	38	43	49	56	64	73	84	96			
24	25	28	31	35	39	45	51	58	66	75	86	99			
25	26	29	32	36	40	46	52	59	67	76	87				

D.1.8 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m

tab. D.10 Tabulka potřebných brzdících procent II.10

rozhodný spád ‰	brzdící procenta při dovolené rychlosti až do																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	kilometrů za hodinu																
0	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	46	54	63	74
1	6	6	6	6	7	9	12	15	19	23	28	34	40	47	55	65	76
2	6	6	6	6	8	10	13	16	20	25	30	36	42	49	57	67	78
3	6	6	6	7	9	11	14	17	21	26	31	37	43	51	59	69	80
4	6	6	6	8	10	12	15	18	23	28	33	39	45	53	61	71	82
5	6	6	7	9	11	13	16	19	24	29	34	40	46	54	63	73	84
6	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	56	65	75	86
7	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	58	67	77	88
8	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	60	69	79	90
9	9	10	12	14	16	19	22	26	31	36	41	47	54	62	71	81	92
10	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55	63	72	82	94
11	11	12	14	16	18	21	25	29	34	39	44	50	57	65	74	84	97
12	12	13	15	17	19	22	26	30	35	40	45	52	59	67	76	86	99
13	13	14	16	18	21	24	28	32	37	42	47	54	61	69	78	88	
14	14	15	17	19	22	25	29	33	38	43	48	55	62	71	80	90	
15	15	16	18	20	23	26	30	34	39	45	50	57	64	73	82	93	
16	16	17	19	21	24	27	31	35	40	46	52	59	66	75	84	95	
17	17	19	21	23	26	29	33	37	42	48	54	61	68	77	86	97	
18	18	20	22	24	27	30	34	38	43	49	55	62	70	79	89	99	
19	19	21	23	25	28	31	35	40	45	51	57	64	72	81	92		
20	20	22	24	26	29	32	36	41	46	52	58	66	74	83	95		
21	21	23	25	28	31	34	38	43	48	54	60	68	76	85			
22	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	70	78	87			
23	23	25	28	31	34	37	41	46	51	57	64	72	80	89			
24	24	26	29	32	35	39	43	48	53	59	66	74	82	91			
25	25	27	30	33	36	40	44	49	54	60	67	75	84	93			

D.2 Zajišťovací síla

tab. D.11

G	Sklon [‰]									
[t]	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	35	40
20	1	2	3	3	5	6	7	9	10	11
40	2	3	5	6	9	11	14	17	20	22
60	3	5	7	9	13	17	21	25	29	33
80	4	6	9	11	17	22	28	33	39	44
100	5	8	11	14	21	28	35	42	49	55
150	8	12	16	21	31	42	52	62	73	83
200	10	15	21	28	42	55	69	83	97	110
250	13	19	26	35	52	69	86	104	121	138
300	15	23	31	42	62	83	104	124	145	165
350	18	26	37	49	73	97	121	145	169	193
400	20	30	42	55	83	110	138	165	193	220
450	23	34	47	62	93	124	155	186	217	248
500	25	38	52	69	104	138	172	207	241	275
600	30	45	62	83	124	165	207	248	289	330
700	35	52	73	97	145	193	241	289	337	385
800	40	60	83	110	165	220	275	330	385	440
900	45	67	93	124	186	248	310	371	433	495
1000	50	75	104	138	207	275	344	413	481	550
1100	55	82	114	152	227	303	378	454	529	605
1200	60	89	124	165	248	330	413	495	577	660
1300	65	97	134	179	268	358	447	536	625	715
1400	70	104	145	193	289	385	481	577	673	770
1500	75	112	155	207	310	413	516	619	722	825
1600	80	119	165	220	330	440	550	660	770	879
1700	85	126	176	234	351	467	584	701	818	934
1800	90	134	186	248	371	495	619	742	866	989
1900	95	141	196	261	392	522	653	783	914	1044
2000	100	149	207	275	413	550	687	825	962	1099
2100	105	156	217	289	433	577	722	866	1010	1154
2200	109	163	227	303	454	605	756	907	1058	1209
2300	114	171	237	316	474	632	790	948	1106	1264
2400	119	178	248	330	495	660	825	989	1154	1319
2500	124	186	258	344	516	687	859	1031	1202	1374
2600	129	193	268	358	536	715	893	1072	1250	1429
2700	134	200	279	371	557	742	928	1113	1298	1484
2800	139	208	289	385	577	770	962	1154	1346	1539
2900	144	215	299	399	598	797	996	1195	1395	1594
3000	149	223	310	413	619	825	1031	1237	1443	1649
3100	154	230	320	426	639	852	1065	1278	1491	1704
3200	159	237	330	440	660	879	1099	1319	1539	1758
3300	164	245	340	454	680	907	1134	1360	1587	1813
3400	169	252	351	467	701	934	1168	1401	1635	1868
3500	174	260	361	481	722	962	1202	1443	1683	1923
3600	179	267	371	495	742	989	1237	1484	1731	1978
3700	184	274	382	509	763	1017	1271	1525	1779	2033
3800	189	282	392	522	783	1044	1305	1566	1827	2088
3900	194	289	402	536	804	1072	1340	1607	1875	2143
4000	199	297	413	550	825	1099	1374	1649	1923	2198

Vzorec UIC pro výpočet hodnoty zajišťovací síly pro konkrétní vozidlo/soupravu vozidel

$$F_{park,safe} = \max\left(\frac{f_{park,wind}.m}{1000} + \frac{m.g.i.}{1000}; \frac{m.g.i}{1000}.K_{park}\right)$$

kde:	$f_{park,wind}$	bezpečnostní rezerva 25 N/t
	m	hmotnost vozidla/soupravy [t]
	g	gravitační zrychlení 9,81 m/s^2
	i	sklon [‰]
	K_{park}	bezpečnostní součinitel 1,4

Příloha E (normativní)

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

(1) Ustanovení této přílohy se týkají zavádění, rušení a evidence:

a) pomalých jízd, dočasných pomalých jízd, nepředvěstěných pomalých jízd a nepředvěstěných dočasných pomalých jízd (v této příloze dále jen „pomalé jízdy");

b) nepředpokládaných výluk;

c) dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy.

(2) Evidence zavádění a rušení pomalých jízd, nepředpokládaných výluk a dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy se provádí v aplikacích schválených SŽ (např. IS DOMIN).

(3) Výpravčí musí mít přístup k aplikaci, ve které je evidence podle odst. (2) této přílohy.

(4) Za dodržování zásad pro zavádění a odstraňování podle odst. (2) této přílohy odpovídá ředitel OŘ.

Za dodržování zásad pro evidenci podle odst. (2) této přílohy odpovídá ředitel CDP.

(5) Opatřením, vydaným ředitelem OŘ (ředitelem CDP), musí být stanoven náhradní způsob předání (resp. získání) podkladů pro zpracování pokynů do písemného rozkazu v případě poruchy (nefunkčnosti) příslušné aplikace podle odst. (2) této přílohy.

(6) Zavedení nebo zrušení pomalých jízd se provádí datově nebo depeší, která musí obsahovat:

a) určení času (datum a hodinu zavedení nebo ukončení);

b) určení kilometrické polohy začátku a konce pomalé jízdy vymezené úsekem trati, obvodem stanice (odbočky) a dále:

1. číslo traťové koleje nebo koleje ve stanici (odbočce);

2. číslo záhlaví;

3. číslo výhybky, případně i s místopisným označením zhlaví, na kterém se výhybka nachází;

c) zda je nepředvěstěná anebo dočasná;

d) původní traťovou rychlost a rychlost pomalé jízdy;

e) zda je tabule K opatřena tabulkou s černým obrazem lokomotivy v bílém poli;

f) předpokládané datum odstranění;

g) identifikační číslo přiřazené příslušnou aplikací.

(7) Zavedení nebo zrušení nepředpokládaných výluk se provádí prostřednictvím příslušné provozní aplikace a depeší (popř. po vzájemné dohodě elektronickou poštou), která musí obsahovat:

a) „Název Edps" v němž musí být uvedeno:

1. číslo výluky přiřazené příslušnou aplikací;

2. místo vyloučení (pouze geograficky – název dopravny, příp. traťového úseku, např. „Nepředpokládaná výluka č. 1 v ŽST Praha hl.n.");

b) jméno a příjmení zpracovatele Edps, telefon;

d) místo vyloučení, včetně popisu výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty;

e) předpokládaný datum a čas konání výluky;

f) důvod / účel konání výluky;

g) jméno, příjmení a telefonní číslo OZOV;

h) informace o tom, zda se výluka koná souběžně s jinou předpokládanou výlukou;

i) jméno a příjmení zpracovatele opatření podle písm. i) až k) tohoto odstavce;

j) provozní a dopravní opatření;

k) případně zpravování vlaků;

l) odkaz na již vydané ROV.

(8) Podklady pro zpracování depeše podle odst. (7) písm. a) až h) této přílohy dodá OSPD, podklady podle odst. (7) písm. i) až k) této přílohy dodá CPŘP.

(9) Edps k nepředpokládané výluce neobsahuje:

a) opatření dopravce;

b) opatření jednotlivých odborných správ pro zajištění výluky.

(10) Depeše o dočasných změnách stavebně technických parametrů dráhy (vyjma pomalých jízd a nepředpokládaných výluk) musí obsahovat:

a) údaje, které se mění oproti údajům uvedených v TTP (viz čl. 208 tohoto předpisu) nebo v ZDD;

1. druh měněného parametru (např. návěstidlo);

2. rozsah změny (např. nová kilometrická poloha návěstidla, aktivace návěstidla);

3. místo změny (např. ŽST, traťový úsek);

b) případně vzor zpravování vlaků. Podklady pro vzor zpravování musí dodat CPŘP;

c) dobu platnosti dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy;

d) jméno a příjmení zpracovatele Edps, telefon.

(11) Depeše pro pomalé jízdy (musí-li být vydána) a změny stavebně technických parametrů dráhy se odesílají na adresáty v souladu s PND7.

(12) Depeše pro nepředpokládané výluky se odesílají na adresáty v souladu s ustanoveními předpisu D 7/2.

Příloha F (normativní)

Zásady pro umísťování a používání návěstidel

(1) Za správné umístění nepřenosných návěstidel, jejich značení, dohlednost a zaručení čitelnosti návěstí a značení návěstidla odpovídá OSPD.

(2) Pokud je některá kolej odstraněna, hlavní návěstidlo platné jen pro tuto odstraněnou kolej musí být označeno jako neplatné.

(3) Umísťovat nepřenosná návěstidla na stožáry trakčního vedení lze pouze za dodržení ustanovení předpisu SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah ČR.

(4) Návěst **Zkrácená vzdálenost** se umísťuje, nemůže-li být dodržena stanovená vzdálenost mezi návěstidly, a vždy tak, aby byla zajištěna vzdálenost potřebná ke splnění pokynu, který návěstidlo dává.

Návěst **Zkrácená vzdálenost** se nesmí použít na hlavním návěstidle, pokud bezprostředně za ním následuje přenos kódu národního vlakového zabezpečovače.

(5) Návěstidlo s návěstí **Číslo dopravny** se umísťuje zpravidla v místech pravidelného zastavení vlaků, případně i na odjezdovém zhlaví, popř. záhlaví. Návěstidla musí být umístěna tak, aby ze všech dopravních kolejí, na kterých přichází v úvahu odjezd/vjezd vlaku na/z tratě RB, bylo viditelné minimálně jedno návěstidlo. Čísla dopraven musí být v jedné řízené oblasti RB jedinečná.

(6) **Přenosná návěstidla (včetně výlukových návěstidel pro elektrický provoz)**, která nemají stanoven stožár, se musí na stavby drah umísťovat tak, aby spodní okraj znaku návěsti byl nejníže 0,15 m a nejvýše 4 m nad úrovní temene hlavy kolejnice a jeho bližší okraj nejdále 5 m od osy koleje. Pokud by však návěstidlo zasahovalo do průjezdného průřezu a nebyla jiná možnost pro jeho umístění, nemusí být ustanovení o nejnižší poloze dodrženo.

Není-li možno přenosná návěstidla (včetně výlukových návěstidel pro elektrický provoz) umístit jinde, smí být za podmínek určených OSPD umístěna do trakčního vedení.

(7) **Světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem** musí být zřizováno u výhybek na tratích provozovaných podle předpisů D3 a D4. Toto návěstidlo musí být umístěno, pokud možno co nejblíže hrotů jazyků výhybky se samovratným přestavníkem.

(8) **Značení hlavních návěstidel indikátorovou tabulkou** s číslicí 5 smí být provedeno jen v případě, že v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu konstrukce všech výhybek umožňuje při návěstěné rychlosti 40 km/h jízdu rychlostí 50 km/h.

Značení hlavních návěstidel indikátorovou tabulkou s číslicí 3 musí být provedeno v případě, že v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu konstrukce i jen jedné výhybky umožňuje při návěstěné rychlosti 40 km/h jízdu rychlostí jen 30 km/h.

Značení hlavních návěstidel indikátorovou tabulkou s číslicí se neprovádí u těch světelných hlavních návěstidel, u kterých je rychlost 30 km/h nebo 50 km/h návěstěna indikátorem.

Značení indikátorovou tabulkou se šipkou musí být provedeno, je-li potřeba jednoznačně stanovit, pro kterou kolej nepřenosné návěstidlo umístěné přímo u koleje platí, jestliže jeho umístění neodpovídá zásadám, stanoveným tímto předpisem. Nově umísťovaná hlavní návěstidla, samostatné předvěsti, seřaďovací návěstidla a přejezdníky musí být umístěny tak, aby nemusely být indikátorovou tabulkou se šipkou označeny. V případě, že přesto bude nutné na hlavní návěstidla, samostatné předvěsti, seřaďovací návěstidla a přejezdníky umístit indikátorovou tabulku se šipkou, musí být umístění indikátorové tabulky se šipkou schváleno gestorským útvarem[95] tohoto předpisu.

[95] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů

(9) Indikátor, jehož návěsti nedoplňují nepřenosná návěstidla, nesmí být skupinovým návěstidlem.

Indikátory pro návěsti **Stáhněte sběrač**, **Rychlost** a **Očekávejte rychlost** nedoplňují návěsti jiných návěstidel a nesmí být umístěny na stožáru hlavního, seřaďovacího nebo spádovištního návěstidla nebo samostatné předvěsti.

(10) Návěst **Konec vlakové cesty** musí být umístěna:

a) Ve všech stanicích bez odjezdových návěstidel.

b) Ve stanicích se skupinovým (společným) návěstidlem, kde je třeba stanovit hranici konce vlakové cesty nebo obvod výhybek přilehlých ke skupinovému (společnému) návěstidlu. Tato návěst může být umístěna nejdále v úrovni skupinového (společného) hlavního návěstidla nebo prvního námezníku koleje, pro kterou platí (podle toho, co nastane dříve).

c) Před zarážedlem kusé koleje v případě, že je hlavní návěstidlo umístěno za zarážedlem.

Koncovník nebo námezník s návěstí **Konec vlakové cesty** musí pověřený zaměstnanec OSPD umístit podle požadavků přednosty ÚSŘP, při splnění ustanovení příslušných technických norem a v souladu se schváleným situačním schématem.

(11) Návěstidlo s návěstí **Konec nástupiště** se v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením umísťuje na zastávkách v obvodu stanice nebo na provizorních nástupištích.

Návěstidlo s návěstí **Konec nástupiště** nebo nepřenosné návěstidlo s návěstí **Místo zastavení** v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením musí pověřený zaměstnanec OSPD umístit podle požadavků přednosty ÚSŘP, při splnění ustanovení příslušných technických norem.

Návěstidlo s návěstí **Konec nástupiště** na širé trati umísťuje pověřený zaměstnanec OSPD po dohodě s příslušným přednostou ÚSŘP.

(12) **Rychlostník** se musí vždy umístit v místě zaústění odbočné tratě (hlavní tratě) do hlavní tratě (odbočné tratě) v případě, že v místě zaústění je na hlavní trati (odbočné trati) jiná rychlost než na odbočné trati (hlavní trati).

Rychlostníky se doplní až v místě, kde je možné návěstěné rychlosti využít, např. za obvodem výhybek dopravny na odjezdovém zhlaví, nebo v případě zvýšení rychlosti na staniční koleji za vjezdovým zhlavím.

Je-li traťová rychlost odbočné tratě nižší než omezení rychlosti, návěstěné hlavními návěstidly pro vlakové cesty na odbočnou trať, a pokud nejsou splněny podmínky čl. 176 odst. (9), je nutné umístit před rychlostník odbočné tratě předvěstník.

Při umístění více rychlostníků N, R nebo NS nad sebou je nutno tabulku s obrazem lokomotivy umístit nad každý rychlostník N, R a NS. Pokud jsou nad sebou dva rychlostníky N, umisťuje se tabule s obrazem lokomotivy pouze nad horní rychlostník; platí i v případě, že se nad rychlostník umisťuje indikátorová tabulka se šipkou nebo směrová šipka.

Rychlostník doplněný tabulkou s obrazem lokomotivy musí být umístěn za místem, přes které je omezení traťové rychlosti pro nedostatečné rozhledové poměry, pro nedostatečnou délku přibližovacího úseku nebo na tom místě, odkud je možné zvyšovat traťovou rychlost, pokud jej mine čelo vlaku nebo posunového dílu.

(13) **Tabule K** doplněná tabulkou s obrazem lokomotivy musí být umístěna za místem, přes které je zavedena pomalá jízda z důvodu vypnutí PZZ nebo vypnutí zařízení VZPK, dočasného zhoršení rozhledových poměrů nebo dočasného zkrácení přibližovacího úseku.

(14) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro přejezdy** se umísťuje podle zásad umísťování výstražných kolíků stanovených normou ČSN 73 6380 před dočasně zřízený přejezd nebo před aktivovaný přejezd trvale opatřený uzamykatelnou zábranou.

(15) **Světelné výstražné terče** se umísťují nejméně 400 m před pracovním místem. Je-li však pracovní místo poblíž stanice, postaví se na odjezdové záhlaví stanice i na kratší vzdálenost než 400 m.

(16) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa** se umísťuje na širé trati nejméně 400 m před místem, kde není zajištěn volný schůdný a manipulační prostor. Je-li však pracovní místo poblíž stanice, postaví se na odjezdové záhlaví stanice, a to na vzdálenost kratší než 400 m. Přitom je však třeba dodržovat předpisy pro bezpečnost práce.

Ředitel OSPD rozhodne o umístění výstražných kolíků s dočasnou platností pro pracovní místa na širé trati a určí, který zaměstnanec bude odpovídat za zpravení stanice o aktivaci výstražných kolíků s dočasnou platností pro pracovní místa na širé trati.

(17) Návěst **Hranice izolovaného úseku** (viz čl. 157 odst. (1)) musí být umístěna tam, kde je třeba uvolnit kolejový úsek, na němž je závislé přestavování výhybek a výkolejek, spuštění výstrahy na přejezdu s PZS, spuštění výstrahy na zařízení VZPK nebo rozsvícení návěsti dovolující jízdu pro jízdu vozidel. Návěstidla s touto návěstí se neumísťují:

a) tam, kde je umístěno hlavní návěstidlo, stop značka, seřaďovací návěstidlo, spádovištní návěstidlo, světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem nebo výkolejka:

1. na hranici tohoto kolejového úseku;

2. před hranicí tohoto kolejového úseku;

3. za hranicí tohoto kolejového úseku ve vzdálenosti nejdále 2 m;

b) tam, kde je hranice tohoto kolejového úseku mezi srdcovkou a námezníkem výhybky nebo nejdále 5 metrů za námezníkem;

c) tam, kde staniční zabezpečovací zařízení umožňuje postavit zabezpečené posunové cesty;

d) tam, kde je hranice tohoto kolejového úseku do 3 m před hrotem krajní výhybky;

e) na širé trati.

Návěst **Hranice izolovaného úseku** (viz čl. 157 odst. (2)) musí být umístěna na zastávce za přejezdem s PZS v takovém místě, aby vlaky, jejichž délka to umožňuje, zastavovaly až za touto návěstí a tím byla na PZS ukončena výstraha ještě před odjezdem vlaku ze zastávky.

Návěst **Hranice izolovaného úseku** (viz čl. 157 odst. (4)) musí být umístěna ve stanici za a před centrálním přechodem dle příslušného dokumentu pro navrhování VZPK[96].

(18) Návěst **Posun dovolen** na kmenovém spádovištním návěstidle může být zřízena pouze se souhlasem odboru OSPD[97] a gestorského útvaru tohoto předpisu[98].

---

[96] V době schválení tohoto předpisu jsou to Technické specifikace systémů zařízení a výrobků SŽDC TS 1/2018-Z - Výstražné zařízení pro přechod kolejí

[97] V době schválení tohoto předpisu je to odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky.

[98] V době vydání 2. změny tohoto předpisu je to odbor předpisů.

(19) Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** musí být umístěna tam, kde dochází pravidelně k návratu vozidel ze širé trati a je nutné uvolnit vzdalovací úsek PZS.

Nejkratší doba, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet, se na návěstidle s návěstmi **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** a **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** uvádí zaokrouhlená na nejbližší vyšší hodnotu, odstupňovanou po půlminutách. Přitom je nutno zohlednit i nejkratší možnou jízdní dobu od PZS k návěstidlu s návěstmi **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** a **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.

Návěst **Místo zastavení** na širé trati musí být za návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** umístěna tak, aby se mezi tyto návěsti vešel celý vlak, který se má ze širé tratě vracet.

(20) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** umísťuje pověřený zaměstnanec OSPD po dohodě s příslušným přednostou ÚSŘP při respektování uspořádání a funkce zabezpečovacího zařízení.

(21) **Staničník** (žlutá deska) není nutno umístit před přejezdy v dopravnách, s přejezdníky nebo před nimiž je hlavní návěstidlo označeno štítem Op.

Pro vyjádření kilometrické polohy v rozmezí 0,0 až 9,9 km se smí používat pouze staničníky ve tvaru obdélníkové, na delší straně postavené desky.

(22) Návěsti **Stáhněte sběrač**, **Všechny koleje bez trakčního vedení**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** musí být vždy umístěny v místě, kde je nutné, aby začala jízda vozidel závislé trakce se staženými sběrači.

Návěst **Zdvihněte sběrač** musí být vždy umístěna za návěstí s pokynem ke stažení sběrače v místě, odkud je možná jízda vozidel závislé trakce se zdviženými sběrači.

Návěst **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**) musí být umístěna před návěstí **Stáhněte sběrač** vždy; před návěstmi **Všechny koleje bez trakčního vedení**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** jen tam, kde v návěstěném směru přichází v úvahu možnost jízdy vlaků vedených vozidly závislé trakce.

Není-li možné umístit návěst **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být o tom strojvedoucí zpraven.

Návěst **Připravte se k vypnutí proudu** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**) musí být na elektrizovaných tratích umístěna před návěstí **Vypněte proud**, **Vypněte napájení průběžného vedení** nebo **Vypněte trakční odběr** vždy.

Není-li možné umístit návěst **Připravte se k vypnutí proudu** (popř. doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být o tom strojvedoucí vlaku nebo PMD zpraven.

(23) **Výluková návěstidla pro elektrický provoz** musí být vždy umístěna, pokud napěťová výluka trakčního vedení vyžaduje mimořádně jízdu vozidel závislé trakce se staženými sběrači. Předvěstění a stanovení beznapěťového úseku (nesjízdného místa trakčního vedení) musí být návěstěno jen výlukovými návěstidly pro elektrický provoz, kombinace s nepřenosnými není možná. Před výlukovým návěstidlem s návěstí **Stáhněte sběrač**, **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení**, **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení**, **Všechny koleje bez trakčního vedení** musí být vždy umístěno na stanovenou vzdálenost výlukové návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače** (popř. doplněná o návěst **Zkrácená vzdálenost**) jen tam, kde v návěstěném směru jízdy přichází v úvahu možnost jízdy vlaků vedených vozidly závislé trakce se zdviženými sběrači.

(24) Pokud z důvodu stavebně technických parametrů dráhy nelze umístit velký **přenosný přejezdník** (vzdálenost středů žlutých odrazek 1000 mm nad úrovní temene kolejnice), je

dovoleno umístit malý přenosný přejezdník (vzdálenost horní hrany návěstidla 750 mm nad úrovní temene kolejnice).

(25) **Štít Op** může být umístěn pouze na oddílových návěstidlech AB s bílými označovacími pásy, která mají zřízené závislosti na PZZ v následujícím prostorovém oddílu.

(26) Návěstidlo s návěstí **Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci** se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí Začátek traťové rádiové sítě GSM-R na vzdálenost nejméně:

a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;

b) 600 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;

c) 800 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.

(27) **Lokalizační značka** se umísťuje tam, kde není hlavní návěstidlo nebo stop značka v daném směru jízdy drážního vozidla a kde je účelné:

a) mít možnost provádět přechod do módu **Plný dohled (FS)**, nebo

b) rozdělit mezistaniční nebo traťový oddíl na ETCS oddíly, nebo

c) označit místo možného konce oprávnění k jízdě pro vlaky v módech **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** jedoucích ve sledu, kde pro tento účel není nutné zřizovat stop značku.

Příloha G (normativní)

Zahajování a ukončování výluk

OBSAH

strana

G.1 Specifické podmínky pro zahájení a ukončení výluk ... 699
G.1.1 Zahajování a ukončování výluk přes více úseků ... 699
G.1.2 Zahajování a ukončování výluk na tratích dálkově ovládaných ... 700
G.2 Příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky ... 701
G.2.1 Úvodní ustanovení ... 701
G.2.2 Oznámení o připravenosti k zahájení výluky a oznámení o volnosti a provozuschopnosti ... 704
G.2.3 Zahájení výluky traťové koleje ... 708
G.2.4 Zahájení výluky staniční koleje ve stanici fyzicky obsazené výpravčím ... 710
G.2.5 Zahájení výluky na tratích s DOZ ... 711
G.2.6 Zahájení výluky zařízení dopravní cesty ... 716
G.2.7 Zahájení výluky napětí trakčního vedení ... 719
G.2.8 Zahájení výluky ETCS ... 721

G.1 Specifické podmínky pro zahájení a ukončení výluk

G.1.1 Zahajování a ukončování výluk přes více úseků

(1) **Popis situace** pro zahajování a ukončovaní výluky přes více úseků:

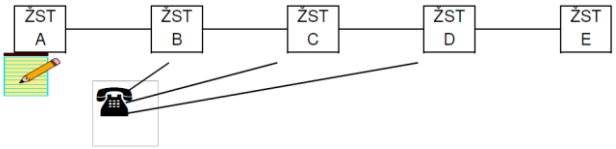
a) ŽST A, B, C, D, E (atd.) jsou určené VR k zahájení a ukončení, resp. přerušení výluky v příslušném mezistaničním úseku;

b) ve VR musí být určený způsob zahájení, případně přerušení výluky ve smyslu tohoto předpisu[99];

c) ŽST A je určena ve VR jako pracoviště, odkud bude OZOV:

1. oznamovat připravenost k zahájení výluky;

2. provádět úkony, zápisy a oznámení, o případných přechodných omezení v provozování dráhy, k (resp. po) ukončení výluky.



obr. G.1

(2) **Zahájení výluky** mezi dopravnami A-B-C-D-E (atd.), kdy OZOV je ve stanici A (viz obrázek G.1):

a) OZOV provede v ŽST A zápis o připravenosti na výluku ve smyslu ustanovení tohoto předpisu;

b) OZOV tuto skutečnost oznámí telekomunikačním zařízením výpravčímu stanice B, C, D, E (atd.);

c) výpravčí stanic B, C, D, E (atd.) provede zápis do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením;

d) jednotliví výpravčí zahájí výluku traťové koleje podle bodu 4 VR;

e) výpravčí dopraven B, C, D, E (atd.) OZOV zahájení výluky a udělí mu souhlas k zahájení výlukových prací.

(3) **Ukončení výluky** mezi dopravnami A-B-C-D-E (atd.), kdy OZOV je ve stanici A (viz obrázek G.1):

a) ŽST A je určena ve VR jako pracoviště, odkud bude OZOV provádět úkony, zápisy a oznámení, o případných přechodných omezení v provozování dráhy, k (resp. po) ukončení výluky;

b) OZOV oznámí výpravčímu v ŽST A volnost koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty (včetně oznámení o omezení provozování dráhy) ve smyslu ustanovení čl. 430;

c) OZOV tuto skutečnost oznámí telekomunikačním zařízením výpravčím stanice B, C, D, E (atd.) kteří o tomto telefonu provedou zápis do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením;

[99] V případě výluky základních rádiových spojení a/nebo ETCS přes více úseků může VR nebo Edps k nepředpokládané výluce stanovit jednu dopravnu nebo pracoviště určenou k zahájení, přerušení a ukončení výluky.

d) jednotliví výpravčí ukončí výluku traťové (staniční) koleje.

Pro **přerušení výluky** platí stejná ustanovení jako pro ukončení a zahájení výluky.

G.1.2 Zahajování a ukončování výluk na tratích dálkově ovládaných

(1) Zahájení, přerušení a ukončení výluky na tratích s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením (DOZ např. z CDP nebo z určené železniční stanice) – případ, kdy VR neurčuje předání dopravny na místní řízení.

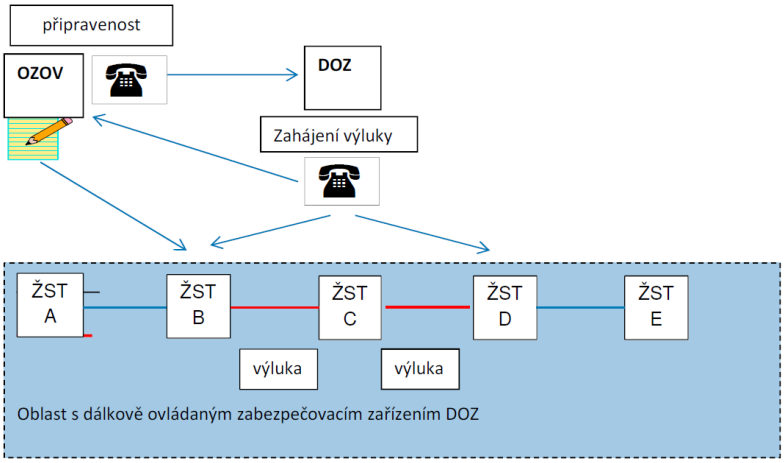
(2) **Popis a vysvětlivky**:

a) DOZ – pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky v řízené oblasti DOZ (v dopravně případně v mezistaničním úseku);

b) ŽST A, C, E – dálkově řízená neobsazená stanice;

c) ŽST B, D – dálkově řízená obsazená stanice;

d) ŽST B je určena ve VR jako pracoviště pro zápis OZOV.



obr. G.2

(3) **Zahájení výluky**:

a) OZOV provede zápis o připravenosti na výluku na pracoviště určené VR k zahájení výluky; jeli OZOV na pracovišti obsazeném dopravním zaměstnancem, zapíše připravenost do telefonního zápisníku;

b) výpravčí (dispečer RB) zahájí výluku;

c) zahájení výluky ohlásí výpravčí (dispečer RB) zaměstnanci v obsazené dopravně a OZOV, kterému zároveň udělí souhlas k zahájení výlukových prací.

(4) **Ukončení výluky**:

a) OZOV provede zápis o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty (včetně oznámení o omezení provozování dráhy) ve smyslu ustanovení čl. 430; jeli OZOV na pracovišti obsazeném dopravním zaměstnancem, zapíše připravenost do telefonního zápisníku;

b) výpravčí (dispečer RB) ukončí výluku.

c) ukončení výluky ohlásí výpravčí (dispečer RB) zaměstnanci v obsazené dopravně.

(5) Pro **přerušení výluky** platí stejná ustanovení jako pro ukončení a zahájení výluky.

G.2 Příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky

G.2.1 Úvodní ustanovení

(1) V této příloze jsou uvedeny vzory hlášení zahájení a ukončení výluk zařízení dopravní cesty (dále jen „hlášení"), oznámení o připravenosti k zahájení výluky a oznámení o volnosti a provozuschopnosti (dále jen „oznámení"), včetně dokumentování těchto hlášení a oznámení (dále jen „zápis").

Zaměstnanec dokumentující zápisy (např. výpravčí, odpovědný zástupce objednatele výluky [dále jen „OZOV"], výhybkář, hláskař, hradlář) musí vždy použít stejné znění textu, které sám ohlašoval (resp. mu bylo ohlášeno).

(2) Vzory textů oznámení o připravenosti k zahájení výluky a oznámení o volnosti a provozuschopnosti (dále „oznámení") nejsou zpracovány pro všechny v úvahu přicházející situace. OZOV provádějící oznámení musí příslušné vzory přizpůsobit skutečnému stavu před zahájením výluky a před ukončením výluky.

OZOV provádějící oznámení v případě, že nevyhovují konkrétní skutečnosti zapracované ve vzoru, je oprávněn provést úpravu vzorů, případně jejich kombinaci. Nelze-li využít žádný uvedený vzor, musí si text oznámení o připravenosti k zahájení výluky nebo oznámení o volnosti a provozuschopnosti OZOV sestavit sám.

(3) Obrázky v této příloze jsou ilustrativní a pro názornost pouze doplňují textové vzory.

(4) Vzory jsou zpracovány pro zahájení výluky, v případě ukončení výluky se slovo „zahájena" nahradí slovem „ukončena".

(5) Při zahajování (ukončování) výluky lze pro vymezení vyloučeného místa použít alternativně odkaz na konkrétní ROV a etapu.

Odkaz na ROV a etapu se může využít v případě:

a) že výluka bude zahájena v plném rozsahu uvedeném v bodě 1 VR (místo výluky);

b) kdy je definice vyloučeného místa velmi rozsáhlá.

Etapa B:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově 200. traťová kolej Česká Třebová odjezdová skupina - Les Odb.
\kolejově a napěťově 200. traťová kolej Les Odb. - Třebovice v Čechách
další popis: napěťově od ÚO 479 v dopravně Česká Třebová odjezdová skupina po ÚO 413
v dopravně Třebovice v Čechách
Kolejově záhlaví 200. TK směr Odb. Les, jeho část od návěstidla Se405 po návěstidlo 200L
v dopravně Česká Třebová odjezdová skupna
kolejově záhlaví 200. TK směr Odb. Les, jeho část od návěstidla ZS po návěstidlo Se10
v dopravně Třebovice v Čechách
napěťově 3. traťová kolej Les odb. - Zádulka odb.

obr. G.3

(6) Pokud jsou u daného vzoru použity dvě varianty možného zápisu o zahájení (ukončení) výluky, je možné použít pouze jednu z nich. Tyto varianty nelze kombinovat, např. při zahájení jedné výluky bude použita varianta 1 a při ukončení té samé výluky nelze použít variantu 2.

(7) Vzory hlášení a zápisu jsou zpracovány jako vzorové příklady a v případě potřeby se upravují nebo kombinují, nebo se sestaví jiný text pro konkrétní situaci s povinností dodržet pravidla stanovená v následujících článcích této kapitoly (viz odst. (8) až odst. (14) této přílohy).

(8) Při zahájení, resp. ukončení (obecně) výluky musí být v příslušných hlášeních a zápisech dodržena posloupnost informací následovně:

a) **v kolik** (např. ve 14:30)

b) **zahájena/ukončena výluka**

c) **co** bude předmětem výluky, tzn. uvedení rozsahu vyloučeného místa (např. první staniční kolej, první traťová kolej, napájecí stanice), případně lze

d) místo uvedení rozsahu vyloučeného místa použít variantu s využitím odkazu na VR (např. podle ROV 93001 etapa A)

e) **kde** (např. ve stanici, mezi stanicemi)

f) **příjmení** výpravčího.

PŘÍKLAD 1:

„Ve 14:30 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Hýbl"

„Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 35015 etapa C mezi stanicemi Adamov – Blansko. Hýbl"

(9) V případě zahájení výluky trakčního vedení:

a) konané samostatně:

1. se na pozici informace „co" (viz odst. (8) písm. c) tohoto článku) před rozsah vyloučeného místa uvede text „napětí trakčního vedení"[100];

2. doplní se rozsah vyloučeného místa, např. druhé a čtvrté staniční koleje (viz vzor 7.1 a 7.2 této přílohy);

PŘÍKLAD 2:

„Ve 14:30 zahájena výluka napětí trakčního vedení první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Hýbl"

b) konané v souběhu s výlukou koleje:

1. na pozici informace „co" (viz odst. (8) písm. c) tohoto článku) se uvede text pro vymezení výluky koleje a

2. za informaci „kde" (viz odst. (8) písm. d) tohoto článku) se uvede text „včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí"[101] (viz vzor 7.3 a 7.4 této přílohy).

PŘÍKLAD 3:

„Ve 14:30 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Hýbl"

(10) V případě zahájení (ukončení) výluky ve stanici, která je fyzicky obsazena a ovládána výpravčím a tato výluka je pouze v rozsahu této dopravny, se vynechá v hlášení a zápisu odchylně od odst. (8) písm. d) tohoto článku informace „kde".

[100] Text „napětí trakčního vedení" se může použít pouze v případě, kdy se informace „co" vymezuje rozsahem a ne ROV.

[101] Text „včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí" se může použít pouze v případě, kdy se informace „co" vymezuje rozsahem a ne ROV.

(11) V případě potřeby je možné vymezit zařízení dopravní cesty, které bude vyloučené:

a) pomocí vnějších prvků v kolejišti (např. návěstidlo „L1“, výkolejka „AVk2“, výhybka „173b“, zaráželo „3b“ apod. viz vzor 4.1 nebo 4.2 této přílohy), nebo

b) udáním kilometrické polohy samostatně (např. vzor 3.2 nebo 3.3 této přílohy), nebo

c) udáním kilometrické polohy doplněné prvkem v kolejišti (např. snímač počítače náprav[102]).

(12) V případě zahajování nebo ukončování výluky pro aktivaci zabezpečovacího zařízení se za text „zahájena/ukončena výluka“ (viz odst. (8) písm. c) tohoto článku) uvede text „pro aktivaci“.

(13) V případě výluky ostatních zařízení dopravní cesty (podchod, rampa apod.) se postupuje obdobně jako u výluky nástupiště (viz vzor 6.7 této přílohy).

(14) V případě, že je výluka ve VR (resp. PA) vymezena dopravně významným místem, musí být hlášení, oznámení a zápis provedeny ve smyslu tohoto předpisu.

PŘÍKLAD 4 – výluka traťové koleje:

a) v ROV je uvedeno – „kolejově traťová kolej v úseku Les výhybka č. 1 – Bor“, postupuje se podle vzoru 3.1 této přílohy,

b) v ROV je uvedeno – „kolejově 1. traťová kolej v úseku Adamov seř. n. – Blansko“, postupuje se obdobně jako u vzoru 3.1 této přílohy.

PŘÍKLAD 5 – výluka staniční koleje:

v ROV je uvedeno – „kolejově 1. staniční kolej v dopravně Smrk – výhybka č. 4“, postupuje se podle vzoru 4.2 této přílohy.

[102] Pokud se pro vymezení zařízení dopravní cesty použije snímač počítače náprav, musí být vždy udána kilometrická poloha tohoto prvku.

G.2.2 Oznámení o připravenosti k zahájení výluky a oznámení o volnosti a provozuschopnosti

Vzory zápisů OZOV před zahájením a po ukončení výluky.

tab. G.1 – Vzor 2.1

	Zápis oznámení o připravenosti k zahájení předpokládané výluky – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Výluka podle ROV 63505 etapa A může být zahájena.* *OZOV Václav Karas, 602 703 804* *ZPŘS Karel Bašta, radiostanice, typ rádiového spojení podle PŘ.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 427 odst. (2) až (4)

tab. G.2 – Vzor 2.2

	Zápis oznámení o připravenosti k zahájení předpokládané výluky – zápis provádí výpravčí po oznámení OZOV telekomunikačním zařízením (telefonní zápisník)
psaná forma	*Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena.* *OZOV Václav Karas, 602 703 804* *ZPŘS Karel Bašta, radiostanice, typ rádiového spojení podle PŘ.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 427 odst. (2) až (4)

tab. G.3 – Vzor 2.3

	Zápis oznámení o připravenosti k zahájení předpokládané výluky, která bude zahájena odchylně od bodu 1 VR – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Odchylně od ROV 63505 etapa A může být zahájena výluka koleje č. 1 ve stanici Les.* *OZOV Václav Karas, 602 703 804* *ZPŘS Karel Bašta, radiostanice, typ rádiového spojení podle PŘ.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 427 odst. (2) až (4)

tab. G.4 – Vzor 2.4

	Zápis oznámení o připravenosti k zahájení nepředpokládané výluky – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Nepředpokládaná výluka koleje č. 1 ve stanici Les může být zahájena. Předpokládaný termín ukončení je dne 7. 2. 2023 v 16:00 hod.* *OZOV Václav Karas, 602 703 804* *ZPŘS Karel Bašta, radiostanice, typ rádiového spojení podle PŘ.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 422 odst. (3)

tab. G.5 – Vzor 2.5

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti pro předpokládanou výluku – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.6 – Vzor 2.6

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti pro předpokládanou výluku – zápis provádí výpravčí po oznámení OZOV telekomunikačním zařízením (telefonní zápisník)
psaná forma	*První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.7 – Vzor 2.7

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti pro předpokládanou výluku, která byla zahájena odchylně od bodu 1 VR – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka, která byla zahájena odchylně od ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.8 – Vzor 2.8

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti pro předpokládanou výluku – při výluce velkého rozsahu – rozsah vyloučeného zařízení je stejný při zahájení i při ukončení výluky **Zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)**
psaná forma	*Zařízení dopravní cesty dotčená výlukou jsou provozuschopná, koleje jsou volné. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.9 – Vzor 2.9

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti pro předpokládanou výluku: • **při výluce velkého rozsahu – rozsah vyloučeného zařízení je stejný při zahájení i při ukončení výluky** • **po ukončení výluky zůstanou některé koleje obsazené vozidly, které se podílí na výluce** **Zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)**
psaná forma	*Staniční koleje č. 2 a 4 jsou obsazené a provozuschopné. Ostatní zařízení dopravní cesty dotčená výlukou jsou provozuschopná, ostatní vyloučené koleje včetně zhlaví jsou volné. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.10 – Vzor 2.10

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti s upozorněním na případná omezení – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*První traťová kolej mezi stanicemi Les – Bor je volná a provozuschopná s tímto omezením:* *pomalá jízda:* *od km 29,357 do km 31,222 = 40 km/h* *Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.11 – Vzor 2.11

	Zápis oznámení o provozuschopnosti zařízení pro ukončení výluky zabezpečovacího zařízení – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Traťové zabezpečovací zařízení mezi stanicemi Les – Bor je provozuschopné. Výluka podle ROV 55145 etapa B může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.12 – Vzor 2.12

	Zápis oznámení o volnosti a provozuschopnosti s upozorněním na zrušení staničních kolejí – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Staniční koleje č. 7 a 9 jsou zrušeny. Staniční koleje č. 1, 3, 5 jsou volné a provozuschopné. Výluka podle ROV 63001 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

tab. G.13 – Vzor 2.13

	Zápis oznámení o zrušení staničních kolejí, které byly rušeny v rámci realizace samostatné etapy výluky – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Staniční koleje č. 7 a 9 byly zrušeny. Výluka podle ROV 63001 etapa B může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

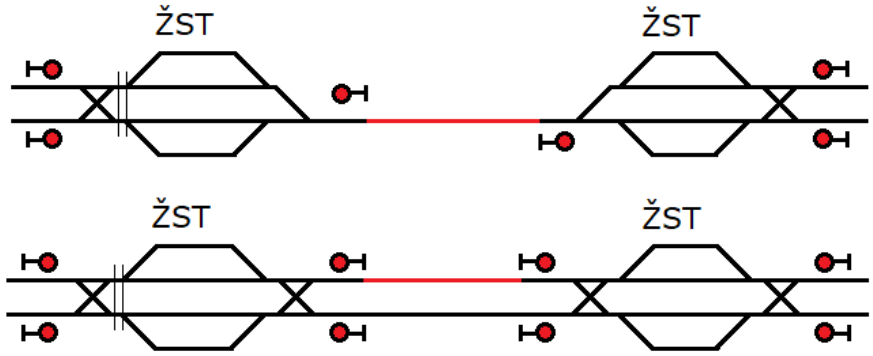
tab. G.14 – Vzor 2.14

	Zápis oznámení o zrušení staničních kolejí a zapojení nově vybudované koleje – zápis provádí OZOV (telefonní zápisník)
psaná forma	*Staniční koleje č. 8 a 10 jsou zrušeny. Nově zřizovaná traťová kolej č. 2 mezi stanicemi Les – Bor je volná a provozuschopná. Záhlaví traťové koleje č. 2 směr Bor, zhlaví směr Bor a staniční koleje č. 2, 4, 6 jsou volné a provozuschopné. Výluka podle ROV 63001 etapa A může být ukončena.* *Karas*
vnitřní předpis,	SŽ D1 – čl. 430 odst. (3), (4) a (6)

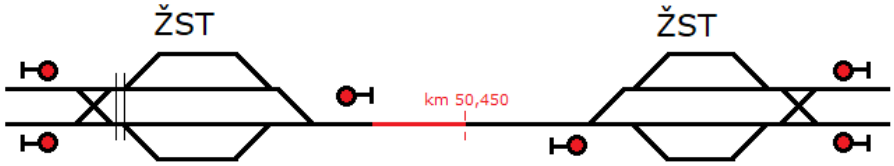
G.2.3 Zahájení výluky traťové koleje

Zápisy pro zahájení výluky traťových kolejí, příp. jejich částí, dále zahájení provozní výluky.

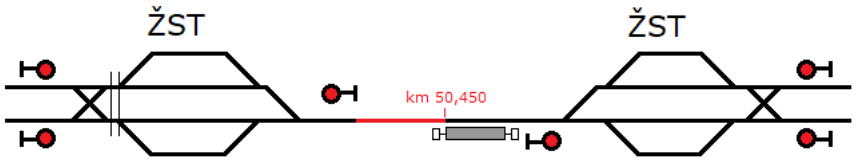
tab. G.15 – Vzor 3.1

	Zahájení výluky traťové koleje
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka (první, druhé) traťové koleje mezi stanicemi Les – Bor. Berka* varianta 2: *V 8:10 zahájena výluka podle ROV 63700 etapa A mezi stanicemi Les – Bor. Berka* 

tab. G.16 – Vzor 3.2

	Zahájení výluky části traťové koleje
závazné znění	varianta 1: *V 8:25 zahájena výluka části traťové koleje ze stanice Choceň do km 50,450. Aron* varianta 2: *V 8:25 zahájena výluka podle ROV 63700 etapa B mezi stanicemi Choceň – Zámrsk. Aron* 

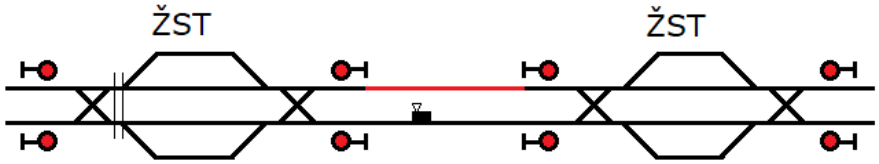
tab. G.17 – Vzor 3.3

	Zahájení výluky části traťové koleje
závazné znění	varianta 1: *V 8:25 zahájena výluka části traťové koleje ze stanice Choceň do km 50,450. Aron* varianta 2: *V 8:25 zahájena výluka podle ROV 63700 etapa B mezi stanicemi Choceň –Zámrsk. Aron* 

tab. G.18 – Vzor 3.4

	Zahájení provozní výluky – evakuace cestujících z vlaku z důvodu vzniku mimořádné události na trati
závazné znění	*V 8:10 zahájena provozní výluka traťové koleje mezi stanicemi Les – Bor. Berka* 

tab. G.19 – Vzor 3.5

	Zahájení provozní výluky – jízda vlaku se zásilkou s PLM, který nesmí na sousední koleji potkat jiné drážní vozidlo
závazné znění	*V 8:10 zahájena provozní výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Liška* 

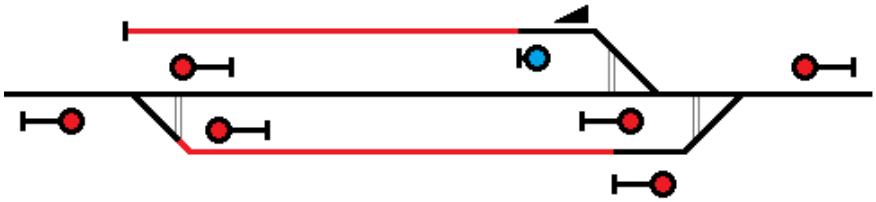
G.2.4 Zahájení výluky staniční koleje ve stanici fyzicky obsazené výpravčím

Zápisy pro zahájení výluky staničních kolejí, příp. její části, a výluky staničních kolejí ve stanici fyzicky obsazené výpravčím.

tab. G.20 – Vzor 4.1

	Zahájení výluky staniční koleje
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka druhé a třetí staniční koleje. Hora* varianta 2: *V 8:25 zahájena výluka podle ROV 63700 etapa B. Freund* 

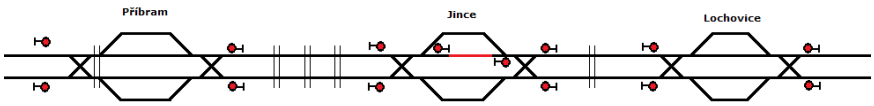
tab. G.21 – Vzor 4.2

	Zahájení výluky části staniční koleje
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka části druhé staniční koleje od námezníku výhybky č. 1 k návěstidlu L2 a části třetí staniční koleje od zaráženla po návěstidlo Se1. Hora* varianta 2: *V 8:25 zahájena výluka podle ROV 63700 etapa B. Freund* 

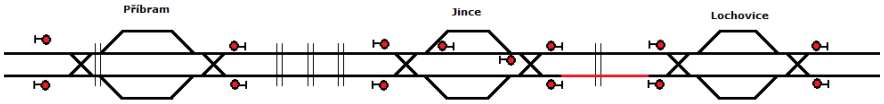
G.2.5 Zahájení výluky na tratích s DOZ

Zápisy pro zahájení výluky staničních kolejí, příp. její části, a výluky staničních kolejí v dálkově řízené stanici s DOZ.

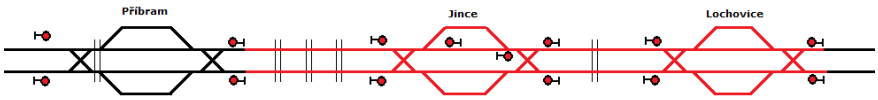
tab. G.22 – Vzor 5.1

	Zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ, varianta výluky zařízení dopravní cesty ve stanici
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Kokrhel* varianta 2: *V 8:25 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A ve stanici Jince. Kokrhel* 

tab. G.23 – Vzor 5.2

	Zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ, varianta výluky traťové koleje v úseku mezi stanicemi
závazné znění	varianta 1: *Ve 14:30 zahájena výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Jince – Lochovice. Freund* varianta 2: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Jince – Lochovice. Freund* 

tab. G.24 – Vzor 5.3

	Zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ, varianta výluky přes více úseků řízených jedním výpravčím ve stanici s DOZ (traťovým dispečerem)
závazné znění	varianta 1: *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Příbram – Jince, výluka celé stanice Jince, výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Jince – Lochovice, výluka celé stanice Lochovice. Freund* varianta 2: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Příbram –Lochovice včetně stanice Jince a stanice Lochovice. Freund* 

POZNÁMKA 1: ve VR je uvedeno

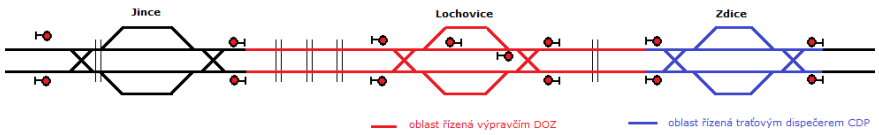
Vyloučí se:

- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Příbram – Jince
- kolejově celá dopravna Jince
- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Jince – Lochovice
- kolejově celá dopravna Lochovice

Pracoviště určené k zahájení a ukončení výluky (bod 4. VR):

- pracoviště výpravčího ve stanici s DOZ

tab. G.25 – Vzor 5.4

	Zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ, varianta výluky přes více úseků řízených výpravčím ve stanici s DOZ a traťovým dispečerem
závazné znění	varianta 1: Výpravčí ve stanici s DOZ: *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Jince – Lochovice a celé stanice Lochovice. Kokrhel* *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Lochovice – Zdice. Kokrhel* Traťový dispečer CDP: *Ve 14:30 zahájena výluka celé stanice Zdice. Koukol* varianta 2: Výpravčí ve stanici s DOZ: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Jince – Lochovice a celé stanice Lochovice. Kokrhel* *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Lochovice – Zdice. Kokrhel* Traťový dispečer CDP: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa B ve stanici Zdice. Kočka* 

POZNÁMKA 2: ve VR je uvedeno

Vyloučí se:

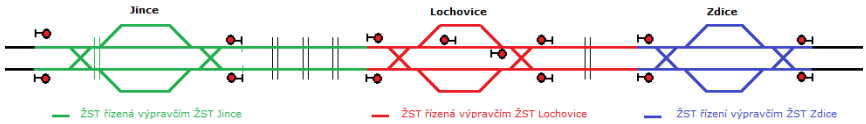
- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Jince – Lochovice
- kolejově celá dopravna Lochovice
- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Lochovice – Zdice
- kolejově celá dopravna Zdice

Pracoviště určené k zahájení a ukončení výluky (bod 4. VR):

- pracoviště výpravčího ve stanici s DOZ Březnice pro výluku traťové koleje Jince – Lochovice, Lochovice – Zdice a ve stanici Lochovice
- pracoviště traťového dispečera CDP Praha pro výluku ve stanici Zdice

OZOV zahajuje výluku podle přílohy N předpisu SŽ D7/2.

zab. G.26 – Vzor 5.5

	Zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ, varianta výluky přes více úseků řízených více výpravčími (každá stanice obsazená výpravčím)
závazné znění	varianta 1: Výpravčí ŽST Jince *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Jince – Lochovice. Kokrhel* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka celé stanice. Kokrhel* Výpravčí ŽST Lochovice *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Jince – Lochovice. Kokrhel* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Lochovice - Zdice. Koukol* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka celé stanice. Koukol* Výpravčí ŽST Zdice: *Ve 14:30 zahájena výluka první a druhé traťové koleje mezi stanicemi Lochovice - Zdice. Koukol* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka celé stanice. Holoubek* varianta 2: Výpravčí ŽST Jince *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Jince – Lochovice. Kokrhel* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A celé stanice Jince. Kokrhel* Výpravčí ŽST Lochovice *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A mezi stanicemi Jince – Lochovice. Kokrhel* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa B mezi stanicemi Lochovice – Zdice. Koukol* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa B celé stanice Lochovice. Koukol* Výpravčí ŽST Zdice: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa B mezi stanicemi Lochovice – Zdice. Koukol* *a* *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 93001 etapa A ve stanici Zdice. Holoubek* 

POZNÁMKA 3: ve VR je uvedeno

Vyloučí se:

- kolejově celá dopravna Jince
- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Jince – Lochovice
- kolejově celá dopravna Lochovice
- kolejově 1., 2. traťová kolej v úseku Lochovice – Zdice
- kolejově celá dopravna Zdice

Pracoviště určené k zahájení a ukončení výluky (bod 4. VR):

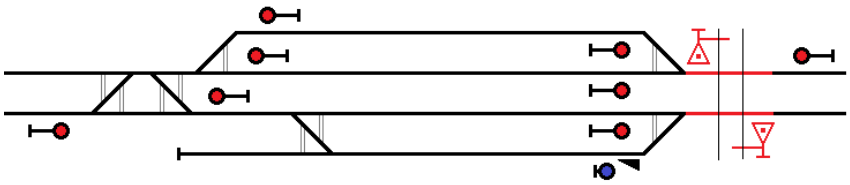
- pracoviště výpravčího ŽST Jince pro výluku traťových kolejí Jince – Lochovice a ve stanici Jince
- pracoviště výpravčího ŽST Lochovice pro výluku traťových kolejí Lochovice – Zdice a ve stanici Lochovice
- pracoviště výpravčího ŽST Zdice pro výluku ve stanici Zdice

OZOV zahajuje výluku podle přílohy N předpisu SŽ D7/2.

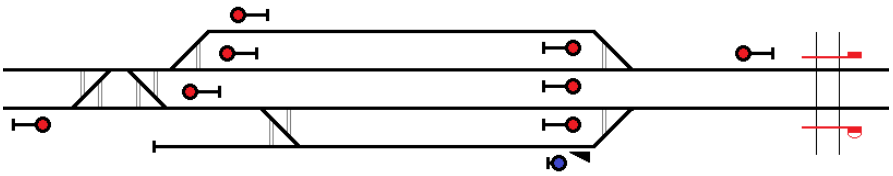
G.2.6 Zahájení výluky zařízení dopravní cesty

Vzory zápisů pro zahájení výluky přejezdů, zabezpečovacího zařízení a dalších zařízení dopravní cesty.

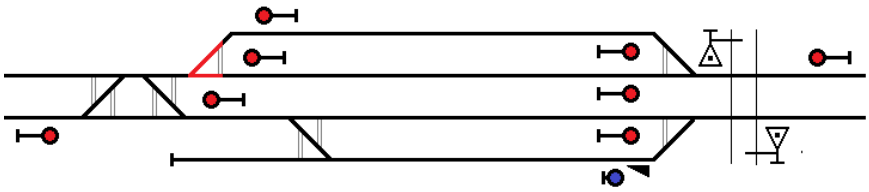
tab. G.27 – Vzor 6.1

	Zahájení výluky PZZ ve stanici
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka PZZ v km 69,808. Ivánek* varianta 2: *V 8:10 zahájena výluka podle ROV 33506 ve stanici Vlkoš. Ivánek* 

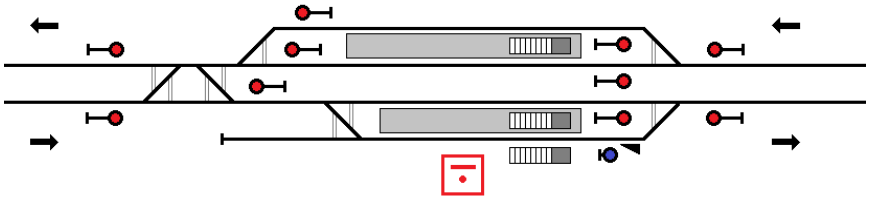
tab. G.28 – Vzor 6.2

	Zahájení výluky PZZ na trati
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka PZZ v km 48,911, v km 52,311, v km 55,654 a v km 60,214 mezi stanicemi Nemotice – Kyjov. Fink* varianta 2: *V 8:10 zahájena výluka podle ROV 33055 etapa C mezi stanicemi Nemotice – Kyjov. Fink* 

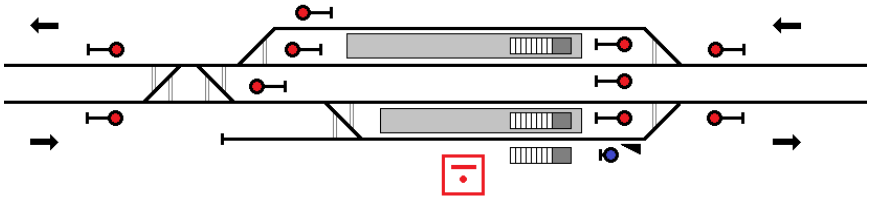
tab. G.29 – Vzor 6.3

	Zahájení výluky výhybky
závazné znění	varianta 1: *Ve 14:30 zahájena výluka výhybky č. 5. Jukl* varianta 2: *Ve 14:30 zahájena výluka podle ROV 53055 ve stanici Nesovice. Jukl* 

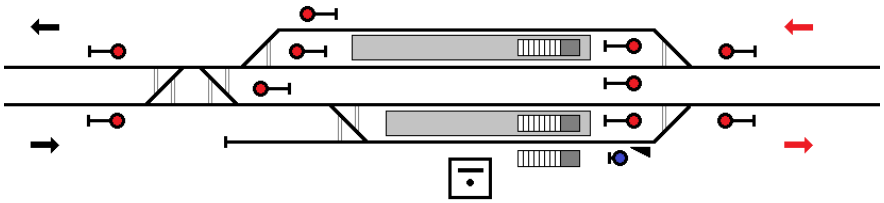
tab. G.30 – Vzor 6.4

	Zahájení výluky staničního zabezpečovacího zařízení
závazné znění	varianta 1: *V 9:35 zahájena výluka staničního zabezpečovacího zařízení. Foltýn* varianta 2: *V 9:35 zahájena výluka podle ROV 35201 etapa A ve stanici Nesovice. Foltýn* 

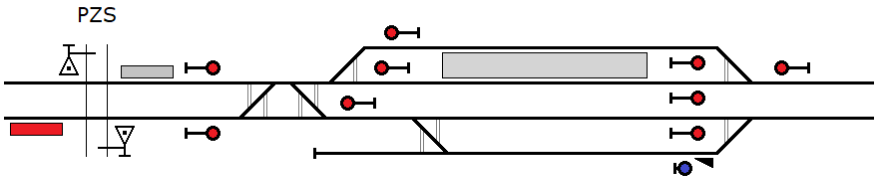
tab. G.31 – Vzor 6.5

	Zahájení výluky pro aktivaci staničního zabezpečovacího zařízení (pouze u předpokládané výluky)
závazné znění	varianta 1: *V 9:35 zahájena výluka pro aktivaci staničního zabezpečovacího zařízení. Foltýn* varianta 2: *V 9:35 zahájena výluka podle ROV 35201 etapa A ve stanici Nesovice. Foltýn* 

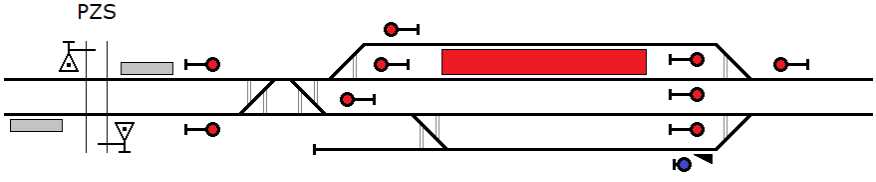
tab. G.32 – Vzor 6.6

	Zahájení výluky traťového zabezpečovacího zařízení
závazné znění	varianta 1: *V 10:00 zahájena výluka traťového zabezpečovacího zařízení mezi stanicemi Bučovice – Slavkov u Brna. Katolická* varianta 2: *V 10:00 zahájena výluka podle ROV 25005 etapa A mezi stanicemi Bučovice – Slavkov u Brna. Katolická* 

tab. G.33 – Vzor 6.7

	Zahájení výluky nástupiště – na zastávce na širé trati
závazné znění	varianta 1: *V 10:00 zahájena výluka traťového zabezpečovacího zařízení mezi stanicemi Bučovice – Slavkov u Brna. Katolická* varianta 2: *V 10:00 zahájena výluka podle ROV 25005 etapa A mezi stanicemi Bučovice – Slavkov u Brna. Katolická* 

tab. G.34 – Vzor 6.8

	Zahájení výluky nástupiště – ve stanici
závazné znění	varianta 1: *V 11:15 zahájena výluka (prvního) nástupiště ve stanici Smutno. Švec* varianta 2: *Ve 11:15 zahájena výluka podle ROV 35201 etapa A ve stanici Smutno. Švec* 

G.2.7 Zahájení výluky napětí trakčního vedení

Vzory zápisů pro zahájení výluky trakčního vedení, případně současně s výlukou traťové koleje, napájecí stanice, spínací stanice.

tab. G.35 – Vzor 7.1

	Zahájení výluky napětí trakčního vedení – ve stanici (ve smyslu platného schématu napájení a dělení trakčního vedení)
závazné znění	varianta 1: *V 7:10 zahájena výluka napětí trakčního vedení druhé a čtvrté staniční koleje. Berka* varianta 2: *V 7:10 zahájena výluka podle ROV 35055 ve stanici Les. Berka*

tab. G.36 – Vzor 7.2

	Zahájení výluky napětí trakčního vedení – traťová kolej (ve smyslu platného schématu napájení a dělení trakčního vedení)
závazné znění	varianta 1: *V 7:10 zahájena výluka napětí trakčního vedení traťové koleje mezi stanicemi Bor – Les. Berka* varianta 2: *V 7:10 zahájena výluka podle ROV 35055 mezi stanicemi Bor – Les. Berka*

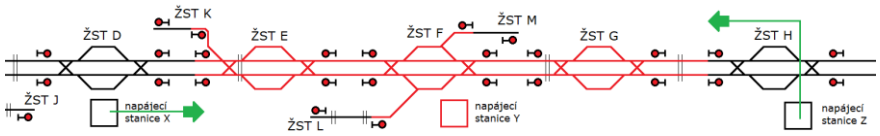
tab. G.37 – Vzor 7.3

	Zahájení výluky napětí trakčního vedení – ve stanici, v souběhu s kolejovou výlukou dotčené koleje (ve smyslu platného schématu napájení a dělení trakčního vedení)
závazné znění	varianta 1: *V 7:10 zahájena výluka druhé a čtvrté staniční koleje včetně napětí trakčního vedení nad těmito kolejemi. Berka* varianta 2: *V 7:10 zahájena výluka podle ROV 35055 ve stanici Les. Berka*

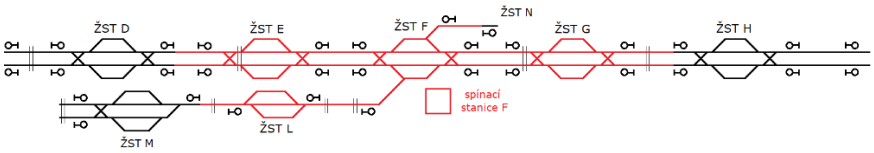
tab. G.38 – Vzor 7.4

	Zahájení výluky napětí trakčního vedení – traťová kolej, v souběhu s kolejovou výlukou dotčené koleje (ve smyslu platného schématu napájení a dělení trakčního vedení)
závazné znění	varianta 1: *V 9:45 zahájena výluka traťové koleje mezi stanicemi Chlum – Přístav včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Nekonečný* varianta 2: *V 9:45 zahájena výluka podle ROV 35005 mezi stanicemi Chlum – Přístav. Nekonečný*

tab. G.39 – Vzor 7.5

	Zahájení výluky napětí trakčního vedení – traťová kolej, v souběhu s kolejovou výlukou dotčené koleje (ve smyslu platného schématu napájení a dělení trakčního vedení)
závazné znění	*V 9:25 zahájena výluka napájecí stanice Břeclav. Jurečka*  Při výluce napájecí stanice se varianta s odkazem na ROV nepoužívá.

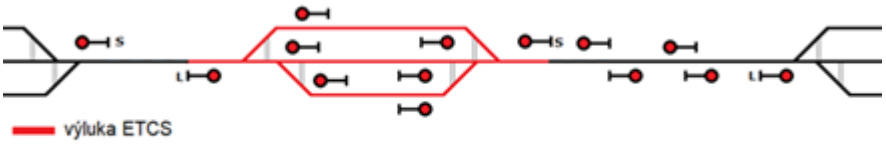
tab. G.40 – Vzor 7.6

	Zahájení výluky spínací stanice (pouze na stejnosměrné trakci)
závazné znění	*V 9:25 zahájena výluka spínací stanice Les. Novák*  Při výluce napájecí stanice se varianta s odkazem na ROV nepoužívá.

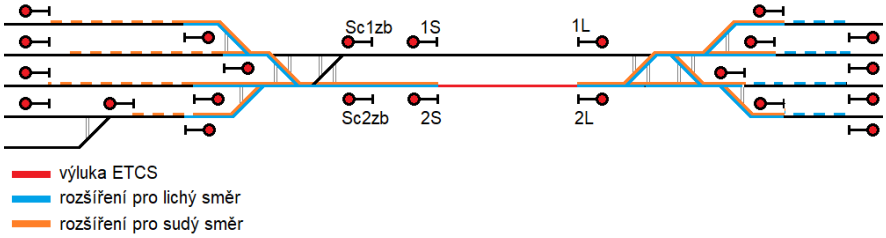
G.2.8 Zahájení výluky ETCS

Vzory zápisů pro zahájení výluky ETCS.

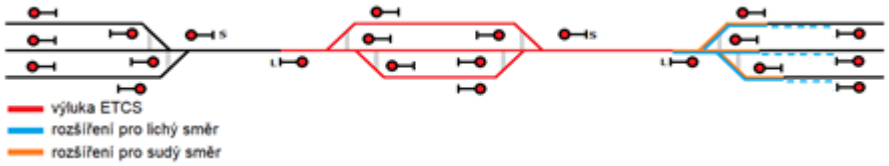
tab. G.41 – Vzor 8.1

	Zahájení výluky ETCS v dálkově řízené stanici s DOZ
závazné znění	varianta 1: *V 9:45 zahájena výluka ETCS ve stanici Zaječí. Brodek* varianta 2: *V 9:45 zahájena výluka podle ROV 35005 ve stanici Zaječí. Brodek* 

tab. G.42 – Vzor 8.2

	Zahájení výluky ETCS v mezistaničním úseku
závazné znění	varianta 1: *V 8:10 zahájena výluka ETCS druhé traťové koleje mezi stanicemi Modřice – Hrušovany u Brna. Soudek* varianta 2: *V 8:10 zahájena výluka podle ROV 35005 mezi stanicemi Modřice – Hrušovany u Brna. Soudek* 

tab. G.43 – Vzor 8.3

	Zahájení výluky ETCS v dálkově řízené stanici s DOZ a v navazujícím mezistaničním úseku
závazné znění	varianta 1: *V 10:00 zahájena výluka ETCS první traťové koleje mezi stanicemi Zaječí – Podivín a ve stanici Podivín. Janeček* varianta 2: *V 10:00 zahájena výluka podle ROV 35005 mezi stanicemi Zaječí – Podivín a ve stanici Podivín. Janeček* 

tab. G.44 – Vzor 8.4

	Zahájení výluky ETCS RBC
závazné znění	varianta 1: *V 10:00 zahájena výluka ETCS RBC 123 mezi stanicemi Poříčany – Kolín. Janeček* varianta 2: *V 10:00 zahájena výluka podle ROV 35005 mezi stanicemi Poříčany – Kolín. Janeček* 