

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

Účinnost od 1. července 2022

ve znění opravy č. 1 od 1. července 2022

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

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

Změny proti předchozímu vydání předpisu SŽDC D1

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

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

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

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

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

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

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

© Správa železnic, státní organizace, rok 2022

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

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

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

OBSAH

	Strana	
ROZSAH ZNALOSTI	16	
ZKRATKY A ZNAČKY	23	
Kapitola I	Základní ustanovení..... 25	
Díl 1	Úvodní ustanovení	25
Čl. 1	Všeobecná ustanovení..... 25	
Čl. 2	Závaznost předpisu..... 26	
Čl. 4	Grafická úprava předpisu..... 26	
Díl 2	Základní pojmy	27
Čl. 5	Úvodní ustanovení	27
Čl. 6	Všeobecné základní pojmy	28
Čl. 7	Nástupiště	28
Čl. 8	Provozování dráhy a drážní dopravy..... 29	
Čl. 9	Dráha	29
Čl. 10	Trať	30
Čl. 11	Dopravny	31
Čl. 12	Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením	32
Čl. 13	Základní pojmy pro tratě D3	34
Čl. 14	Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem	34
Čl. 15	Stanoviště pro obsluhu dráhy	34
Čl. 16	Základní pojmy pro návěstidla	36
Čl. 17	Základní pojmy pro návěstění	38
Čl. 18	Drážní vozidla	39
Čl. 19	Vlak, posunový díl	42
Čl. 20	Jízda drážního vozidla	43
Čl. 21	Jízdni cesta..... 44	
Čl. 22	Základní dopravní dokumentace	45
Čl. 23	Telekomunikační a záznamové zařízení	45
Čl. 24	Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu	46
Díl 3	Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby	50
Čl. 25	Všeobecná ustanovení..... 50	
Čl. 26	Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic..... 51	
Čl. 27	Zaměstnanci dopravce	52
Čl. 28	Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby	53
Čl. 29	Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic	53
Čl. 30	Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně..... 54	
Čl. 31	Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic	55
Čl. 33	Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic	55
Čl. 34	Stejnokroj, pracovní a ochranný oděv zaměstnanců Správy železnic	56
Díl 4	Pokyny při provozování dráhy	57
Čl. 35	Základní pojmy	57
Čl. 36	Všeobecná ustanovení..... 57	
Díl 5	Pohyb v prostorách Správy železnic	60
Čl. 37	Vstup do služebních místností Správy železnic..... 60	
Čl. 38	Vstup a vjezd do prostor Správy železnic..... 60	
Díl 6	Výkon dopravní služby	61
Čl. 39	Opuštění pracoviště	61
Čl. 40	Zahájení a ukončení výkonu dopravní služby zaměstnanců Správy železnic	61
Čl. 41	Odevzdávka dopravní služby zaměstnanců Správy železnic..... 61	
Čl. 42	Předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště..... 64	

Čl. 43	Čas a hodiny	64
Kapitola II	Staniční a traťová zařízení	65
Díl 1	Koleje.....	65
Čl. 44	Základní pojmy	65
Čl. 45	Číslování staničních kolejí.....	69
Čl. 46	Číslování traťových kolejí	70
Díl 2	Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky	71
Čl. 47	Základní pojmy	71
Čl. 48	Číslování výhybek a kolejových křižovatek	73
Čl. 49	Číslování výhybek a kolejových křižovatek v rámci přestavby	76
Čl. 50	Hlavní klíče od zámků výhybek	77
Čl. 51	Náhradní klíče od zámků výhybek	78
Čl. 52	Ztráta hlavních a náhradních klíčů.....	78
Čl. 53	Pečetění náhradních klíčů	79
Čl. 54	Obsluha výhybek	79
Čl. 55	Poruchy výhybek a kolejových křižovatek.....	81
Čl. 56	Ošetřování výhybek a kolejových křižovatek.....	81
Čl. 57	Výhybková návěstidla	82
Čl. 58	Návěsti návěstidel jednoduchých jednostranných a pravostranných výhybek	82
Čl. 59	Návěsti návěstidel jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek	84
Čl. 60	Návěsti návěstidel křižovatek výhybek	85
Čl. 61	Výhybky se samovratným přestavníkem	86
Čl. 62	Návěsti návěstidel výhybek se samovratným přestavníkem	86
Čl. 63	Poruchy výhybek se samovratným přestavníkem	88
Díl 3	Výkolejky a návěstidla výkolejek.....	89
Čl. 64	Základní pojmy	89
Čl. 65	Číslování výkolejek.....	89
Čl. 66	Klíče od zámků výkolejek	89
Čl. 67	Obsluha výkolejek.....	89
Čl. 68	Ošetřování výkolejek	90
Čl. 69	Vstřícná návěstidla výkolejek, točen a přesuven.....	90
Kapitola III	Návěstidla a návěsti	91
Díl 1	Základní pojmy – všeobecně	91
Čl. 70	Základní pojmy – hlavní návěstidla.....	91
Čl. 71	Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla.....	94
Čl. 72	Základní pojmy pro vzdálenosti.....	95
Díl 2	Zřizování a umístování návěstidel	95
Čl. 74	Umístování návěstidel.....	95
Čl. 75	Indikátorová tabulka se šipkou	97
Čl. 76	Směrová šipka.....	98
Díl 3	Používání a viditelnost návěstidel	99
Čl. 77	Používání návěstidel a návěstí	99
Čl. 78	Viditelnost návěstí.....	100
Čl. 79	Reflexní zvýraznění návěstidel	101
Díl 4	Značení hlavních návěstidel.....	101
Čl. 80	Značení hlavních návěstidel – všeobecně	101
Čl. 81	Značení vjezdových návěstidel.....	104
Čl. 82	Značení odjezdových návěstidel	105
Čl. 83	Značení cestových návěstidel	106
Čl. 84	Značení indikátorů na samostatných stožárech	107
Čl. 85	Značení oddílových návěstidel	107
Čl. 86	Značení návěstidel dopravního Portálu	108

Čl. 87	Značení krycích návěstidel	109
Čl. 88	Značení samostatných předvěstí	109
Čl. 89	Označovací štítek samostatných opakovacích předvěstí	110
Díl 5	Návěsti hlavních návěstidel	111
Čl. 90	Základní ustanovení	111
Čl. 91	Světelná návěst Stůj	112
Čl. 92	Návěst Stůj na vjezdovém návěstidle	113
Čl. 93	Návěst Stůj na cestovém návěstidle	114
Čl. 94	Návěst Stůj na odjezdovém návěstidle	114
Čl. 95	Návěst Stůj na oddílových návěstidlech hradel a hlásek	114
Čl. 96	Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického hradla	114
Čl. 97	Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s bílým označovacím pásem	115
Čl. 98	Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického bloku s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy	116
Čl. 99	Návěst Stůj na návěstidle dopravního Portálu	116
Čl. 100	Návěst Stůj na krycích návěstidlech	117
Čl. 101	Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem	117
Čl. 102	Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené dvěma světly	119
Čl. 103	Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdňou vzdálenost	131
Díl 6	Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům	136
Čl. 104	Indikátorová tabulka s číslicí	136
Čl. 105	Návěstní upozorňovací k hlavním a seřadovacím návěstidlům	138
Čl. 106	Návěsti indikátorů	139
Díl 7	Návěsti světelných předvěstí	140
Čl. 107	Návěsti samostatných světelných předvěstí	140
Čl. 108	Návěsti samostatných opakovacích předvěstí	141
Díl 8	Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem	144
Čl. 109	Předvěstní upozorňovací	144
Čl. 110	Návěstní upozorňovací k samostatným předvěstem	145
Díl 9	Rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel	146
Čl. 111	Všeobecná ustanovení	146
Čl. 112	Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou	146
Čl. 113	Stanice se závislými návěstidly bez rychlostní návěstní soustavy a stanice s nezávislými návěstidly	150
Čl. 114	Stanice bez odjezdových návěstidel	157
Díl 10	Poruchy návěstidel	159
Čl. 115	Postup při poruchách – všeobecně	159
Čl. 116	Poruchy hlavních návěstidel	160
Čl. 117	Poruchy předvěstí	162
Čl. 118	Přivolávací návěst	163
Čl. 119	Ruční přivolávací návěst	165
Díl 11	Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel ...	168
Čl. 120	Všeobecná ustanovení	168
Čl. 121	Dokumentace jízdy vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel	169
Čl. 122	Zpravení písemným rozkazem při jízdě kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla ..	169
Čl. 123	Povinnosti strojvedoucího	171
Díl 12	Návěsti speciálního určení	171
Čl. 124	Základní pojmy	171
Čl. 125	Všeobecná ustanovení	172
Čl. 126	Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky	173
Čl. 127	Návěsti zakazující jízdu	174

Čl. 128	Návěsti výstražné	176
Čl. 129	Slyšitelné návěsti	177
Čl. 130	Vzdálenostní upozorňovací	179
Čl. 131	Námezník a koncovník	181
Čl. 132	Hraničník	182
Čl. 133	Lichoběžníková tabulka	182
Čl. 134	Tabulka s křížem.....	183
Čl. 135	Tabule před zastávkou a návěst Konec nástupiště	183
Čl. 136	Místo zastavení.....	185
Čl. 137	Staničník.....	186
Čl. 138	Hranice izolovaného úseku	190
Čl. 139	Sklonovník	191
Čl. 140	Návěsti pro vlakový zabezpečovač.....	192
Čl. 141	Číslo dopravní	194
Čl. 142	Drhlík	194
Čl. 143	Návěsti pro postrk.....	194
Čl. 144	Návěsti pro práci pluhu	195
Čl. 145	Návěsti pro označení ozubnice	195
Čl. 146	Rádiovník	196
Čl. 147	Ostatní návěsti	198
Díl 13	Návěsti na vozidlech.....	198
Čl. 148	Základní pojmy	198
Čl. 149	Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravními a na hnacím vozidle posunového dílu	198
Čl. 150	Postup při závadách v označení začátku vlaku nebo posunu mezi dopravními	200
Čl. 151	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - všeobecně.....	201
Čl. 152	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - povinnosti strážníka oddílu	203
Čl. 153	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - povinnosti závoráře	203
Čl. 154	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - povinnosti výhybkáře.....	203
Čl. 155	Návěsti ke krytí vozidel.....	204
Díl 14	Návěsti pro traťovou rychlost.....	205
Čl. 156	Základní pojmy	205
Čl. 157	Předvěstníky	207
Čl. 158	Rychlostníky	210
Díl 15	Návěsti pro pomalou jízdu	215
Čl. 159	Základní pojmy	215
Čl. 160	Návěsti pro pomalou jízdu	215
Čl. 161	Dočasná pomalá jízda	218
Čl. 162	Bezpečnostní pomalá jízda	221
Díl 16	Varovná návěstidla.....	221
Čl. 163	Základní pojmy	221
Čl. 164	Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa	222
Čl. 165	Světelné výstražné terče.....	223
Čl. 166	Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech	224
Kapitola IV	Změna stavebně technických parametrů dráhy	226
Díl 1	Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy.....	226
Čl. 167	Návěsti pro zkrácenou vzdálenost mezi návěstidly.....	226
Čl. 168	Návěsti pro označení neplatnosti návěstidel.....	226
Díl 2	Změny stavebně technických parametrů dráhy	228
Čl. 169	Úvodní ustanovení.....	228

Čl. 170	Stavebně technické parametry dráhy	228
Čl. 171	Změny v tabulkách traťových poměrů	229
Čl. 172	Zpravování strojvedoucích	230
Kapitola V	Zajištění vozidel proti ujetí	230
Čl. 173	Základní pojmy	230
Čl. 174	Kovová podložka uzamykatelná	231
Čl. 175	Zarážky – všeobecná ustanovení	231
Čl. 176	Zastavování vozidel zarážkami	232
Čl. 177	Zajištění vozidel proti ujetí – všeobecně	233
Čl. 178	Zajištění vozidel proti ujetí ručními brzdami	234
Čl. 179	Zajištění vozidel proti ujetí zarážkami	235
Čl. 180	Zajištění vozidel proti ujetí na rovině nebo na spádu do 2,5 ‰ včetně.....	235
Čl. 181	Zajištění vozidel proti ujetí na spádu větším než 2,5 ‰	237
Kapitola VI	Posun	239
Díl 1	Značení návěstidel.....	239
Čl. 182	Základní pojmy	239
Čl. 183	Značení nepřenosných návěstidel platných pouze pro posun	239
Čl. 184	Značení seřadovacích návěstidel.....	241
Čl. 185	Značení opakovacích seřadovacích návěstidel	241
Čl. 186	Značení spádovištních návěstidel.....	242
Čl. 187	Značení opakovacích spádovištních návěstidel.....	242
Čl. 188	Značení vyčkávacích návěstidel.....	242
Díl 2	Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel.....	243
Čl. 189	Návěsti seřadovacích návěstidel	243
Čl. 190	Návěst Posun dovolen na hlavních návěstidlech.....	244
Čl. 191	Návěsti spádovištních návěstidel	245
Čl. 192	Poruchy seřadovacích a spádovištních návěstidel	248
Čl. 193	Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun.....	248
Čl. 194	Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky	248
Čl. 195	Ruční a slyšitelné návěsti pro posun.....	249
Díl 3	Posun	252
Čl. 196	Všeobecná ustanovení.....	252
Čl. 197	Posunovací obvod	253
Čl. 198	Zaměstnanci vykonávající posun	254
Čl. 199	Posunová cesta	255
Čl. 200	Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků	256
Čl. 201	Posun na kolejích Správy železnic určených jako zařízení služeb.....	258
Čl. 202	Posun na manipulačních kolejích	258
Čl. 203	Udělení souhlasu k zahájení posunu	258
Čl. 204	Organizace posunu	259
Čl. 205	Povinnosti výpravčího	261
Čl. 206	Povinnosti výhybkáře	262
Čl. 207	Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety	263
Čl. 208	Povinnosti strojvedoucího	265
Čl. 209	Posun bez posunové čety - všeobecně.....	266
Čl. 210	Posun bez posunové čety speciálními vozidly	266
Čl. 211	Posun k označníku	267
Čl. 212	Posun za označník	268
Čl. 213	Posun za námezník	269
Čl. 214	Posun vzhledem k jízdám vlaků.....	270
Čl. 215	Posun na kolejích s trakčním vedením	271
Čl. 216	Posun na kolejích ve spádu.....	272

Čl. 217	Posun přes přejezdy	273
Čl. 218	Posun odrážením a spouštěním	274
Čl. 219	Zvláštní opatření při posunu	276
Čl. 220	Ruční posun, posun silničními vozidly, mechanizačními zařízeními a prostředky	276
Kapitola VII	Posun mezi dopravnami	277
Čl. 221	Všeobecná ustanovení	277
Čl. 222	Podmínky jízdy posunu mezi dopravnami	278
Čl. 224	Platnost návěstidel pro jízdu posunu mezi dopravnami	279
Čl. 225	Sjednání jízdy posunu mezi dopravnami	281
Čl. 226	Zabezpečení jízdy posunu mezi dopravnami	282
Čl. 227	Písemné pokyny pro posun mezi dopravnami	283
Čl. 228	Uvolnění traťové koleje	284
Čl. 229	Manipulace na širé trati při jízdě posunu mezi dopravnami	285
Čl. 230	Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení při jízdě posunu mezi dopravnami	285
Čl. 231	Posun mezi dopravnami za vlakem	286
Čl. 232	Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati náležitostmi vlaku	287
Čl. 233	Odvoz uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem	288
Čl. 234	Jízda vlaku po částech	289
Čl. 235	Nepředvídaný návrat posunu mezi dopravnami, odvoz uvázlého posunu mezi dopravnami ze širé tratě	291
Kapitola VIII	Jízdní řád	292
Díl 1	Základní ustanovení	292
Čl. 236	Základní pojmy	292
Čl. 237	Všeobecná ustanovení	293
Díl 2	Jízdní řád	294
Čl. 238	Pomůcky jízdního řádu	294
Čl. 239	Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty	294
Čl. 240	Seznam vlaků pro staniční zaměstnance	295
Čl. 241	Seznam vlaků pro traťové zaměstnance	296
Díl 3	Platnost a změny jízdního řádu	297
Čl. 242	Platnost pomůcek jízdního řádu	297
Čl. 243	Přechod na nový jízdní řád	299
Čl. 244	Přechod na střeoevropský a letní čas	299
Díl 4	Rychlosti vlaků	300
Čl. 245	Základní rychlosti vlaků	300
Čl. 246	Všeobecná ustanovení	300
Díl 5	Druhy vlaků a jejich druhové zkratky	301
Čl. 247	Všeobecná ustanovení	301
Čl. 248	Vlaky osobní dopravy	301
Čl. 249	Vlaky nákladní dopravy	302
Čl. 250	Služební vlaky	303
Čl. 251	Vlaky vojenské	303
Čl. 252	Přednost vlaků	303
Čl. 253	Druhy tras	305
Čl. 254	Náskok a zpoždění vlaků	305
Kapitola IX	Sestava a brzdění vlaku a posunu mezi dopravnami	306
Čl. 256	Délka vlaku	306
Čl. 257	Hmotnost vlaku a dopravní hmotnost vlaku	308
Čl. 259	Povinnosti dopravců	309
Kapitola X	Organizování drážní dopravy	310
Díl 1	Všeobecná ustanovení	310
Čl. 260	Základní ustanovení	310

Čl. 261	Prodloužení pobytu vlaku ve stanici	310
Díl 2	Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu	311
Čl. 262	Všeobecná ustanovení.....	311
Čl. 263	Předvídaný odjezd	311
Čl. 264	Hlášení samostatného předvídaného odjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústně.....	312
Čl. 265	Hlášení předvídaného odjezdu zabezpečovacím zařízením.....	314
Čl. 266	Hlášení předvídaného odjezdu nabídkou a přijetím.....	315
Čl. 267	Hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují přejezdové zabezpečovací zařízení na trati	315
Čl. 268	Nepotvrzení předvídaného odjezdu	316
Čl. 269	Povinnosti zaměstnance, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu.....	316
Čl. 270	Dokumentace hlášení předvídaného odjezdu	316
Čl. 271	Rušení předvídaného odjezdu.....	317
Čl. 272	Skutečný odjezd.....	317
Díl 3	Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravního Portálu.....	318
Čl. 273	Všeobecná ustanovení.....	318
Čl. 274	Povinnosti výpravčího	319
Díl 4	Zabezpečení jízdy vlaků.....	319
Čl. 275	Všeobecná ustanovení.....	319
Čl. 276	Vlak vjel celý	320
Čl. 277	Vlak odjel celý.....	321
Díl 5	Jízda bez zabezpečovacího zařízení	322
Čl. 278	Všeobecná ustanovení.....	322
Čl. 279	Zabezpečení jízdy vlaku jízdou bez zabezpečovacího zařízení.....	322
Díl 6	Telefonické dorozumívání	323
Čl. 280	Všeobecná ustanovení.....	323
Čl. 281	Nabídka a přijetí.....	324
Čl. 282	Dokumentace nabídky a přijetí	327
Čl. 283	Rušení přijetí a jeho dokumentace	327
Čl. 284	Předhláška.....	328
Čl. 285	Odhláška	328
Čl. 286	Odhláška za vlakem s nezavěšeným postrkem a částí vlaku, vracející se zpět do stanice	329
Čl. 287	Zavedení a zrušení jízdy v mezistaničním oddílu	330
Čl. 288	Porucha telefonního spojení se strážníky oddílu	330
Čl. 289	Přechod na telefonické dorozumívání	331
Čl. 290	Obnova jízdy podle traťového zabezpečovacího zařízení	333
Díl 7	Poloautomatický blok	334
Čl. 291	Všeobecná ustanovení.....	334
Čl. 292	Předhláška.....	335
Čl. 293	Odhláška	335
Čl. 294	Odhláška za vlakem s nezavěšeným postrkem a částí vlaku, vracející se zpět do stanice	335
Čl. 295	Poruchy poloautomatického bloku.....	336
Díl 8	Automatické hradlo.....	337
Čl. 296	Všeobecná ustanovení.....	337
Čl. 297	Povinnosti výpravčího	338
Čl. 298	Poruchy automatického hradla	338
Díl 9	Automatický blok.....	340
Čl. 299	Všeobecná ustanovení.....	340
Čl. 300	Povinnosti výpravčího	341
Čl. 301	Povinnosti strojvedoucího	342
Čl. 302	Poruchy automatického bloku	342

Díl 10	Nezavěšený postrk	343
Čl. 303	Všeobecná ustanovení	343
Čl. 304	Oddělení nezavěšeného postrku od vlaku během jízdy	344
Díl 11	Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích	344
Čl. 305	Všeobecná ustanovení	344
Čl. 306	Zastávka na širé trati a v obvodu stanice	345
Čl. 307	Povinnosti strojvedoucího na zastávce na širé trati a na zastávce v obvodu stanice	346
Čl. 308	Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz	346
Čl. 309	Zabezpečení jízd vlaků na dvou a vícekolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro jednosměrný provoz	347
Čl. 310	Platnost návěstidel při jízdě po nesprávné koleji	348
Čl. 311	Zpravení strojvedoucího o jízdě po nesprávné koleji	348
Díl 12	Sledování jízdy drážních vozidel	349
Čl. 312	Všeobecná ustanovení	349
Čl. 313	Povinnosti zaměstnanců určených ke sledování jízdy vozidel	349
Díl 13	Vlakové cesty	350
Čl. 314	Všeobecná ustanovení	350
Čl. 315	Obvod odpovědnosti	352
Čl. 316	Příprava vlakové cesty	353
Čl. 317	Příkaz k přípravě vlakové cesty	355
Čl. 318	Hlášení o postavené vlakové cestě	357
Čl. 319	Dokumentace přípravy vlakové cesty	360
Čl. 320	Odvolání vlakové cesty	360
Čl. 321	Telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty	360
Čl. 322	Současné jízdní cesty	361
Díl 14	Vjezdy vlaků na obsazenou kolej a kusou kolej	362
Čl. 323	Všeobecná ustanovení	362
Čl. 324	Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů	362
Čl. 325	Vjezd na obsazenou kolej.....	364
Čl. 326	Vjezd na kusou kolej	365
Čl. 327	Příprava vlakové cesty na obsazenou kolej	366
Čl. 328	Povinnosti strojvedoucího při vjezdu na obsazenou kolej	367
Díl 15	Výprava a odjezd vlaku.....	368
Čl. 329	Všeobecná ustanovení	368
Čl. 330	Odjezd vlaku ze zastávky	371
Čl. 331	Výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla.....	371
Čl. 332	Pokyny k výpravě vlaku návěstí hlavního návěstidla v základní dopravní dokumentaci	372
Čl. 333	Výprava vlaku návěstí Odjezd.....	373
Čl. 334	Výprava vlaku písemným rozkazem.....	374
Čl. 335	Výprava vlaku telekomunikačním zařízením.....	375
Čl. 336	Výprava vlaku ústním rozkazem.....	375
Díl 16	Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit	375
Čl. 337	Všeobecná ustanovení	375
Čl. 338	Povinnosti výpravčího při vjezdu a odjezdu vlaku	376
Čl. 339	Místo, kde má vlak zastavit	377
Čl. 340	Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem s výstražným zařízením pro přechod kolejí.....	380
Čl. 341	Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem bez výstražného zařízení pro přechod kolejí	381
Čl. 342	Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s úrovnovým přístupem na nástupiště	382
Čl. 343	Mimořádné projíždění a zastavení vlaku ve stanici	383
Díl 17	Výluka dopravní služby	385

Čl. 344	Všeobecná ustanovení.....	385
Čl. 345	Jízdy vlaků a posunu mezi dopravními za výluky dopravní služby.....	386
Čl. 346	Rozkaz o výluce dopravní služby	386
Čl. 347	Zahájení a ukončení výluky dopravní služby.....	388
Čl. 348	Rušení nebo zkrácení výluky dopravní služby	388
Čl. 349	Způsoby zpravení zaměstnanců o výluce dopravní služby	389
Díl 18	Dopravní dokumentace	390
Čl. 350	Všeobecná ustanovení.....	390
Čl. 351	Dopravní deník.....	391
Čl. 352	Telefonní zápisník	391
Čl. 353	Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty	392
Čl. 354	Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů a Zápisník předvídaných odjezdů.....	392
Díl 19	Písemné rozkazy	392
Čl. 355	Všeobecná ustanovení.....	392
Čl. 356	Povinnosti výpravčího	394
Čl. 357	Povinnosti dopravce.....	395
Čl. 358	Druhy písemných rozkazů.....	396
Čl. 359	Písemné rozkazy ve svazku.....	396
Čl. 360	Písemné rozkazy pořizované provozní aplikací	397
Čl. 361	Opravy písemných rozkazů	397
Čl. 362	Rušení písemných rozkazů	398
Čl. 363	Sepisování písemných rozkazů	398
Čl. 364	Rozkaz V	398
Čl. 365	Důvody zpravování rozkazem V.....	399
Čl. 366	Rozkaz Op	400
Čl. 367	Důvody zpravování rozkazem Op.....	401
Čl. 368	Rozkaz Z	401
Čl. 369	Důvody zpravování rozkazem Z.....	402
Čl. 370	Rozkaz Pv	402
Čl. 371	Diktování rozkazu Pv.....	402
Čl. 372	Rozkaz V PMD	403
Čl. 373	Diktování rozkazu V PMD	404
Kapitola XI	Ustanovení pro elektrizované tratě a vlaky s průběžným napájecím vedením centrálního zdroje energie.....	404
Čl. 374	Základní pojmy	404
Čl. 375	Návěstidla pro elektrický provoz	404
Čl. 376	Indikátory s návěstmi pro elektrický provoz	413
Čl. 377	Řízení jízd vlaků a posunu	414
Čl. 378	Ustanovení pro používání sběračů.....	414
Čl. 379	Obsluha úsekových odpojovačů	416
Čl. 380	Poruchy trakčního vedení a hlášení závad	417
Čl. 381	Povinnosti strojvedoucího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad	417
Čl. 382	Povinnosti výpravčího při poruchách trakčního vedení a hlášení závad.....	418
Kapitola XII	Přejezdy	418
Díl 1	Základní ustanovení.....	418
Čl. 383	Základní pojmy	418
Čl. 384	Zabezpečení přejezdů	419
Čl. 385	Střežení přejezdů	420
Čl. 386	Sunutí vlaků a posunu mezi dopravními přes přejezdy.....	420
Díl 2	Přejezdová zabezpečovací zařízení.....	421
Čl. 387	Výstražný kolík pro přejezdy	421
Čl. 388	Přejezdová zabezpečovací zařízení a předpokládaný návrat vlaku	422

Čl. 389	Návěsti přejezdníků.....	423
Čl. 390	Štít Op.....	426
Čl. 391	Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení.....	427
Díl 3	Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení	428
Čl. 392	Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení.....	428
Čl. 393	Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení - povinnosti zaměstnanců Správy železnic.....	429
Čl. 394	Přejezdy otevírané podle potřeby	431
Čl. 395	Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou	431
Kapitola XIII	Výluky	432
Díl 1	Všeobecná ustanovení	432
Čl. 396	Základní pojmy.....	432
Čl. 397	Všeobecná ustanovení	433
Čl. 398	Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky	434
Díl 2	Nepředpokládané výluky	436
Čl. 399	Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky	436
Čl. 400	Opatření dopravce při nepředpokládané výluce	437
Díl 3	Předpokládané výluky.....	437
Čl. 401	Všeobecná ustanovení	437
Čl. 402	Změna rozsahu předpokládané výluky	438
Čl. 403	Připravenost k zahájení výluky.....	439
Čl. 404	Zahájení výluky	440
Čl. 405	Přerušení výluky	441
Čl. 406	Ukončení výluky.....	441
Čl. 407	Realizace výluk.....	443
Díl 4	Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji	444
Čl. 408	Všeobecná ustanovení	444
Čl. 409	Organizování jízd drážních vozidel po vyloučené koleji	445
Čl. 410	Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje.....	446
Čl. 411	Krytí vyloučených míst.....	447
Díl 5	Napěťové výluky	449
Čl. 412	Všeobecná ustanovení	449
Čl. 413	Výluka napájecí stanice.....	450
Čl. 414	Zpravování strojvedoucích o napěťových výlukách	451
Čl. 415	Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce.....	453
Díl 6	Provozní výluky	454
Čl. 416	Všeobecná ustanovení	454
Čl. 417	Zahájení a ukončení provozní výluky	455
Kapitola XIV	Dispoziční služba.....	456
Čl. 418	Úvodní ustanovení.....	456
Čl. 419	Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům stanice a odbočky	456
Čl. 420	Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům na trati.....	456
Kapitola XV	Provozování drážní dopravy.....	457
Díl 1	Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel.....	457
Čl. 421	Všeobecné podmínky.....	457
Čl. 422	Činná hnací vozidla	457
Čl. 423	Nečinná hnací vozidla a hnací vozidla pohotová ke službě	459
Díl 2	Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel	459
Čl. 424	Všeobecné podmínky.....	459
Čl. 425	Doprava speciálních vozidel.....	460
Díl 3	Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel.....	460
Čl. 426	Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku.....	460

Čl. 427	Náběžníky a vozy nezpůsobilé provozu	460
Díl 4	Služební a nutné pomocné vlaky	461
Čl. 428	Služební vlaky	461
Čl. 429	Nutný pomocný vlak	461
Díl 5	Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků	462
Čl. 430	Základní pojmy	462
Čl. 431	Všeobecná ustanovení	462
Díl 6	Zkoušky za jízdy	464
Čl. 432	Všeobecná ustanovení	464
Čl. 433	Podmínky pro zkoušky za jízdy	464
Díl 7	Doprava mimořádných zásilek	465
Čl. 434	Všeobecná ustanovení	465
Čl. 435	Povinnosti dopravce	466
Díl 8	Doprovod vlaku	467
Čl. 436	Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku – všeobecně	467
Čl. 437	Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku	468
Čl. 438	Zastavení vlaku na znamení	468
Čl. 439	Povinnosti členů doprovodu vlaku při mimořádném zastavení vlaku na širé trati	469
Čl. 440	Povinnosti členů doprovodu vlaku před zastavením a za pobytu vlaku ve stanici	470
Čl. 441	Sunuté vlaky	470
Čl. 442	Náhlá zdravotní nezpůsobilost strojvedoucího	471
Čl. 443	Přeprava zaměstnanců Správy železnic na směnu a ze směny	471
Kapitola XVI	Mimořádné události	472
Čl. 444	Základní pojmy	472
Čl. 445	Všeobecná ustanovení	472
Čl. 446	Povinnosti zaměstnanců	473
Čl. 447	Postup při roztržení vlaku	475
Čl. 448	Postup při ujetí vozidel	475
Čl. 449	Požár drážních vozidel	476
Kapitola XVII	Mimořádnosti	477
Díl 1	Základní ustanovení	477
Čl. 450	Základní pojmy	477
Čl. 451	Všeobecná ustanovení	477
Čl. 452	Požár v tunelu	478
Díl 2	Mimořádné povětrnostní podmínky	479
Čl. 453	Zhoršená povětrnostní situace	479
Čl. 454	Ohrožení provozu	479
Čl. 455	Zastavení a obnovení provozu	481
Čl. 456	Povinnosti výpravčího	481
Čl. 457	Povinnosti strojvedoucího	482
Čl. 458	Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím	482
Čl. 459	Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky neobsazené výpravčím a na širé trati	483
Čl. 460	Ověření volnosti a průjezdnosti koleje	484
Čl. 461	Nesjízdnost koleje	484
Čl. 462	Prorážení sněhové vrstvy	485
Kapitola XVIII	Použití vozidel nezaručujících součinnost s kolejovými úseky a obnovení šuntovací schopnosti koleje	485
Díl 1	Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky	485
Čl. 463	Všeobecná ustanovení	485
Čl. 464	Povinnosti výpravčího	485
Čl. 465	Povinnosti ostatních zaměstnanců řízení provozu	487

Díl 2	Dlouhodobě odstavená vozidla	488
Čl. 466	Všeobecné povinnosti	488
Čl. 467	Povinnosti zaměstnanců při dlouhodobém odstavení vozidel	488
Čl. 468	Povinnosti zaměstnanců před jízdou a po jízdě.....	488
Čl. 469	Obnovení šuntovací schopnosti vozidel	489
Čl. 470	Obnovení šuntovací schopnosti koleje	489
Kapitola XIX	Přechodná ustanovení.....	491
Díl 1	Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice	491
Čl. 471	Všeobecná ustanovení	491
Čl. 472	Uveřejnění v tabelárním jízdním řádu	491
Díl 2	Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu	491
Čl. 473	Všeobecně	491
Čl. 474	Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost	491
Čl. 475	Návěst Jízda vlaku povolena	493
Čl. 476	Vložená návěstidla	493
Čl. 477	Návěsti mechanických hlavních návěstidel.....	496
Čl. 478	Poškození mechanických hlavních návěstidel	499
Čl. 479	Návěsti samostatných mechanických předvěstí	500
Čl. 480	Návěsti mechanických seřaďovacích návěstidel	501
Čl. 481	Návěstidla jednoduchých výhybek levých a pravých	502
Čl. 482	Návěsti návěstidel na kolejové váze	503
Čl. 483	Návěstidla výkolejek, točen a přesuven	503
Kapitola XX	Zmocňovací a závěrečná ustanovení.....	504
Čl. 484	Zmocňovací ustanovení	504
Čl. 485	Závěrečná ustanovení.....	504
CITOVANÉ DOKUMENTY		505
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....		506
Příloha A (normativní)		509
Příloha B (normativní)		523
Příloha C (normativní)		533
Příloha D (normativní)		555
Příloha E (normativní)		565

ROZSAH ZNALOSTI

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

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

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

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

Znalost poznámek pod čarou je vždy informativní.

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

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(pokračování)

(pokračování)

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

(dokončení)

ZKRATKY A ZNAČKY

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

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

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

² V době schválení tohoto předpisu je to úsek řízení provozu OŘ

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

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

Kapitola I Základní ustanovení

Díl 1 Úvodní ustanovení

Čl. 1 Všeobecná ustanovení

- (1) Předpis SŽ D1 je základní vnitřní předpis Správy železnic o provozování dráhy na dráhách provozovaných Správou železnic, vydaný na základě ustanovení právních předpisů³.
- (2) Předpis SŽ D1 se skládá ze dvou ČÁSTÍ:
 - a) Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem – dále „tento předpis“, „v tomto předpisu“, „tohoto předpisu“ nebo „předpis D1 ČÁST PRVNÍ“. Pojem „tento předpis“, „v tomto předpisu“ nebo „tohoto předpisu“ je používán pouze v případě, že se jedná pouze o odkaz na ustanovení předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ;
 - b) Předpis SŽ D1 ČÁST DRUHÁ⁴ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem – dále jen „předpis D1 ČÁST DRUHÁ“.
- (3) Pro stanovení dalších povinností zaměstnanců, podílejících se na provozování dráhy anebo provozování drážní dopravy na dráhách provozovaných Správou železnic, jsou Správou železnic vydávány další předpisy, pokyny, směrnice apod.
- (4) Pro tratě, kde to provozní poměry vyžadují (např. tratě s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením, pohraniční **tratě**), **vydává** Správa železnic podle potřeby předpisy nebo prováděcí nařízení s upřesňujícími ustanoveními pro provozování dráhy a drážní dopravy na těchto tratích.
- (5) Jiné použití, umístění nebo provedení návěstidel a návěstí, provedení technologických postupů apod., než je stanoveno tímto předpisem, je zakázáno. Výjimku z tohoto ustanovení může povolit gestorský útvar tohoto předpisu⁵.
- (6) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na dokumenty Správy železnic, které mají v označení dokumentu uvedenu vlastnickou zkratku dokumentu [SŽ, SŽDC, SŽDC (ČD), SŽDC (ČSD)], jsou tyto dokumenty při prvním výskytu v textu tohoto předpisu uváděny s vlastnickou zkratkou dokumentu a dále jen bez vlastnické zkratky; tzn. je uvedeno pouze označení předpisu (např. předpis D1 ČÁST DRUHÁ).
- (7) Pokud jsou v textu tohoto předpisu uvedeny odkazy na jiné dokumenty (tj. jiné předpisy nebo díly předpisů, technické normy, právní předpisy apod.), rozumí se tímto odkaz na příslušný dokument v účinném znění.

³ V době schválení tohoto předpisu je to např.:

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

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

⁴ Ode dne vydání předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ

⁵ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

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

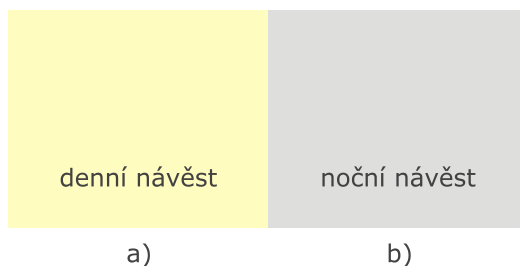
Čl. 2 Závaznost předpisu

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

Čl. 4 Grafická úprava předpisu

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

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



Obrázek 1

Díl 2 Základní pojmy

Čl. 5 Úvodní ustanovení

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

Čl. 6 Všeobecné základní pojmy

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

Čl. 7 Nástupiště

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

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

Čl. 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 (právníckou 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 Správy železnic 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 služeb⁶** 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, nákladíště, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení).

Čl. 9 Dráha

- (1) **Dráhou** se rozumí dopravní cesta, určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Dráhy se z hlediska účelu a technických podmínek člení do jednotlivých kategorií, kterými jsou pro účely tohoto předpisu:
 - a) dráha celostátní,
 - b) dráha regionální,
 - c) dráha místní,
 - d) dráha zkušební a
 - e) vlečka.

⁶ V době schválení tohoto předpisu je „Seznam zařízení služeb provozovaných Správou železnic“ uveřejněn na portále Provozování dráhy (<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/>) v části Přístup na ŽDC -> Služby a zařízení služeb.

- (2) **Provozeroschopnost dráhy** je technický stav **dráhy zaručující** její bezpečné a plynulé provozování. Provozeroschopnost dráhy je základním předpokladem jejího provozování.
- (3) **Dráha celostátní** je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena.
- (4) **Dráha regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.
- (5) **Dráha místní** je dráha místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy. Místní dráha je oddělená, umožňuje-li přesun drážního vozidla na jinou dráhu jen s použitím zvláštního technického **zařízení, nebo** slouží-li výhradně provozování neveřejné osobní drážní dopravy, osobní drážní dopravy pro potřeby cestovního ruchu nebo provozované historickými vlaky.
- (6) **Dráha zkušební** je dráha, která slouží zejména k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury.
- (7) **Vlečka** je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele vlečky nebo jiného podnikatele a je zaústěna do dráhy celostátní, dráhy regionální nebo do jiné vlečky.
- (8) **Veřejně nepřístupná vlečka** je vlečka, pokud:
- a) je součástí průmyslového nebo zemědělského areálu, nebo
 - b) slouží pro podnikatelské nebo jiné potřeby svého vlastníka nebo jiné oprávněné osoby nebo jiných oprávněných osob.
- (9) **Veřejně přístupná vlečka** je vlečka, pokud:
- a) nesplňuje žádnou z podmínek pro veřejně nepřístupnou vlečku podle odst. 8 tohoto článku,
 - b) její provozovatel zpracoval a zveřejnil „Prohlášení o dráze“.
- (10) **Prohlášení o dráze** je dokument provozovatele dráhy, který stanovuje podmínky přístupu na železniční dopravní cestu a přidělování kapacity dráhy na dráhách provozovaných příslušným provozovatelem dráhy.
- (11) **Styk vzájemně zaústěných drah** je místo zaústění, souběh anebo křížení drah a z toho vyplývající vztahy.
- (12) **Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah** je smlouva o vztahu mezi dvěma provozovateli drah. Ustanovení, týkající se provozování a organizování drážní dopravy ze smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah musí být zpracována v „Základní dopravní dokumentaci“ stanice (dále jen „ZDD“), v níž je tato dráha zaústěna, nebo v ZDD stanic sousedících s místem odbočení dráhy na širé trati.

Čl. 10 Trať

- (1) **Trať** je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, posunového dílu nebo PMD, rozdělená na úseky trati mezi dopravními s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravních (viz „Příloha A.1.1“ tohoto předpisu).
- (2) **Širá trať** je úsek trati, ohraničený na každé straně **budí**:
- a) stanicí. Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo
 - b) výhybnou. Hranicí mezi širou tratí a výhybnou je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo
 - c) dopravnou D3 nebo dopravnou RB. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka, nebo

- d) koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti (viz „Příloha A.1.2“ tohoto předpisu).
- (3) **Prostorový oddíl** je část širé trati mezi dvěma sousedními dopravnami nebo mezi dopravnou a zakončením tratě na zastávce, popř. na nákladišti (viz „Příloha A.1.3“ tohoto předpisu).
- (4) **Mezistaniční oddíl** je prostorový oddíl, ohraničený z obou stran stanicemi (viz „Příloha A.1.4“ tohoto předpisu).
- (5) **Traťový oddíl** je prostorový oddíl, ohraničený alespoň z jedné strany:
- a) oddílovým návěstidlem nebo
 - b) návěstidlem dopravní Portál nebo
 - c) vjezdovým návěstidlem odbočky (viz „Příloha A.1.5“ tohoto předpisu).
- (6) **Mezistaniční úsek** je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly (viz „Příloha A.1.6“ tohoto předpisu).
- (7) **Správnou kolejí** se rozumí kolej na dvou a více kolejné trati, na které se provoz uskutečňuje určeným směrem.

Čl. 11 Dopravny

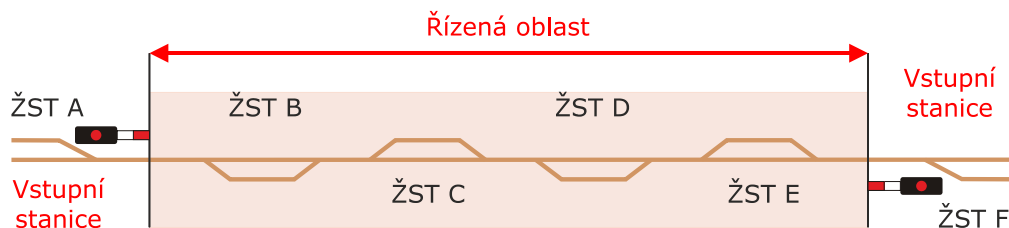
- (1) **Dopravna** je místo na dráze, které slouží k řízení jízd vlaků, posunu a PMD. Dopravny mohou být s kolejovým rozvětvením nebo bez kolejového rozvětvení.
- (2) **Železniční stanice** (stanice) je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňující křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb. Stanice je zpravidla vymezena vjezdovými návěstidly.
- (3) **Výhybna** je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňujícím křižování a předjíždění vlaků. Výhybna je vymezena vjezdovými návěstidly. Ustanovení předpisů pro provozování dráhy, platná pro stanice, se vztahují vždy i na výhybny.
- (4) **Odbočka** je dopravna s kolejovým rozvětvením bez staničních kolejí. Je obsluhována buď výpravčím, nebo zaměstnancem s odbornou způsobilostí a povinnostmi výhybkáře a strážníka oddílu. Odbočka umožňuje přechod vlaků (PMD):
- a) z jedné trati na druhou bez přerušení jízdy;
 - b) z jedné traťové koleje na jinou traťovou kolej téže trati bez přerušení jízdy;
 - c) z trati s automatickým blokem (dále jen „trať s AB“) na vlečku či nákladiště;
 - d) z vlečky či nákladiště na trať s AB.
- Odbočky se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Odb. Obora“. Podle výlukového rozkazu (dále jen „VR“) může být zřízena i dočasná odbočka.
- (5) Odbočka plní funkci stanice, pokud obsluhovací řád odbočky stanoví, že jízdy vlaků a PMD přes odbočku organizuje a řídí výpravčí (traťový dispečer). Pro výpravčího (traťového dispečera) na odbočce pak platí ustanovení tohoto předpisu jako pro výpravčího ve stanici.
- (6) **Hláška** je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení a bez závislostí traťového zabezpečovacího zařízení a je obsluhována strážníkem oddílu – hláškařem. Hláška je zpravidla vymezena hlavním návěstidlem pro každou traťovou kolej a pro každý směr jízdy zvlášť. Hlásky se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Hl. Blešno“.
- (7) **Hradlo** je dopravna na širé trati bez kolejového rozvětvení s poloautomatickým traťovým zabezpečovacím zařízením a je obsluhována strážníkem oddílu – hradlářem. Hradlo je vymezeno hlavním návěstidlem pro každou traťovou kolej a zpravidla pro každý směr jízdy zvlášť. Hradla se označují názvem doplněným o zkratku dopravní např. „Hr. Blešno“.

- (8) **Oddílové návěstidlo automatického bloku** (dále jen „oddílové návěstidlo AB“) a **oddílové návěstidlo automatického hradla** (dále jen „oddílové návěstidlo AH“) je neobsazená dopravná na širé trati bez kolejového rozvětvení, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení s automatickou činností, závislou na obsazení a uvolnění následujícího traťového oddílu.
- (9) **Dopravná Portál** je neobsazená dopravná na širé trati bez kolejového rozvětvení, zapojená do traťového zabezpečovacího zařízení.
- (10) **Stanice přednostního směru** je:
- a) na jednokolejné trati ta stanice, která na příslušnou traťovou kolej vypravuje vlaky směrem ke konci trati,
 - b) na dvou a tříkolejné trati ta stanice, pro kterou je příslušná traťová kolej kolejí správnou; u střední koleje tříkolejné trati se postupuje jako na jednokolejné trati,
 - c) na čtyř a vícekolejné trati musí být stanice přednostního směru pro jednotlivé traťové koleje odsouhlaseny gestorským útvarem tohoto předpisu a uvedeny v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“).
- (11) **Zpravovací stanice** je stanice, která zpravuje vlaky ve zpravovacích úsecích v obvodu určeném „Prováděcím nařízením k Předpisu pro operativní řízení provozu část A“ (dále jen „PND7“).
- (12) **Zpravovací úsek** je úsek trati mezi dvěma zpravovacími stanicemi určený pro zpravování vlaků o mimořádnostech při organizování a řízení drážní dopravy. Zpravovací úseky jsou stanoveny v PND7.
- (13) **Železniční uzel** je dopravně důležité místo vymezené v železniční síti, v němž se sbíhá několik tratí [např. Praha (Praha hl. n., Praha-Smíchov atd.)].

Čl. 12

Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením

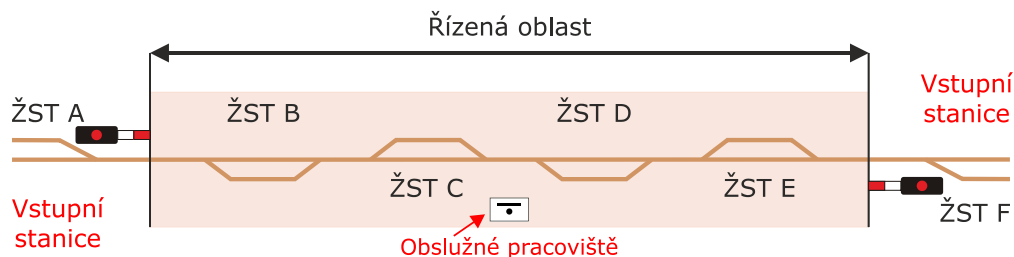
- (1) Ustanovení tohoto článku se vztahuje na stanice, výhybny a odbočky.
- (2) **Stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (dále jen „stanice s DOZ“) je stanice (odbočka), ve které zabezpečovací zařízení umožňuje:
- a) **dálkové řízení** obsluhou z jiného řídicího pracoviště (jiné stanice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



Obrázek 2

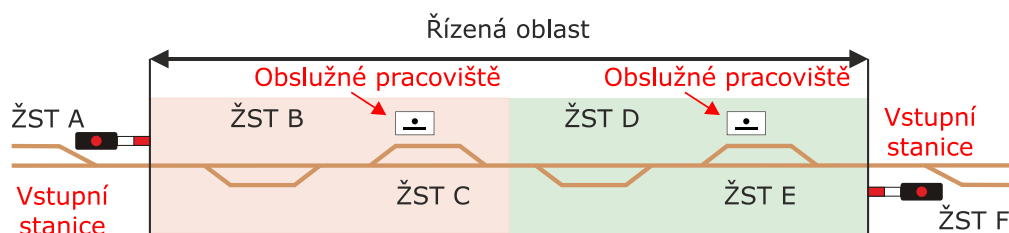
(5) **Řídicí pracoviště** sestává:

a) z jednoho obslužného pracoviště (viz znázornění na obrázku 3 tohoto článku) nebo



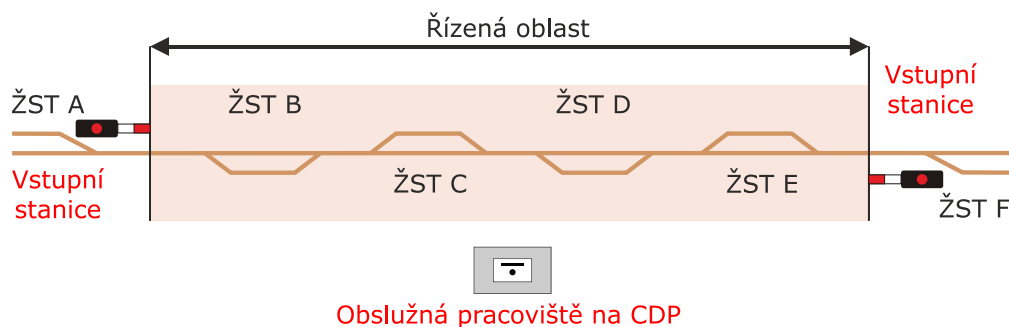
Obrázek 3

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



Obrázek 4

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



Obrázek 5

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

Čl. 13 Základní pojmy pro tratě D3

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

Čl. 14 Základní pojmy pro tratě vybavené radioblokem

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

Čl. 15 Stanoviště pro obsluhu dráhy

- (1) **Traťové stanoviště** je společný název pro stanoviště závorářů a strážníků oddílů (hlásky, hradla a odbočky).
- (2) **Stavědlo** je stanoviště, kde jsou umístěny prostředky pro ovládání a kontrolu zabezpečovacího **zařízení a pro** ústřední přestavování výhybek a výkolejek. Zabezpečovací zařízení je obsluhováno zaměstnancem s odbornou způsobilostí výhybkáře – signalistou, popř. i výpravčím.

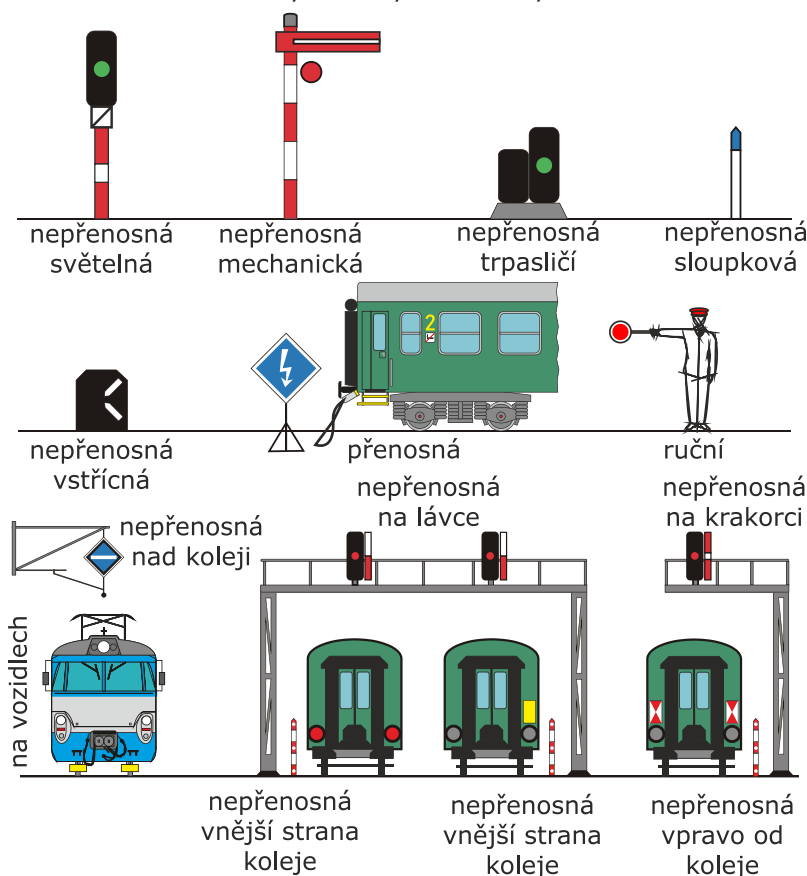
- (3) **Pomocné stavědlo** je prvek pro místní přestavování výhybek, výkolejek a případně pro obsluhu dalších zařízení [viz předpis SŽDC (ČD) Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení (dále jen „předpis Z1“)].
- (4) **Výhybkářské stanoviště** je stanoviště výhybkáře, který v přiděleném obvodu obsluhuje výhybky a výkolejky.
- (5) **Závorářské stanoviště** je stanoviště závoráře, ze kterého je prováděna obsluha (kontrola) **určených** PZZ.
- (6) **Samostatné závorářské stanoviště** je samostatné stanoviště závoráře, ze kterého je prováděna jen obsluha (kontrola) **určených** PZZ.
- (7) Samostatná závorářská stanoviště na širé trati se označují zkratkou „Zv.“ a arabským číslem, vyjadřujícím kilometrickou polohu stanoviště (např. „Zv.150“), případně slovním názvem uvedeným v ZDD.
- (8) Stavědla (pracoviště obsazená signalistou, popř. i výpravčím), výhybkářská a závorářská stanoviště ve stanicích se 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“).
- (9) Pomocná stavědla pro přestavování výhybek 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“).
- (10) 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“).
- (11) Pomocná stavědla pro předání souhlasu k obsluze mostů se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt.M“ a arabským číslem (např. „PSt.M1“).
- (12) V dopravní dokumentaci a ZDD se název stanoviště uvádí následovně:
- a) stavědla „St.1“;
 - b) výhybkářská stanoviště „St.I“;
 - c) závorářská stanoviště „Zv.I“, „Zv.150“;
 - d) pomocné stavědlo „PSt.1“, „PSt.2/I“, „PSt.1a“, „PSt.M1“.
- (13) Jsou-li dvě stavědla nebo stanoviště ve stejné úrovni, označí se nižším číslem stavědlo nebo stanoviště, které leží vlevo ve směru jízdy od začátku tratě.
- (14) Ve stanici, rozdělené na obvody, se mohou stavědla nebo stanoviště očíslovat odděleně v každém obvodu.
- (15) Pro orientaci se mohou podle podobných zásad očíslovat i jiná staniční stanoviště a zařízení (např. kolejové váhy, samostatná stanoviště určená k obsluze kolejových **brzd apod.**), případně se místo číslování může použít vžitých místních názvů.
- (16) Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze kolejových splítek, kolejových křižovatek, vleček, nákladišť, zastávek a přejezdových zabezpečovacích zařízení. Tato stanoviště nejsou dopravními ve smyslu [Čl. 11](#) a [Čl. 12](#) tohoto předpisu.

- (17) **Splítka** je souběh dvou kolejí, jejichž osy mají takovou vzdálenost, při které se průjezdné průřezy navzájem zcela nebo částečně překrývají (např. místo, kde se koleje přibližují tak, že se v těchto místech drážní vozidla nemohou míjet v protisměru nebo se předjíždět) nebo koleje dvou různých rozchodů, jejichž průjezdné průřezy se překrývají.
- (18) **Nákladiště** je místo na širé trati s kolejovým rozvětvením určené pro manipulaci s vozidly, nejedná-li se o odbočení vlečky. Nákladiště je vymezeno:
- a) na průběžné traťové koleji:
 - aa) návěstidly s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** (jsou-li umístěna);
 - ab) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi), nejsou-li umístěna návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**;
 - ac) návěstidlem s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** a odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi);
 - b) na ostatních traťových kolejích:
 - ba) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami);
 - bb) příslušným návěstidlem označujícím zakončení kusé koleje (kusých kolejí);
 - bc) stykem drah v případě zaústěné vlečky do nákladiště.
- (19) **Zastávka** je označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do/z drážního vozidla.
- (20) Označení stanovišť použitá před účinností tohoto předpisu mohou zůstat zachována do náhrady stávajícího staničního (traťového) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 16 Základní pojmy pro návěstidla

- (1) **Vnější strana** je prostor vně pojížděné (krajní) koleje na vícekolejně širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí (popř. tratě, vlečky apod.) nebo v záhlaví dopraven.
- (2) **Návěstidlo** je technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává návěst.
- (3) **Návěstidlo platné jen pro jednu kolej** je nepřenosné návěstidlo, které bez ohledu na jeho umístění platí pouze pro jednu kolej.
- (4) **Proměnné návěstidlo** je návěstidlo, které může změnou znaků, barvy nebo polohy vyjadřovat více návěstí. Kromě světelných návěstidel se jedná i o výhybková návěstidla nebo mechanická návěstidla, která mění návěstní znaky změnou polohy svých částí.
- (5) **Neproměnné návěstidlo** je návěstidlo, které nemění polohu, ani vyjádřené návěsti.
- (6) **Indikátor** je světelné nepřenosné návěstidlo, které svými návěstmi doplňuje návěsti hlavních, 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.

Příklady některých viditelných návěstidel



Obrázek 6

- (9) **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 houkačka.
- (10) **Nepřenosné návěstidlo** je návěstidlo s trvalým umístěním; v případě neproměnného návěstidla dává příslušnou návěst trvale. Nepřenosná světelná návěstidla jsou stožárová nebo trpasličí. Za stožárová návěstidla se považují i návěstidla umístěná na návěstních krakorcích, lávkách a návěstidla připevněná na různých konstrukcích nebo konzolách.
- (11) **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.).
- (12) **Ruční návěstidlo** je návěstidlo, které zaměstnanec musí při návěstění držet v ruce. Ruční návěstidlo není považováno za přenosné návěstidlo.
- (13) **Vstřícné návěstidlo** je návěstidlo, které při umístění v kolejišti dává pokyny pro jízdu vozidel jedoucích směrem k němu z obou stran.
- (14) **Návěstidlo přímo u koleje** je návěstidlo umístěné přímo (bezprostředně) u koleje, a to přímo vpravo, přímo vlevo nebo nad kolejí. Za hlavní návěstidlo přímo u koleje se nepovažuje to, které je sice umístěno přímo u koleje, pro niž platí, ale je umístěno až za návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**, platným pro tuto kolej.

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

Čl. 17 Základní pojmy pro návěstění

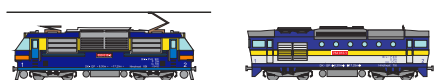
- (1) **Nejzávažnější návěst** je návěst návěstidla, kterou se musí zaměstnanec řídit v případě, že je návěstidlo poškozené.
- (2) **Návěstění** je činnost, při které je pokyn k organizování a provozování drážní dopravy dáván návěstí.
- (3) **Předvěstění** je činnost, při které je dán pokyn, který upozorňuje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

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

Čl. 18 Drážní vozidla

- (1) **Drážní vozidlo** (dále i „vozidlo“) je společný název pro hnací vozidla, speciální hnací vozidla, tažená vozidla, speciální tažená vozidla, dvoucestná vozidla v poloze na koleji a řídicí vozy, tzn. dopravní prostředek závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (kolej nebo kolej a trakční vedení). Drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby provozované na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vlečky, jakož i lehký dopravní prostředek⁷, který není konstrukčně uzpůsoben pro spojování s drážními vozidly a při svém pohybu je závislý na lidské síle.
- (2) **Drážní vozidlo** může řídit zaměstnanec, který splňuje podmínky stanovené Zákonem o drahách a jeho prováděcích vyhlášek.
- (3) **Hnací drážní vozidlo** (dále jen „hnací vozidlo“) je vozidlo schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění, vlastní a zpravidla i jiných vozidel. Je to společný název pro hnací a speciální hnací vozidla. V případě, že je ustanovení tohoto předpisu platné (nebo neplatné) pouze pro speciální hnací vozidla, je to v daném ustanovení uvedeno. Za hnací vozidla se pro potřeby tohoto předpisu považují:

a) lokomotivy



Obrázek 7

b) motorové a elektrické vozy



Obrázek 8

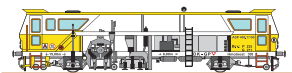
c) elektrické a motorové jednotky

⁷ Lehký dopravní prostředek – na drahách provozovaných Správou železnic se jedná především o lehké kolejové prostředky.



Obrázek 9

d) speciální hnací vozidla



Obrázek 10

e) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



Obrázek 11

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



hnací vozidlo

přípojný vůz

Obrázek 12

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



hnací vozidlo

vložený vůz

řídicí vůz

Obrázek 13

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

a) osobní dopravy



Obrázek 14

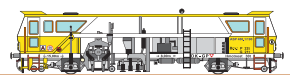
b) nákladní dopravy



Obrázek 15

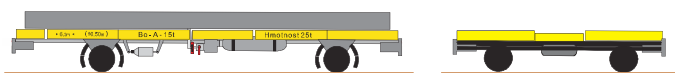
- (13) **Vůz osobní dopravy** je vozidlo zařízené pro přepravu cestujících, zavazadel nebo pro poskytování služeb cestujícím (osobní, zavazadlové, restaurační, lůžkové, lehátkové nebo salonní vozy, popř. kombinované vozy).
- (14) **Vůz nákladní dopravy** je **jakékoliv** vozidlo, určené pro přepravu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

a) speciální hnací vozidla



Obrázek 16

b) speciální tažená vozidla



Obrázek 17

c) dvoucestná vozidla v poloze na koleji



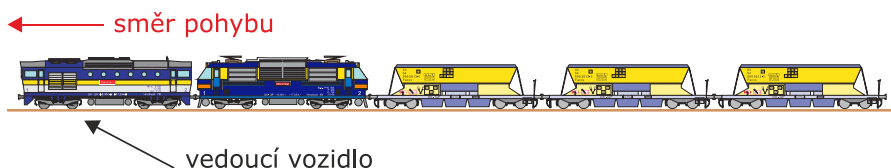
Obrázek 18

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

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

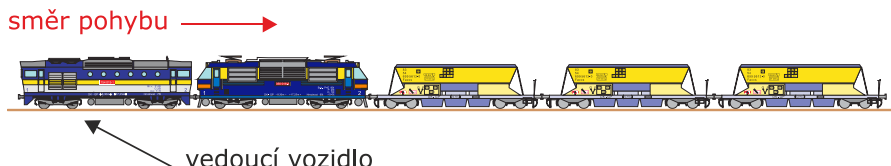
Čl. 19 Vlak, posunový díl

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



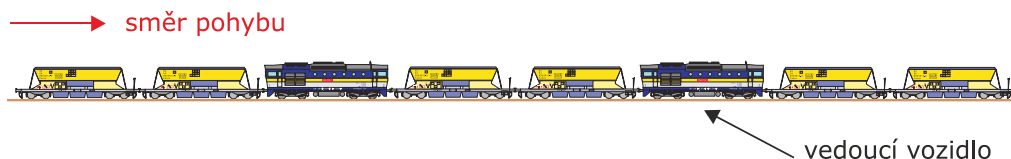
Obrázek 19

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



Obrázek 20

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



Obrázek 21

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

Čl. 20 Jízda drážního vozidla

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

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

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

Čl. 21 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 Správou **železnic**,
- 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)]
- určený pro danou jízdu posunového dílu.
- (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.

Čl. 22 Základní dopravní dokumentace

- (1) **Základní dopravní dokumentace** (dále jen „ZDD“) je souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vleček, včetně jejich příloh. Podmínky tvorby ZDD stanovuje předpis SŽ D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (dále jen „předpis D5“).
- (2) **Staniční řád** (dále jen „SR“) je souhrn místních opatření pro výkon dopravní služby ve stanici včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. SR upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.
- (3) **Obsluhovací řád** je souhrn opatření, obsahující místní ustanovení o technologických postupech činností na odbočce, nákladišti, hradle, hlásce, závorářském stanovišti, v Správou železnic určených **tunelech nebo na splítce včetně** popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. Obsluhovací řád upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.
- (4) **Prováděcí nařízení** je souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať. Prováděcí nařízení je vydáváno pro:
 - a) **trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (PNDOZ-CDP, PNDOZ-RDP) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením;
 - b) **trať D3** (PND3) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;
 - c) **trať RB** (PNRB) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať RB.
- (5) **Přípojový provozní řád** obsahuje údaje potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah, z nichž minimálně jedna je provozovaná Správou železnic.
- (6) **Provozní řád vlečky** obsahuje údaje o vlečce provozované Správou železnic, které jsou potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce a na styku vzájemně zaústěných drah.
- (7) **Pohraniční ujednání (dodatkové ujednání, místní pohraniční ujednání, místní ujednání apod.)** je smlouva se zahraničním provozovatelem dráhy o právech a povinnostech při provozování dráhy na pohraniční trati, přičemž jeho ustanovení mohou být odchýlná od tohoto předpisu, popř. dalších vnitřních předpisů Správy železnic.
- (8) **Použití upamatovávací pomůcky** je ZDD stanovený způsob, jak upozornit obsluhujícího zaměstnance na zavedená opatření (např. umístěním varovného štítku na tlačítko nebo radič) a případně znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. jak zabránit postavení jízdní cesty automatickou činností zabezpečovacího zařízení (např. při výlukách, poruchách, při zavedení štítku výluky na JOP).
- (9) **Závěrová tabulka** je stanoveným způsobem zpracované vyjádření elektrických a mechanických závislostí příslušných zabezpečovacích zařízení.

Čl. 23 Telekomunikační a záznamové zařízení

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

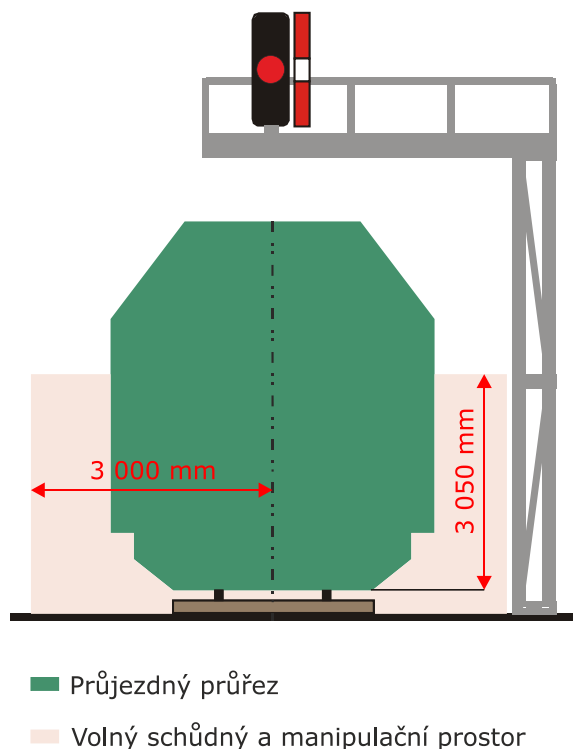
- a) technické zařízení, které umožňuje vzájemný telefonní styk zaměstnanců zajišťujících provoz na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic (včetně bezdrátového telefonu veřejného operátora GSM);
- b) rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu GSM-R);
- c) výpočetní technika;
- d) staniční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

Čl. 24

Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu

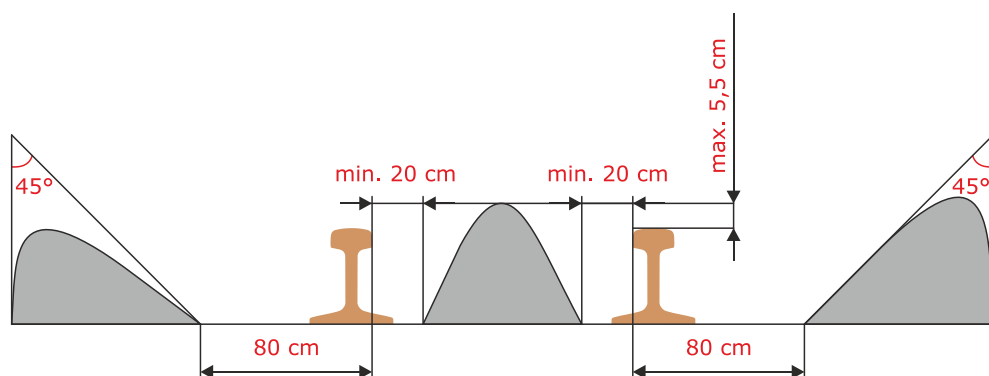
- (1) **Prostorové uspořádání tratě** vymezuje rozměrové parametry pro průchodnost vozidel, tzv. **průjezdny průřez** a dále **volný schůdný a manipulační prostor**.
- (2) **Průjezdným průřezem** se rozumí obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, který vymezuje vzdálenost vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje (viz znázornění na obrázku 22 tohoto článku). Podrobnosti stanoví prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a příslušná norma⁸.

⁸ V době schválení tohoto předpisu je to vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a ČSN 73 6320 – Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu.



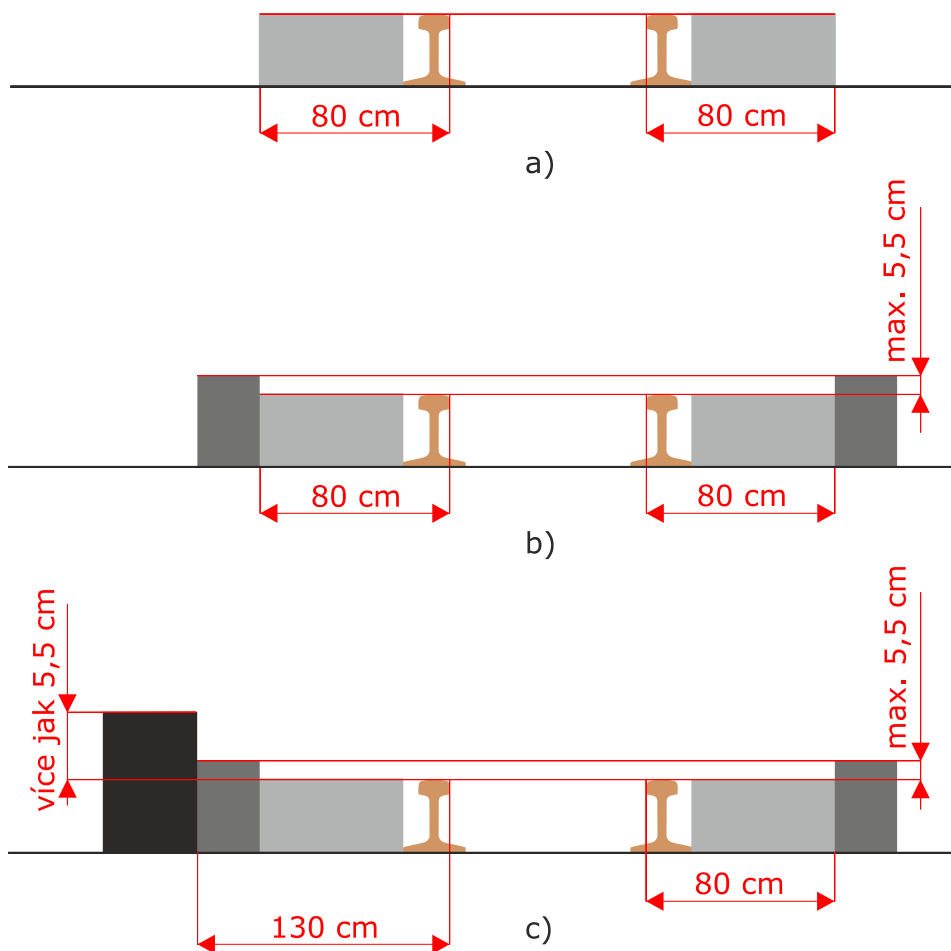
Obrázek 22

- (3) **Volným schůdným a manipulačním prostorem** se rozumí prostor mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej a který musí být zachován pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem (viz znázornění na obrázku 22 tohoto článku).
- (4) Ukládání materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice je povoleno pouze výjimečně a na nezbytně nutnou dobu. Uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice **v dopravně s kolejovým rozvětvením**, musí odsouhlasit přednosta PO nebo jeho zástupce. V případě, že přednosta PO nebo jeho zástupce odsouhlasí uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice, musí zajistit, že zaměstnanec, který se v místě uložení tohoto materiálu bude pohybovat, bude o této skutečnosti zpraven. V místech, kde jsou svěřována a rozvěšována vozidla, nesmí přednosta nebo jeho zástupce ukládání předmětů ani jiných materiálů povolit.
- (5) Při ukládání materiálu v blízkosti kolejí:
- nesmí tento materiál zasahovat do průjezdného průřezu kolejí vyjma kolejí vyloučených za účelem provedení prací spojených s uložením tohoto materiálu;
 - nesmí tento materiál znemožnit viditelnost návěstí u těchto a ani jiných provozovaných **kolejí**;
 - nesmí tento materiál zasahovat do prostoru volných rozhledových poměrů (např. u železničních přejezdů, u centrálních přechodů);
 - tento materiál nemá zasahovat do volného schůdného a manipulačního prostoru. Uložit materiál do tohoto prostoru je povoleno zcela výjimečně a za těchto podmínek:
 - syké materiály (hromady šterku, uhlí apod.) složené vedle kolejí musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 80 cm a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45 stupňů (viz znázornění na obrázku 23 tohoto článku);



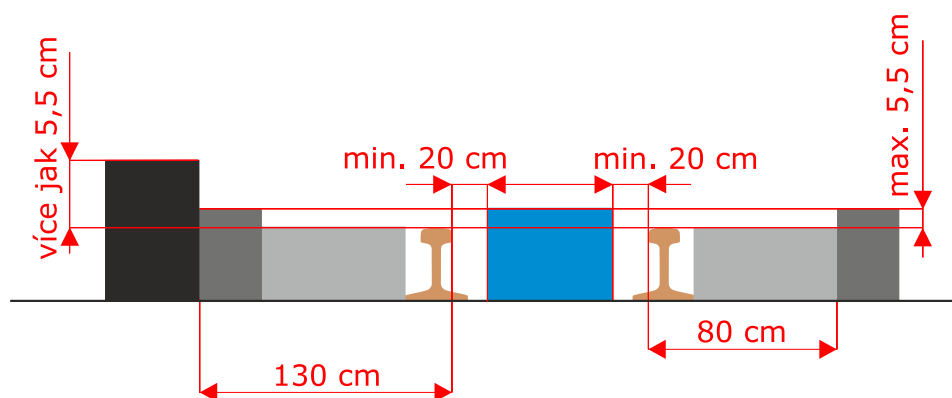
Obrázek 23

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



Obrázek 24

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



Obrázek 25

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

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

Díl 3

Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby

Čl. 25

Všeobecná ustanovení

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

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

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

Čl. 26 Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic

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

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

Čl. 27 Zaměstnanci dopravce

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

Čl. 28

Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby

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

Čl. 29

Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic

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

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

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

Čl. 30

Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně

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

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

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

Čl. 31

Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic

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

Čl. 33

Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic

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

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

Čl. 34

Stejnokroj, pracovní a ochranný oděv zaměstnanců Správy železnic

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

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

Díl 4 Pokyny při provozování dráhy

Čl. 35 Základní pojmy

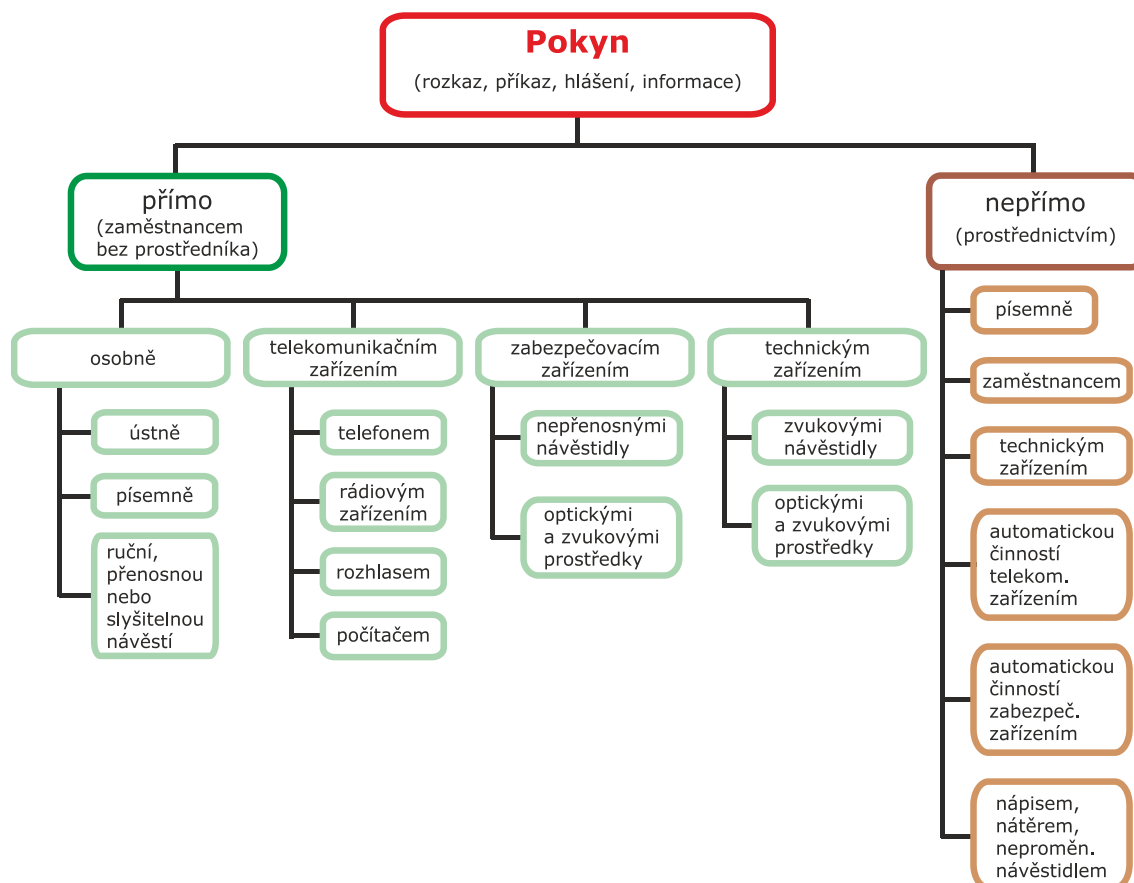
- (1) Při provozování dráhy se používají pokyny. Pod pojmem **pokyn** se rozumí **rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně**, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem.
- (2) Je-li předpisy pro provozování dráhy nařízeno dát pokyn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

Čl. 36 Všeobecná ustanovení

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

- „Zde je vlak 551 mezi stanicemi Karlštejn – Zadní Třebaň na první traťové koleji.“
 - „Zde je vlak 99 28 na zastávce Všenory mezi stanicemi Praha-Radotín – Dobřichovice na druhé traťové koleji.“
 - „Zde je vlak 99 28 u oddílového návěstidla Lo hradla Kazín mezi stanicemi Praha-Radotín – Dobřichovice na druhé traťové koleji.“
 - „Zde je vlak 99 20 mezi odbočkou Závodiště a stanicí Praha-Radotín na druhé traťové koleji.“
 - „Zde je posun mezi dopravnami 801 201 ve stanici Dobříš na druhé koleji.“
 - „Zde je první záloha ve stanici Kolín na 101 koleji.“
 - „Zde je strojvedoucí hnacího vozidla od vlaku 58 23 ve stanici Turany na druhé koleji.“
- ab) zaměstnanci řízení provozu se musí identifikovat pomocí řízené oblasti nebo umístění pracoviště takto:
- „Vlak 99 29, zde je výpravčí stanice Dobřichovice.“
 - „Posun mezi dopravnami 801 201, zde je výpravčí stanice Dobříš.“
 - „Vlak 20 840 ve stanici Chrástava, zde je výpravčí pro úsek Liberec – Hrádek nad Nisou.“
 - „První záloha ve stanici Rokycany, zde je traťový dispečer pro úsek Zdice – Rokycany.“
 - „Strojvedoucí hnacího vozidla od vlaku 58 23, zde je výpravčí stanice Turany.“
 - „Posun mezi dopravnami 805 151, zde je signalista stavědla 1 stanice České Budějovice.“
 - „Posunový díl od vlaku 85 400, zde je signalista stavědla 2 ve stanici Bor.“
- ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou takto:
- „Zde je vedoucí posunového dílu od vlaku 85 401 ve stanici Horažďovice předměstí.“
- ad) prostředník funkcí a dovětkem „prostředník“ takto:
- „Zde je dozorčí prostředník.“
- b) vlastní pokyn.
- Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i pro případ nového navázání spojení při jeho ukončení nebo přerušení v průběhu udělování pokynů.
- (3) Zaměstnanec, který potvrzuje přijetí pokynu telekomunikačním zařízením, musí:
- a) uvést svou funkci a přesnou polohu:
- aa) strojvedoucí číslo vlaku (posunového dílu) a polohu [viz odst. 2 písm. aa) tohoto článku];
 - ab) zaměstnanci řízení provozu řízenou oblast nebo umístění pracoviště [viz odst. 2 písm. ab) tohoto článku];
 - ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou [viz odst. 2 písm. ac) tohoto článku];
- b) zopakovat pokyn a potvrdit, že pokynu rozumí.
- (4) Způsob navázání komunikace mezi zaměstnanci řízení provozu je stanoven v [Čl. 260](#) tohoto předpisu.
- (5) Při osobní komunikaci musí zaměstnanci vždy uvést svou funkci a zaměstnanec, který pokyn potvrzuje, musí vždy uvést, že danému pokynu rozumí.
- (6) Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními, která s vykonáním daného pokynu nesouvisí.

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



Obrázek 26

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

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

Díl 5 Pohyb v prostorách Správy železnic

Čl. 37 Vstup do služebních místností Správy železnic

Vstup do služebních místností je dovolen:

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

Čl. 38 Vstup a vjezd do prostor Správy železnic

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

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

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

Díl 6 Výkon dopravní služby

Čl. 39 Opuštění pracoviště

- (1) Zaměstnanci mohou během výkonu dopravní služby opustit své pracoviště jen se svolením bezprostředního nadřízeného. Ten smí dát svolení jen tehdy, nebude-li nepřítomností zaměstnance narušena bezpečnost a pravidelnost drážní dopravy. Neobsazená služební místnost se při odchodu uzamkne, pokud není pod dozorem jiného zaměstnance.
- (2) Strojvedoucí vlaku (s platnou připraveností k jízdě v informačních systémech), 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.

Čl. 40 Zahájení a ukončení výkonu dopravní služby zaměstnanců Správy 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.

Čl. 41 Odevzdávka dopravní služby

zaměstnanců Správy železnic

- (1) Odevzdávka dopravní služby se může provádět:
 - a) prostřednictvím Správou železnic 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 OR (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce, s přihlédnutím na místní poměry stanice.
- (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, není-li stanoven v návodu k příslušné provozní aplikaci pro odevzdávku dopravní služby.
- (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 takto:
 - „V 17:40 **předal:** Bejdák, **převzal:** Lněnička“
 - „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 nepřevzme 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 a přednosta PO 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 dopravní 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 (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) dokumentuje na nejbližší volný řádek příjmení zaměstnanců, kteří vykonávají dopravní službu v sousedních stanicích a na stanovištích podle odst. 16 tohoto článku. Dojde-li ke změně zaměstnance (tzn., došlo k odevzdávce/předávce dopravní služby) na některém pracovišti (stanovišti), zaznamená tuto změnu **výpravčí** na nový volný řádek.
- (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) případně 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) provést záznam o ukončení nebo zahájení dopravní služby podle odst. 9 a 14 tohoto článku;
 - b) oznámit zahájení i ukončení dopravní služby podle odst. 16, 18, 19, popř. 20 tohoto článku.

Čl. 42

Předání stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště

- (1) Dálkově řízenou stanicí 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 jen „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 stanicí (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.
- (6) Převzetí stanice s DOZ na řízení z jiného pracoviště dokumentují výpravčí (traťoví dispečeri), 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.

Čl. 43

Čas a hodiny

- (1) Dopravní služba se řídí středoevropským časem (SEČ) a ve stanoveném období letním časem (LČ) s rozdělením od 00:00 do 24:00 hodin. Datum a způsob přechodu na LČ a zpět na SEČ stanoví příslušné vládní nařízení⁹.
- (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 dopravní 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

⁹ V době schválení tohoto předpisu je to „Nařízení vlády č. 363/2016 Sb. o zavedení letního času v letech 2017 – 2021“

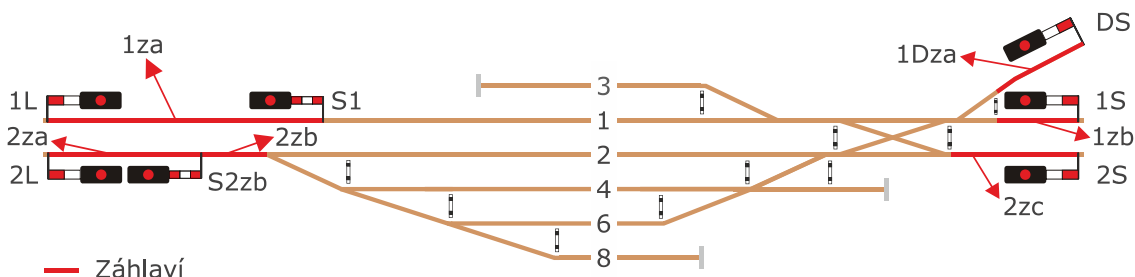
zaměstnanci, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy (výhybkář, strážník oddílu, závorář).

Kapitola II Staniční a traťová zařízení

Díl 1 Koleje

Čl. 44 Základní pojmy

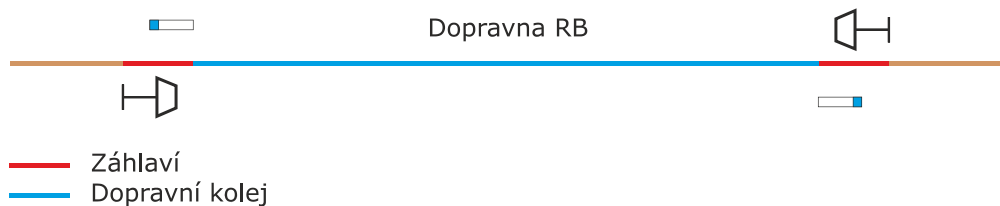
- (1) Koleje ve stanici, v dopravně D3 a v dopravně RB se rozdělují na:
 - a) záhlaví,
 - b) zhlaví,
 - c) staniční koleje.
- (2) **Záhlaví** je kolej mezi vjezdovým návěstidlem (jeho úrovní) nebo lichoběžníkovou tabulkou a krajní výhybkou. Jedná se o zaústění traťové koleje do dopravní s kolejovým rozvětvením.
- (3) Nenavazuje-li na záhlaví žádné zhlaví, končí záhlaví v úrovni odjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy nebo koncovníku, platného pro příslušnou kolej (viz znázornění „1za“ na obrázku 27 tohoto článku).



Obrázek 27

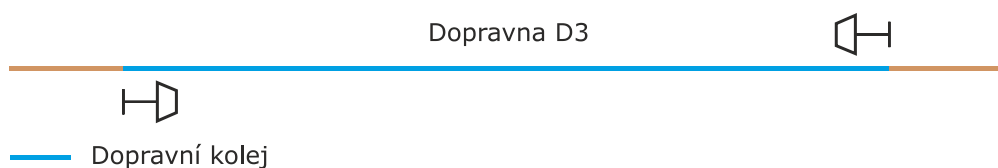
- (4) Koleje na záhlaví se označují číslem traťové koleje zaústěné do stanice na příslušném záhlaví a malým písmenem index „z“ a postupně index „a“, „b“ (např. „1za“, „1zb“) od začátku tratě v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením (v dopravně D3 nebo dopravně RB bez kolejového rozvětvení)¹⁰; viz znázornění na obrázku 27 tohoto článku. V písemných rozkazech (ve VR, v Edps apod.) se pro opatření na záhlaví uvede označení kolejí a označení záhlaví např. „na koleji 1za na záhlaví směr Bor“. V případě, že do stanice je zaústěno více traťových kolejí různých tratí, je před index „z“ doplněno velké písmeno, které je uvedeno na **označovacím** štítku vjezdového návěstidla před písmenem „S“ nebo „L“ (např. „1Dza“, „1Dzb“).
- (5) Dopravná RB bez kolejového rozvětvení má záhlaví od lichoběžníkové tabulky k označníku a mezi označníky dopravní kolej (viz znázornění na obrázku 28 tohoto článku).

¹⁰ V případě neoznačení kolejí na záhlaví nebo jiného označení kolejí na záhlaví, se zachová stav před účinností tohoto předpisu do nejbližšího zřízení nového staničního zabezpečovacího zařízení.



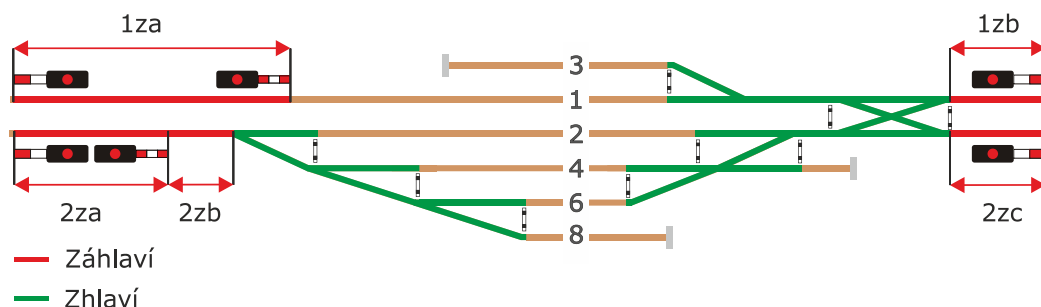
Obrázek 28

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



Obrázek 29

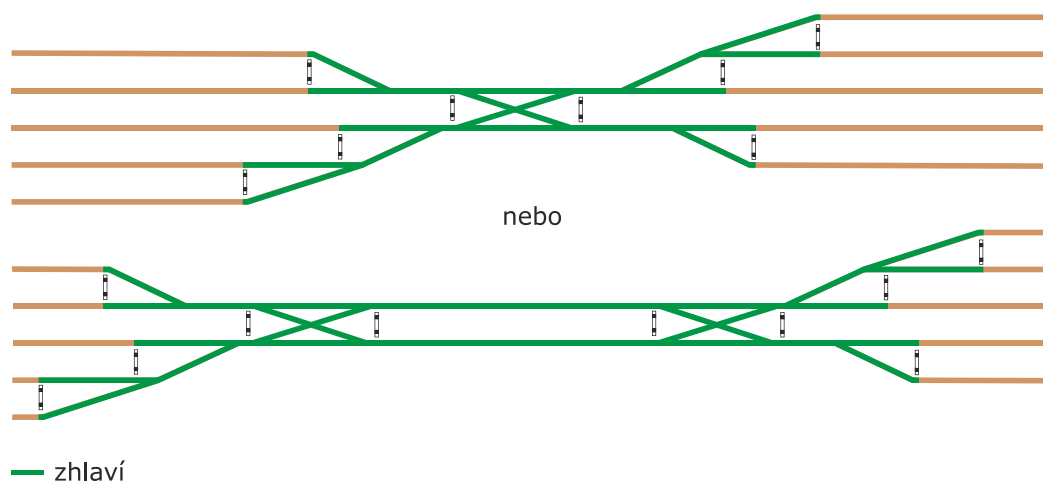
- (7) **Zhlaví** je část kolejiště s výhybkami:
a) navazující bezprostředně na záhlaví stanice, odbočky, dopravny D3, dopravny RB (viz znázornění na obrázku 30 tohoto článku) nebo



Obrázek 30

- b) rozdělující skupiny kolejí (střední zhlaví, viz znázornění na obrázku 31 tohoto článku)¹¹.

¹¹ 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“.

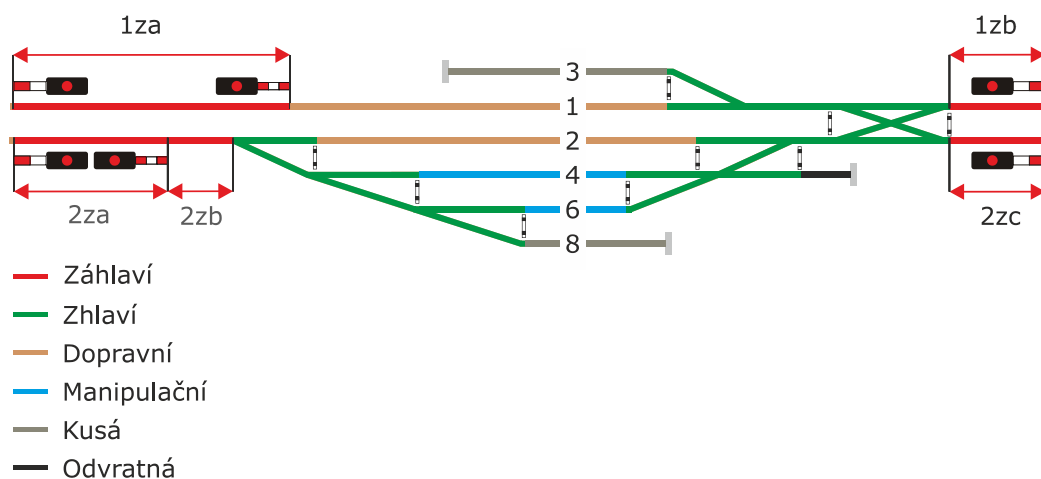


Obrázek 31

- (8) Samostatná výhybka nebo kolejová spojka se nepovažuje za zhlaví.
- (9) **Staniční koleje** jsou koleje:
- a) mezi zhlavími ve stanici (viz znázornění na obrázku 30 tohoto článku),
 - b) v dopravně D3 s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími,
 - c) v dopravně D3 bez kolejového rozvětvení mezi lichoběžníkovými tabulkami (viz znázornění na obrázku 29 tohoto článku),
 - d) v dopravně RB s kolejovým rozvětvením mezi zhlavími,
 - e) v dopravně RB bez kolejového rozvětvení mezi označnými (viz znázornění na obrázku 28 tohoto článku).
- (10) Staniční koleje mohou být průběžné i kusé.
- (11) **Dopravní koleje** (dále také i „koleje určené pro jízdu vlaků“) jsou staniční koleje primárně určené pro vjezdy, průjezdy nebo odjezdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunu.
- (12) **Manipulační koleje** jsou staniční koleje určené pro manipulaci s vozidly, případně staniční koleje pro jiné účely. Podrobnosti stanoví ZDD.
- (13) **Spojovací kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej spojující jednotlivé obvody stanice nebo na ně navazující kolejiště, popřípadě spojující stanice v železničním uzlu nebo stanice s vlečkou (nejedná-li se o traťovou kolej).
- (14) **Koleje určené pro jízdu vlaků** je společný název pro dopravní koleje, část zhlaví, po kterém se uskutečňují jízdy vlaků, pro záhlaví a případně i pro spojovací koleje, po kterých se uskutečňují jízdy vlaků. Na těchto kolejích se mohou uskutečňovat i jízdy PMD a posunu.
- (15) **Hlavní kolej** je dopravní kolej, která je přímým pokračováním průběžné traťové koleje alespoň na jednom zhlaví. Není-li možno určit tímto způsobem hlavní kolej, rozhodne gestorský útvar tohoto předpisu¹², která dopravní kolej se označí jako hlavní kolej.
- (16) **Předjízdna kolej** je dopravní kolej sousedící s hlavní kolejí a sloužící především pro předjíždění vlaku jiným vlakem jedoucím stejným směrem.
- (17) **Vjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro vjezdy vlaků. Tato kolej není uzpůsobena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá přímo u koleje hlavní návěstidlo nebo návěstidlo s návěstí **Konec vlakové cesty**, u kterého končí vlaková cesta, není kolejí vjezdovou.

¹² V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

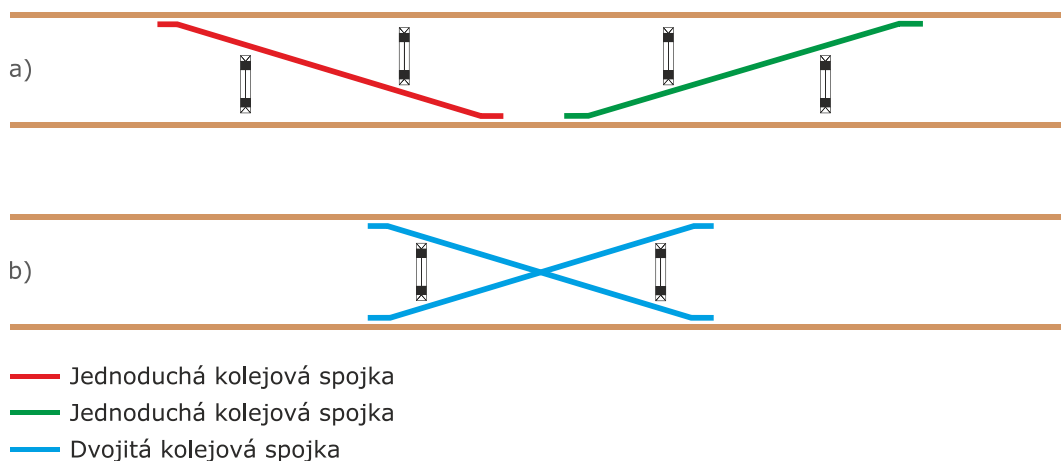
- (18) **Odjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá hlavní návěstidlo, které je platné pro tuto kolej, není kolejí odjezdovou pro daný směr jízdy (vyjma stanice bez odjezdových návěstidel).
- (19) **Odvrtná kolej** je manipulační kolej zřízená za účelem zabránění nežádoucímu vjetí vozidel do vlakové, popřípadě posunové cesty.
- (20) **Kusá kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej zakončená zpravidla zarážedlem.
- (21) **Nakládková a vykládková kolej** je manipulační kolej určená pro nakládku nebo vykládku zboží z železničních vozů.
- (22) **Odstavná kolej** je manipulační kolej určená k odstavování vozidel.
- (23) **Směrová kolej** je dopravní, nebo manipulační kolej ve směrové skupině seřadovací stanice, určená pro shromažďování vozů podle jejich určení.
- (24) **Přisunová kolej** je manipulační kolej, která slouží k přisunu vozů na svážný pahrbek.
- (25) **Výtažná kolej** je manipulační kolej, která je určena k vytahování souprav vozidel za účelem jejich rozřadění.
- (26) Příklady kolejí ve stanici (viz znázornění na obrázku 32 tohoto článku).



Obrázek 32

- (27) **Kolejová spojka** je spojení dvou sousedních kolejí pomocí výhybek (viz znázornění na obrázku 33 tohoto článku)¹³. Kolej mezi výhybkami v kolejové spojkce se nečísluje.

¹³ Kolejová spojka může být konstruována jako jednoduchá [znázornění na obrázku 33 a) tohoto předpisu]. Dvojitou kolejovou spojkou se označuje kolejová konstrukce, kdy se dvě jednoduché kolejové spojky vzájemně kříží [znázornění na obrázku 32 b) tohoto předpisu].



Obrázek 33

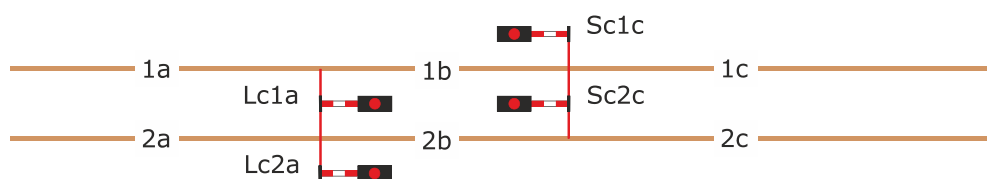
- (28) **Kolejový úsek** je pro potřeby tohoto předpisu společný pojem pro část koleje určené pro vyhodnocení nepřítomnosti kolejového vozidla (kolejové obvody a úseky vymezené počítači náprav). Za kolejový obvod jsou považovány i izolované kolejnice a izolované koleje. Tam, kde je tímto předpisem stanovena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

Čl. 45 Číslování staničních kolejí

- (1) Staniční koleje (včetně kusých, výtažných a odvrtných kolejí) musí být označeny arabskými čísly, popřípadě se čísla doplní i písmenem podle zásad stanovených v tomto článku. V jedné dopravně se stejné označení kolejí nesmí opakovat. Označovat koleje slovními názvy je zakázáno.
- (2) Hlavní kolej ve stanici na jednokolejně trati se označí arabským číslem 1. Ve stanicích na dvoukolejně nebo vícekolejně trati se hlavní koleje číslují jako koleje traťové.
- (3) Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi se číslují padesátkovými sériemi. Příklady číslování těchto kolejí jsou uvedeny v „Příloze A.2“ tohoto předpisu.
- (4) Označení nulté staniční koleje se může v dopravě použít pouze v případě, že je v pokračování nulté traťové koleje¹⁴.
- (5) Nultá staniční kolej není sudou ani lichou kolejí. Zavádí-li se dopravní opatření (např. výluka trakčního vedení) pro nultou staniční kolej, musí to být v pokynu, resp. v dokumentu (písémném rozkazu, VR) výslovně uvedeno.

¹⁴ Ustanovení tohoto odstavce musí být uplatňováno u staveb, které budou projektovány po dni účinnosti tohoto předpisu.

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



Obrázek 34

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

Čl. 46 Číslování traťových kolejí

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

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

Díl 2 Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky

Čl. 47 Základní pojmy

- (1) **Výhybkou** se rozumí kolejové zařízení umožňující přechod drážních vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy.
- (2) **Obvod výhybky**¹⁵ je pro účely předpisů pro provozování dráhy vymezen úsekem koleje:
a) u jednoduché výhybky od hrotů jazyků po námezník,
b) u křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky od námezníku po námezník.
- (3) **Obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu** je úsek koleje v obvodu stanice nebo odbočky, který
a) začíná:
aa) od hlavního návěstidla, umístěného přímo u koleje nebo
ab) od návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty** nebo
ac) od úrovně vjezdového návěstidla správné koleje, nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo;
b) v případě obvodu výhybek přilehlých k vjezdovému nebo cestovému (vloženému) návěstidlu končí poslední pojížděnou výhybkou:

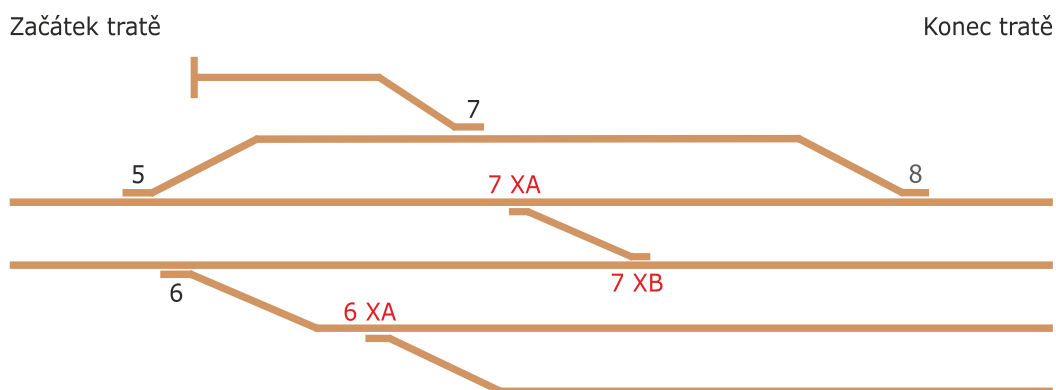
¹⁵ Pro potřeby vymezení vyloučené výhybky se za začátek jednoduché výhybky považuje stavební začátek výhybky (výměnový styk); u křižovatkové výhybky stavební začátek/konec výhybky (počáteční/koncový styk).

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

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

Čl. 48 Číslování výhybek a kolejových křižovatek

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



Obrázek 35

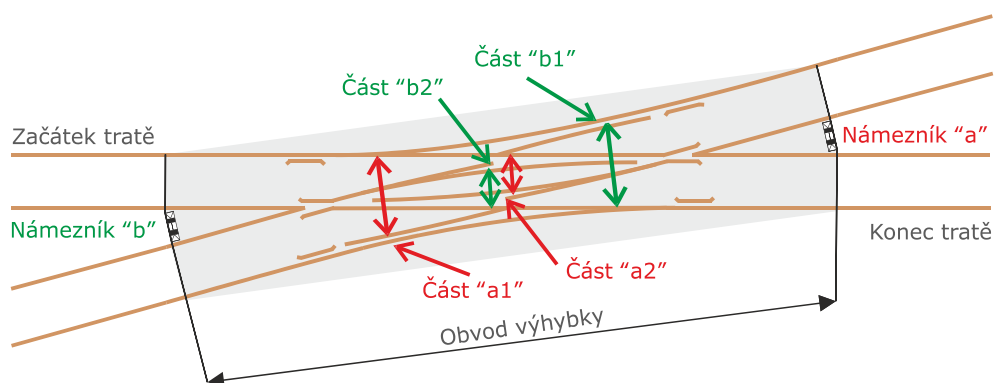
- (8) Po odstranění výhybek mohou zůstat jejich čísla neobsazená.
- (9) Číslování výhybek v rámci přestavby stanice je uvedeno v [Čl. 49](#) tohoto předpisu.
- (10) V případě, že je jednoduchá výhybka vybavena PHS, označují se výměna a PHS indexem „e“, za který je ještě přiřazeno číslo „1, 2“, přičemž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



-

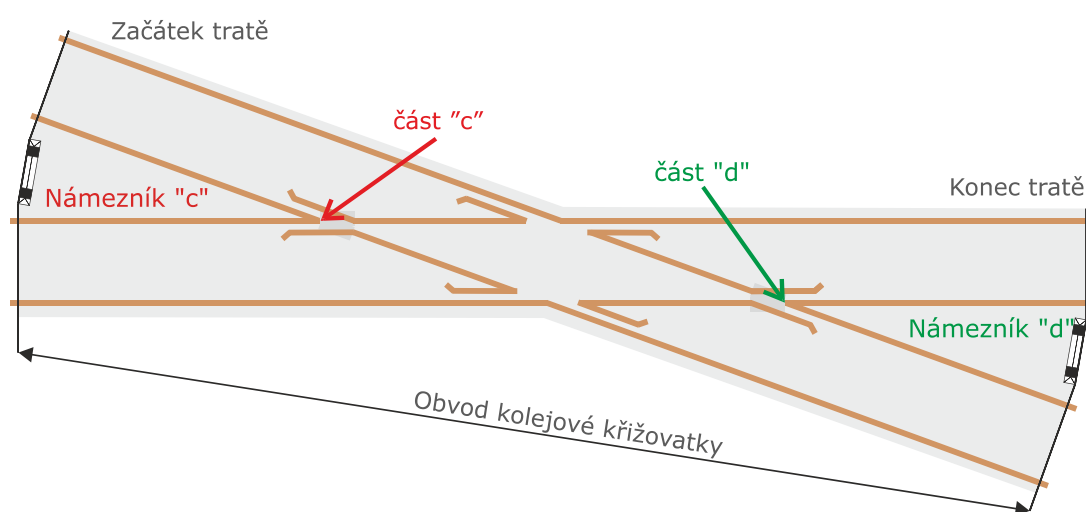
Obrázek 37

- vytvořil systém dne 25.05.22 pro Výpis z D1 pro výpravčí



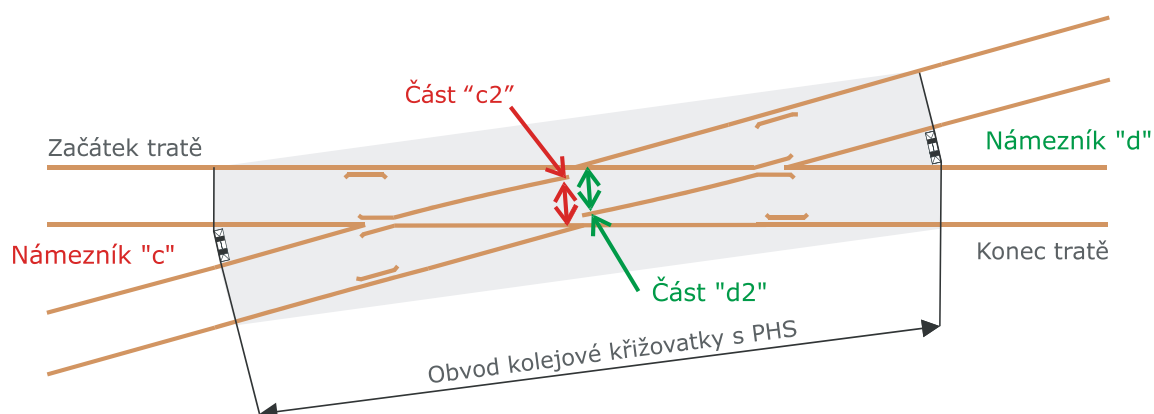
Obrázek 38

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



Obrázek 39

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



Obrázek 40

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

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

Čl. 49 **Číslování výhybek a kolejových křižovatek v rámci přestavby**

- (1) Příklady grafického znázornění číslování výhybek v rámci rekonstrukce nebo přestavby jsou uvedeny v „Příloze A.3“ tohoto předpisu.
- (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. 48** odst. 7 tohoto předpisu.
- (3) Další zásady označování duplicitních výhybek během stavebních postupů:
- a) při číslování výhybek se v rámci jedné dopravní 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 očíslována 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 jen „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 příslušného OŘ Správy železnic.

Čl. 50 **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 odvrát 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 PO 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.

Čl. 51 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 pečeti, zapíše do záznamníku datum a čas, kdy byly klíče pečety, 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 PO nebo jím určený zástupce musí mít v úschově náhradní klíče těch výhybek, od nichž má v úschově hlavní klíče.
- (9) Bylo-li by třeba při mimořádných opatřeních podle odst. 7 tohoto článku pečeti 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).

Čl. 52 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 odvrát, 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 jen „předpis T100“).

Čl. 53 Pečetění náhradních klíčů

- (1) Náhradní klíče pečetí přednosta PO. Odchytky může stanovit ZDD.
- (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 Správy železnic tak, aby klíč nemohl být použit bez poškození pečetě. V ZDD musí být uvedeno označení pečetidla (popř. vzor pečetidla).
- (3) Náhradní klíče musí být zapečetěny do 5 pracovních dnů od jejich použití.

Čl. 54 Obsluha výhybek

- (1) Opatření uváděná v tomto článku se vztahují i na výhybky a kolejové křižovatky s 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 výhybkářů¹⁶, určí ZDD každému z nich přesně povinnosti a odpovědnost za bezpečnost vlakové cesty a posunové cesty.
- (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 těmito zaměstnanci určit obvod jejich působnosti.
- (5) Výhybkář přestavuje výhybky:
- a) pro jízdu vlaků a PMD jedoucího na/z provozované (nevyložené) koleje jen na přímý pokyn výpravčího, daný:
 - zabezpečovacím zařízením,
 - telekomunikačním zařízením nebo
 - ústně;
 - b) pro jízdy posunových dílů na provozované (nevyložené) koleji na přímý pokyn zaměstnance řídícího posun;
 - c) pro jízdy posunových dílů na/z vyloučené koleje a po vyloučené koleji podle pokynů zaměstnance pro řízení sledu. Výhybky a výkolejky ve vyloučené koleji, které jsou závislé na výhybkách v provozované koleji (např. odvrtné výhybky), mohou být přestavovány pouze se souhlasem výpravčího;
 - d) při údržbě nebo opravě výhybky na pokyn udržujícího zaměstnance. Udržující zaměstnanec může dát pokyn výhybkáři k přestavení výhybky i prostřednictvím výpravčího.
- (6) S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:

¹⁶ 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.).

- a) přestavovat výměny nebo PHS pokud přes ně byla dovolena jízda vozidla;
- b) přestavovat výměny nebo PHS výhybek a kolejových **křížovatek obsazených** vozidly;
- c) pojíždět výhybky nebo výhybky a kolejové křížovatky 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 vozidlo obsazeno 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 pojižděné a odvrátné 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) V případě, že ve stanici s DOZ není přítomen zaměstnanec řízení provozu Správy železnic, může výpravčí (traťový dispečer) požádat strojvedoucího (popř. **strojvedoucím určeného člena obsluhy vlaku nebo strojvedoucího činného** hnacího vozidla zařazeného ve vlaku) 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). V případě, že zaměstnanec dopravce odsouhlasí zjištění závady, musí výpravčí s tímto zaměstnancem sjednat podmínky zajišťující bezpečnost jeho pohybu a práce v kolejišti. V případě, že je strojvedoucí na vlaku (PMD, posunovém dílu) sám, může tuto žádost odmítnout.
- (11) Bezpečnost pohybu a práce v kolejišti zaměstnance dopravce podle odst. 10 tohoto článku musí být zajištěna:
- a) zastavením provozu nebo
- b) zavedením bezpečnostní pomalé jízdy.
- (12) V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení apod.) je nutno přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek na místě.
- (13) Správné přestavení výhybek pro požadovanou jízdní cestu musí být přezkoušeno podle ustanovení předpisu Z1.

Čl. 55 **Poruchy výhybek a kolejových křižovatek**

- (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.

Čl. 56 **Ošetřování výhybek a kolejových křižovatek**

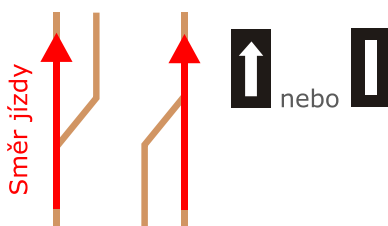
- (1) Udržování výhybek, kolejových křižovatek a jejich zabezpečovacího zařízení v čistotě, čištění a mazání jejich posuvných a pohyblivých částí, čištění prostor u spojovacích tyčí, žlábků jazyků, srdcovek a přídržnic a udržování výhybkových návěstidel v použitelném stavu je povinností zaměstnanců OSPD. Odpovědnost za osvětlování výhybkových návěstidel stanoví ZDD.
- (2) Výhybky a kolejové křižovatky prohlédnou obsluhující zaměstnanci Správy železnic nejméně jednou během směny. ZDD může interval prohlídek obsluhujícímu zaměstnanci Správy železnic stanovit jinak (na základě podkladů OSPD) nebo prohlídku výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek nařídit i jinému odborně způsobilému zaměstnanci.
- (3) Při prohlídce výhybek a kolejových křižovatek se zaměstnanci přesvědčí:
 - a) zda zjevně viditelné součásti, včetně přídatných zařízení, jako např. válečkové stoličky, jsou všechny a zjevně provozuschopné;
 - b) zda posuvné a pohyblivé části mají lehký chod;
 - c) zda posuvné a pohyblivé části (včetně ploch kluzných stoliček), u kterých dochází ke kontaktu s jazykem výměny, jsou správně čištěny a mazány;
 - d) zda prostor mezi jazyky a opornicemi, mezi hroty srdcovky a křídlovými nebo kolenovými kolejnicemi, žlábků v srdcovce a u přídržnic a prostory mezi spojovacími tyčemi jsou zbaveny nežádoucích nečistot, vody, sněhu, ledu, námrazy apod.;
 - e) zda jazyky těsně přiléhají k opornicím a pohyblivé hroty srdcovek ke křídlovým a kolenovým kolejnicím; toho se musí u ručně přestavovaných výhybek dosáhnout již pouhým přestavením páky výměníku;
 - f) zda výhybková návěstidla jsou správně nasazena a náležitě upevněna; tato návěstidla smějí změnit polohu jen současně se změnou polohy výměny a PHS;
 - g) zda svítlny a osvětlovací zařízení jsou v upotřebitelném stavu a zabezpečovací zařízení není zjevně poškozené;
 - h) zda je uzavřen závěr jazyku výměny (popř. i PHS).
- (4) Po prohlídce výhybek a kolejových křižovatek obsluhujícím zaměstnancem, jiným odborně způsobilým zaměstnancem nebo zaměstnancem provádějícím čištění a mazání, zapíše zaměstnanec, který prohlídku provedl, výsledek prohlídky do telefonního zápisníku toho zaměstnance, do jehož obvodu výhybka nebo kolejová křižovatka podle ZDD patří. Odchylné místo zápisu může stanovit ZDD.
- (5) V případě zjištění poruchy na výhybce nebo kolejové křižovatce, která ohrožuje bezpečnost provozování dráhy anebo drážní dopravy, musí být postupováno podle předpisu Z1.

Čl. 57 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.
- (3) Je-li výhybkové návěstidlo poškozeno, chybí-li nebo má-li pochybnou, popř. nesprávnou návěst, musí být o této skutečnosti neprodleně informován zaměstnanec, který výhybku obsluhuje, jestliže tuto závadu nezjistil sám.
- (4) Zjistí-li poškození výhybkového návěstidla výhybkář, 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 zaměstnanec řídícího posun výhybkář sám, musí takto učinit prostřednictvím výpravčího. Zaměstnanec řídící posun musí o této skutečnosti informovat strojvedoucího (zaměstnanec 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, hlavní směr jízdy, a u kterých výhybek (výkolejek) se za snížené viditelnosti používají světelné návěsti.

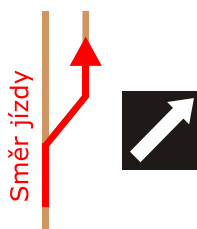
Čl. 58 Návěsti návěstidel jednoduchých levostranných a pravostranných výhybek

- (1) Návěst **Jízda přímým směrem** (*svislý bílý obdélník postavený na kratší straně v černém poli nebo 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 přímým směrem proti hrotu i po hrotu.



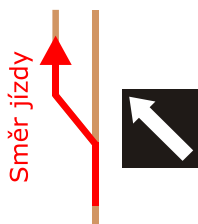
Obrázek 41

- (2) Návěst **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 proti hrotu odbočným směrem doprava.



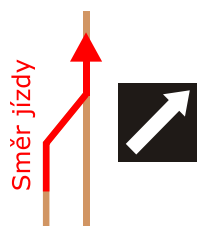
Obrázek 42

- (3) Návěst **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 proti hrotu odbočným směrem doleva.



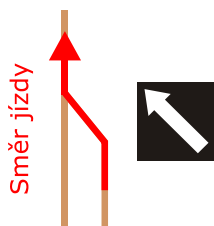
Obrázek 43

- (4) Návěst **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 po hrotu z odbočného levého směru.



Obrázek 44

- (5) Návěst **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 po hrotu z odbočného pravého směru.

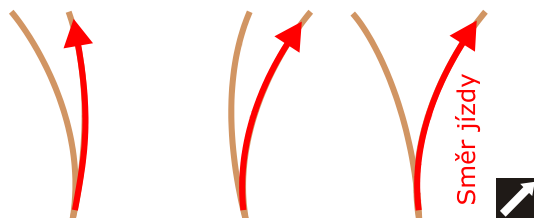


Obrázek 45

Čl. 59

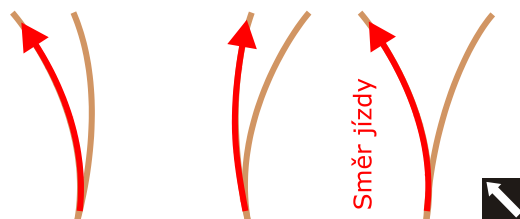
Návěsti návěstidel jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek

- (1) Návěst **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 proti hrotu doprava.



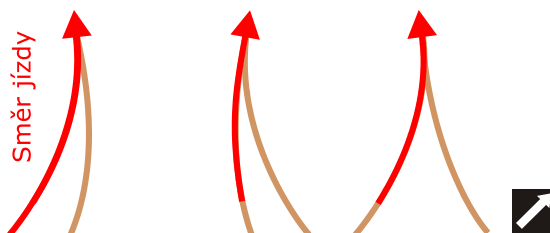
Obrázek 46

- (2) Návěst **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 proti hrotu doleva.



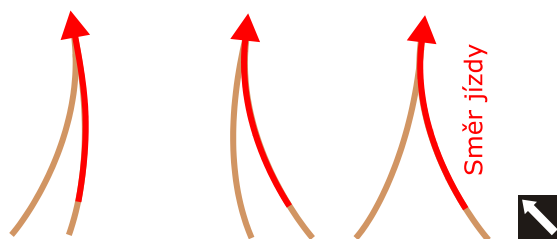
Obrázek 47

- (3) Návěst **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 při jízdě po hrotu zleva.



Obrázek 48

- (4) Návěst **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 při jízdě po hrotu zprava.

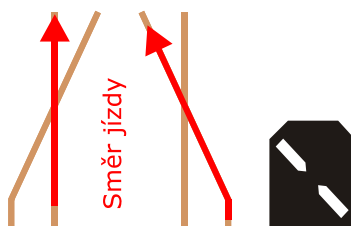


Obrázek 49

Čl. 60

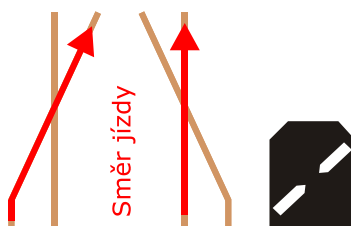
Návěsti návěstidel křižovatkových výhybek

- (1) U křižovatkových výhybek s PHS se přestavení výměn i přestavení přestavitelných srdcovek návěstí stejným návěstním znakem jako u křižovatkových výhybek bez PHS.
- (2) Nemá-li u křižovatkové výhybky v souladu poloha výměny a PHS, ukazuje návěstidlo křižovatkové výhybky pochybnou návěst.
- (3) Návěst **Jízda přímým směrem zprava doleva** [dva bílé obdélníkové šípky v černém poli (hroty k sobě) směřující z pravého dolního rohu šikmo vzhůru do levého horního rohu; obdélníkové šípky mohou být vyrobeny z reflexního materiálu] informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku přímým směrem zprava doleva.



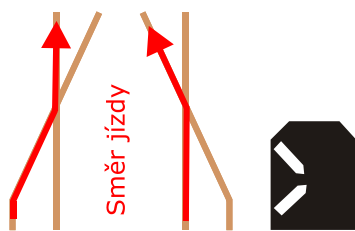
Obrázek 50

- (4) Návěst **Jízda přímým směrem zleva doprava** [dva bílé obdélníkové šípky v černém poli (hroty k sobě) směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do pravého horního rohu; obdélníkové šípky mohou být vyrobeny z reflexního materiálu] informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku přímým směrem zleva doprava.



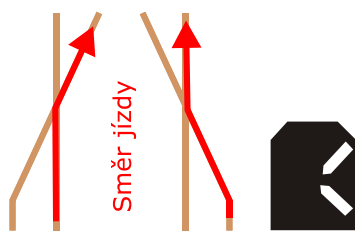
Obrázek 51

- (5) Návěst **Jízda odbočným směrem zleva doleva** [dva bílé obdélníkové šípky v černém poli (hroty k sobě) tvořící úhel mezi levým dolním rohem, středem a levým horním rohem; obdélníkové šípky mohou být vyrobeny z reflexního materiálu] informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku **odbočným** směrem zleva doleva.



Obrázek 52

- (6) Návěst **Jízda odbočným směrem zprava doprava** [dva bílé obdélníkové šípky v černém poli (hroty k sobě) tvořící úhel mezi pravým dolním rohem, středem a pravým horním rohem; **obdélníkové** šípky mohou být vyrobeny z reflexního materiálu] informuje u křižovatkových výhybek po kontrole správného přestavení výhybky o směru jízdy přes výhybku **odbočným** směrem zprava doprava.



Obrázek 53

Čl. 61

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 nejsou výhybky v přednostní poloze přestaveny, 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.

Čl. 62

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 žlutě orámovaným návěstním štítem nebo návěstní svítilny.



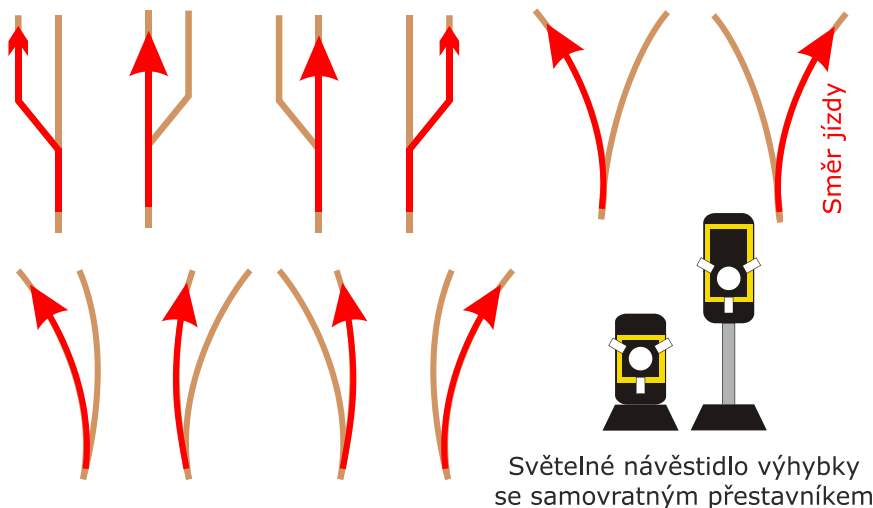
Obrázek 54

- (4) Světelná návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem se mohou umísťovat vpravo nebo vlevo vedle kolejí, pro které platí.
- (5) Návěst výhybkového návěstidla výhybek se samovratným přestavníkem přestavené v přednostní poloze, platná pro směr jízdy po hrotu, musí mít značení žlutým orámováním z reflexního materiálu (viz znázornění na obrázku 55 tohoto článku). Takto značená návěstidla informují o možnosti pojíždět po hrotu tyto výhybky v samovratném režimu přestavování, i když nejsou přestaveny pro požadovanou jízdu vozidel.



Obrázek 55

- (6) Návěst **Jízda zajištěna** (bílé zábleskové světlo) světelného návěstidla výhybky se samovratným přestavníkem informuje o správném přestavení výměny do přednostní polohy (viz znázornění na obrázku 56 tohoto článku).

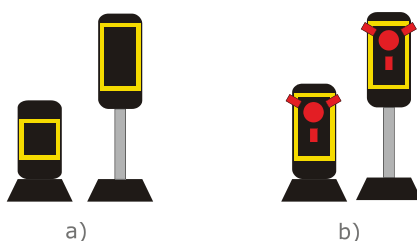


Obrázek 56

- (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.

Čl. 63 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** [znázorněna na obrázku 57 a) tohoto článku], nebo
 - b) na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem **svítí** červené zábleskové světlo [znázorněno na obrázku 57 b) tohoto článku].



Obrázek 57

- (2) Při jízdě drážního vozidla proti hrotu přes výhybku v samovratném režimu přestavování musí strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu) vždy zastavit, není-li mu na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem návěstěna návěst **Jízda zajištěna**.
- (3) Za to, že čelo vlaku (PMD, posunového dílu) zastaví před výhybkou vybavenou světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavníkem v samovratném režimu přestavování, která není přestavena do přednostní polohy při jízdě drážního vozidla proti hrotu výhybky, odpovídá strojvedoucí, popř. zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu).
- (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).
- (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) Na tratích D3 postupuje strojvedoucí a dirigující dispečer též podle ustanovení předpisu D3 a podle ustanovení předpisu Z1.
- (8) Na tratích RB postupuje strojvedoucí a dispečer RB též podle ustanovení předpisu D4 a podle ustanovení předpisu Z1.

Díl 3 **Výkolejky a návěstidla výkolejek**

Čl. 64 **Základní pojmy**

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

Čl. 65 **Číslování výkolejek**

- (1) Ustanovení tohoto článku platí pro stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3, dopravní RB, nákladiště a vlečky vlastněné a provozované Správou železnic.
- (2) Výkolejky se číslují podle stejných zásad jako výhybky. U výkolejek se před označení přidá zkratka „Vk“ (např. „Vk7“, „Vk2XA“).
- (3) U výkolejek na vlečkách se před zkratku Vk přidá ještě velké písmeno, zpravidla začáteční písmeno názvu vlečky, např. „TVk1“.
- (4) Na vlastní výkolejce se zkratka „Vk“ neuvádí. U výkolejek Správy železnic umístěných na vlečkách se však na svodný klín doplní k číslu výkolejky i počáteční písmeno v označení výkolejky, např. u výkolejky „TVk1“ se na vlastní výkolejce uvede pouze „T1“.

Čl. 66 **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.

Čl. 67 **Obsluha výkolejek**

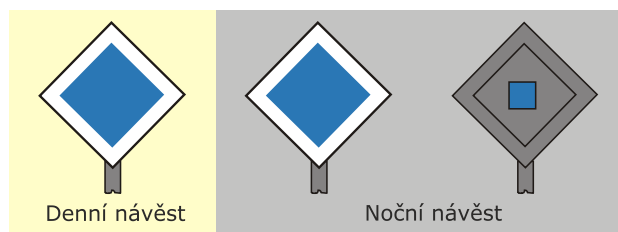
- (1) Výkolejky obsluhují a za jejich správné přestavení odpovídají výhybkáři podle zásad, které platí pro obsluhu výhybek stanovené v [Čl. 54](#) tohoto předpisu.
- (2) ZDD musí stanovit, že povinnosti výhybkáře při obsluze ručně nebo místně přestavované výkolejky při posunu plní odborně způsobilí zaměstnanci dopravce.

Čl. 68 Ošetřování výkolejek

- (1) Pro čištění, mazání, osvětlování, prohlídky, poruchy a opravy výkolejek platí stejné zásady jako u výhybek.
- (2) Při prohlídce výkolejek je nutno se přesvědčit, zda:
 - a) nejsou na výkolejce zjevné závady, zejména zda závěrná tyč není prohnutá nebo zkrácená a **zda se** zámeček výkolejky lehce odemyká;
 - b) místo pro sklopení výkolejky není zaneseno blátem, kamením, ledem apod. a zda je řádně odvodněno;
 - c) návěstidla jsou správně nasazena a náležitě upevněna, a zda mění svou polohu jen při změně polohy výkolejky;
 - d) je osvětlovací zařízení v upotřebitelném stavu.
- (3) Po prohlídce výkolejek obsluhujícím zaměstnancem, jiným odborně způsobilým zaměstnancem nebo zaměstnancem provádějícím čištění a mazání, zapíše zaměstnanec, který prohlídku provedl, výsledek prohlídky do telefonního zápisníku toho zaměstnance, do jehož obvodu výkolejka podle ZDD patří. Odchylné místo zápisu může stanovit ZDD.

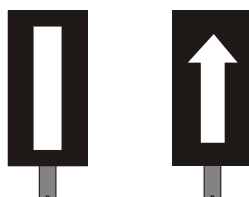
Čl. 69 Vstřícná návěstidla výkolejek, točen a přesuven

- (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 se umísťují i na konci kusých kolejí a na vratech.
- (4) Návěstidla na konci kusých kolejí a na vratech ukazují jen návěst **Posun zakázán**, nemusí být na vstřícných návěstidlech a mohou být umístěna i uprostřed koleje, pro kterou platí.
- (5) Návěst **Posun zakázán** [čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem (denní i noční návěst); modré světlo (noční návěst)] zakazuje posunovat přes nebo za takto označené místo. Návěstidlo může být vyrobeno z *reflexního* materiálu.



Obrázek 58

- (6) Návěstidlo s návěstí **Posun zakázán** na konci kusých kolejí musí být umístěno přímo na zarážedle nebo je-li před zarážedlem přes koleje umístěn pražec, musí být tato návěst umístěna nejdále v úrovni tohoto pražce.
- (7) Návěst **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.



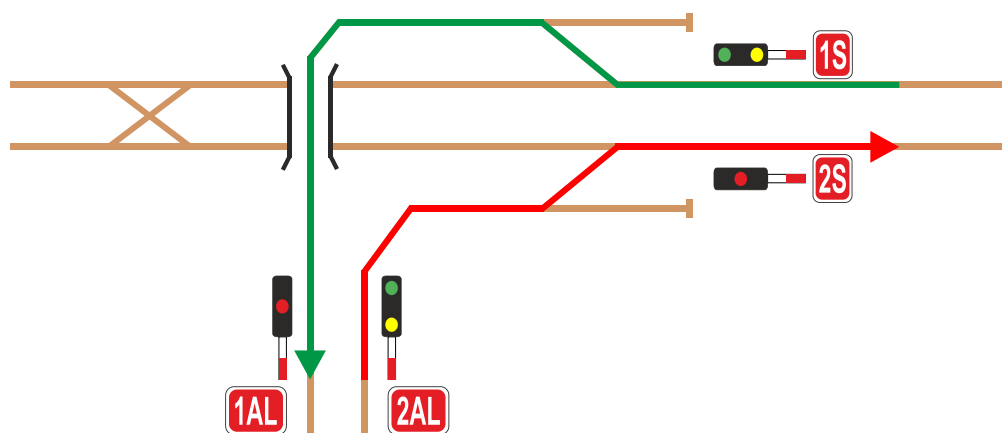
Obrázek 59

Kapitola III Návěstidla a návěsti

Díl 1 Základní pojmy – všeobecně

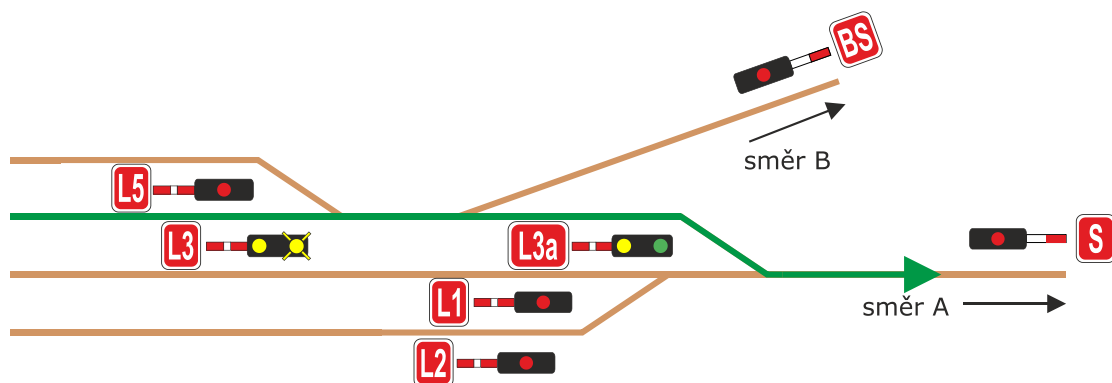
Čl. 70 Základní pojmy – hlavní návěstidla

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



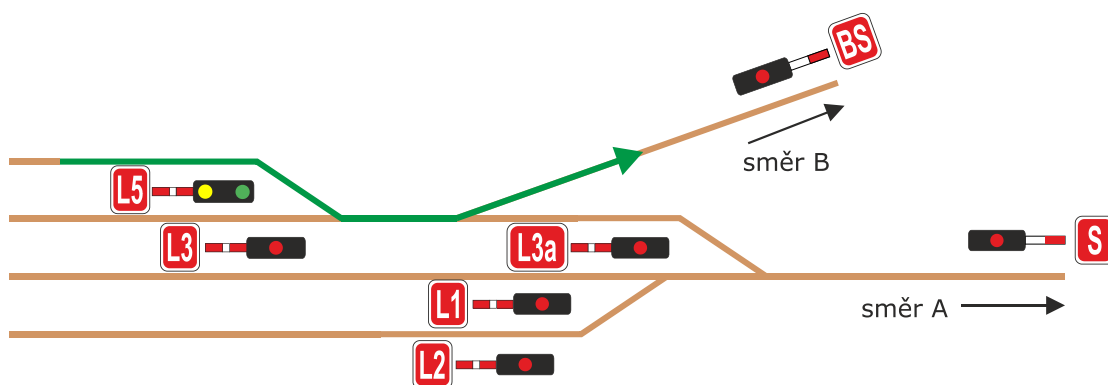
Obrázek 60

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



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

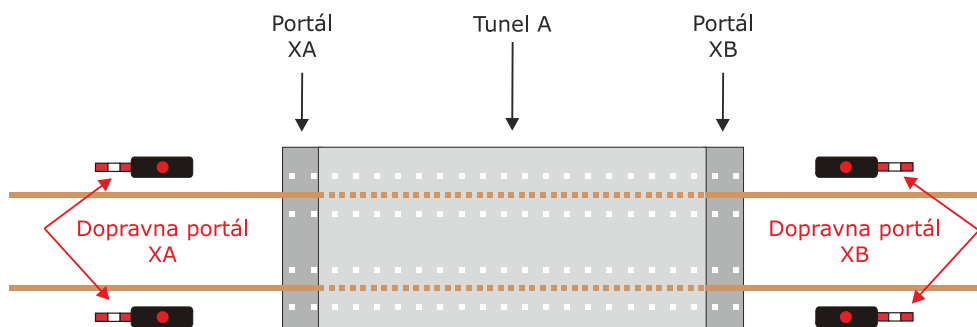
Obrázek 61



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

Obrázek 62

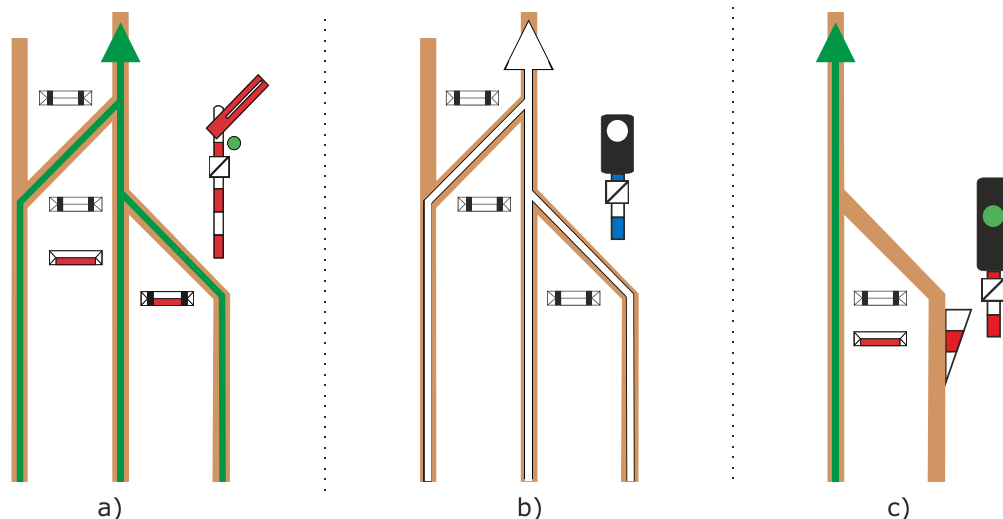
- (8) **Oddílové návěstidlo** je hlavní návěstidlo na širé trati, které dovoluje nebo zakazuje vjezd vlaku do následujícího traťového oddílu. Oddílové návěstidlo AB může být v odůvodněných případech umístěno i v obvodu stanice (zpravidla na záhlaví, v blízkosti vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy),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



Obrázek 63

- (11) **Vložené návěstidlo** je hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun, které buď informuje, ze které koleje je postavena jízdní cesta, nebo určuje konec jízdní cesty. Vložené návěstidlo se nově nezřizuje.

- (12) **Společné návěstidlo** je skupinové návěstidlo, jehož návěsti platí pro všechny koleje stanice (odbočky) a je umístěno na záhlaví. Společné návěstidlo může být umístěno i v dopravně D3.
- (13) **Skupinové návěstidlo** je nepřenosné návěstidlo, jehož návěsti platí pro určitou skupinu kolejí [viz znázornění na obrázku 64 a) a b) tohoto článku]. Jako skupinové návěstidlo musí být označeno i seřaďovací, cestové nebo odjezdové návěstidlo platné jen pro jednu kolej, pokud není umístěno přímo vedle koleje (nad kolejí), pro kterou platí, a jeho návěsti by mohly ovlivňovat pohyb vozidel na jiné koleji [viz znázornění na obrázku 64 c) tohoto článku].



Obrázek 64

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

Čl. 71

Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla

- (1) **Samostatná předvěst** je 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.

Čl. 72 Základní pojmy pro vzdálenosti

- (1) **Zábrzdná vzdálenost** je vzdálenost, na které musí vlak bezpečně zastavit z rychlosti, kterou smí v daném úseku tratě jet. Zábrzdná vzdálenost se stanovuje jednotně podle technických parametrů tratě a uvádí se v TTP.
- (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),
 - b) vzdálenost mezi návěstidly, stanovená tímto předpisem (např. mezi předvěstníkem a rychlostníkem, Tabulí před zastávkou a návěstí **Konec nástupiště** apod.),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 hlavními návěstidly nebo mezi samostatnou opakovací předvěstí a hlavním návěstidlem, která nezaručuje, že vlak bezpečně zastaví z rychlosti, kterou má dovoleno v daném úseku jet.
- (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 v příslušném mezistaničním úseku.

Díl 2 Zřizování a umísťování návěstidel

Čl. 74 Umísťování návěstidel

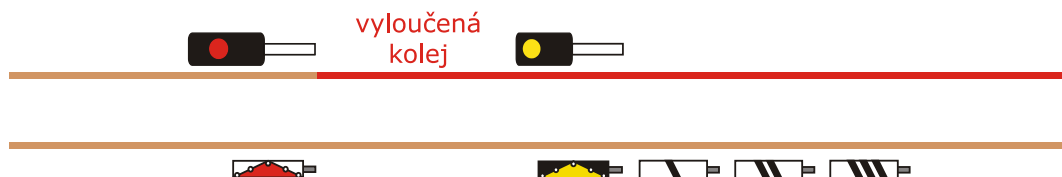
- (1) Nepřenosná návěstidla se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí, nebo nad kolejí s následujícími odchylkami:
 - a) všechna návěstidla na širé trati a na hranici mezi širou tratí a dopravnou, platná pro levou krajní kolej dvou a více kolejné trati, se umísťují vlevo vedle koleje, pro kterou platí;
 - b) všechna návěstidla na širé trati a na hranici mezi širou tratí a dopravnou, platná pro levou krajní kolej souběhů kolejí při osově vzdálenosti k pravé sousední koleji, 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 více kolejné trati a při souběhů kolejí mezi vjezdovým návěstidlem a krajní výhybkou dopravní, kromě seřadovacích návěstidel umístěných bezprostředně před krajní výhybkou dopravní, se umísťují přednostně vlevo vedle koleje, pro kterou platí.
- (2) Námezdníky, koncovníky, hraničníky, drhlíky, návěstidla točen, kolejových vah a přesuven a návěstidla s návěstmi **Místo zastavení, Konec nástupiště, Hranice izolovaného úseku, Hranice obvodu nákladíště nebo vlečky** je dovoleno umístit i na opačné straně koleje, vždy ale přímo u koleje.
- (3) Staničníky, sklonovníky, skupinová návěstidla a návěstidla s návěstí **Číslo dopravní** je dovoleno umístit i na opačné straně a nemusí být umístěny přímo u koleje.
- (4) Pro zajištění stavebně technických parametrů dráhy nebo dohlednosti nepřenosných návěstidel je dovoleno umístit na opačné straně, přímo u koleje:

- a) hlavní návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti, seřaďovací návěstidla, opakovací seřaďovací návěstidla, spádovištní návěstidla, opakovací spádovištní návěstidla, kmenové přejezdníky a opakovací přejezdníky za podmínek stanovených Správou železnic¹⁷;
- b) 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.
- (5) V případě, že je na opačné straně umístěno hlavní návěstidlo, samostatná předvěst, 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**.
- (6) Pokud hlavní zpracovatel nestanoví 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 návěstí platí při jízdě po nesprávné koleji (viz znázornění na obrázku 65 tohoto článku).



Obrázek 65

- (7) 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 znázornění na obrázku 66 tohoto článku).



Obrázek 66

- (8) Pokud je strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu) zpraven o neplatnosti (platnosti) hlavního návěstidla, neplatí (platí) tím i jeho samostatná předvěst, opakovací předvěst, předvěstní upozorňovadla samostatných předvěstí i vzdálenostní upozorňovadla. V písemných rozkazech se neplatnost (platnost) samostatných předvěstí, opakovacích předvěstí, předvěstních a vzdálenostních upozorňovadel neuvádí.
- (9) Přenosná návěstidla (pokud tento předpis nestanoví jinak) se umísťují na jednokolejně širé trati a ve stanici přímo vpravo od koleje, pro kterou platí; na vícekolejně 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.
- (10) Přímou vpravo nebo přímou vlevo od koleje, pro kterou platí, je dovoleno umístit přenosná varovná návěstidla (mimo výstražných terčů), přenosná návěstidla s návěstí **Místo zastavení** nebo s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu**.

¹⁷ V době schválení tohoto předpisu je to TNŽ 34 2620 a Pokyn GR č. 12/2009.

- (11) Přenosná návěstidla musí být umístěna vždy i pro případ jízdy proti správnému směru nebo po nesprávné koleji (s výjimkou vyloučené koleje).
- (12) Zásady pro umísťování návěstidel jsou uvedeny v „Příloze F“ tohoto předpisu.

Čl. 75 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 neprenosné návěstidlo platí.



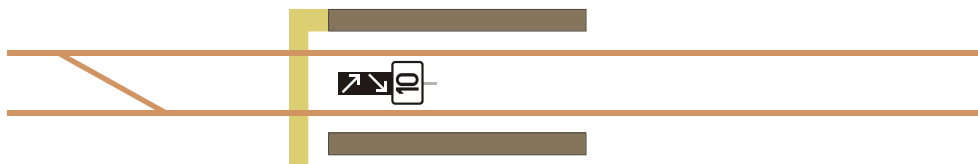
Obrázek 67

- (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 neprenosné 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 znázornění na obrázku 68 tohoto článku).



Obrázek 68

- (4) Je-li neproměnné neprenosné návěstidlo umístěné přímo u koleje, pro kterou platí, a mimořádně platí i pro sousední kolej, musí být označeno dvěma indikátorovými tabulkami se šipkou (viz znázornění na obrázku 69 tohoto článku).



Obrázek 69

- (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 předpisu¹⁸. Takto umístěná návěstidla musí být uvedena:
- a) v TTP, jedná-li se o návěstidla na širé trati a na hranici mezi širou tratí a stanicí (výhybnou, odbočkou, dopravnou D3 nebo dopravnou RB);
 - b) v ZDD, jedná-li se o návěstidla umístěná ve stanici (výhybně, odbočce, dopravně D3 nebo dopravně RB).
- (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 předpisu¹⁹. Informace o umístění indikátorové tabulky na příslušném návěstidle musí být uvedena v ZDD.

¹⁸ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

¹⁹ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

-
- A stylized illustration of a road scene. On the left, there are two tall traffic lights with red lights illuminated. Below them are speed limit signs: one with the number '3' and a downward arrow, and another with the number '10' and a downward arrow. Further right, there is a smaller traffic light with a red light illuminated, and another speed limit sign with the number '100' and a downward arrow. The road is represented by a series of red and white rectangular blocks.

Obrázek 70

- ## Čl. 76
- ### Směrová šipka

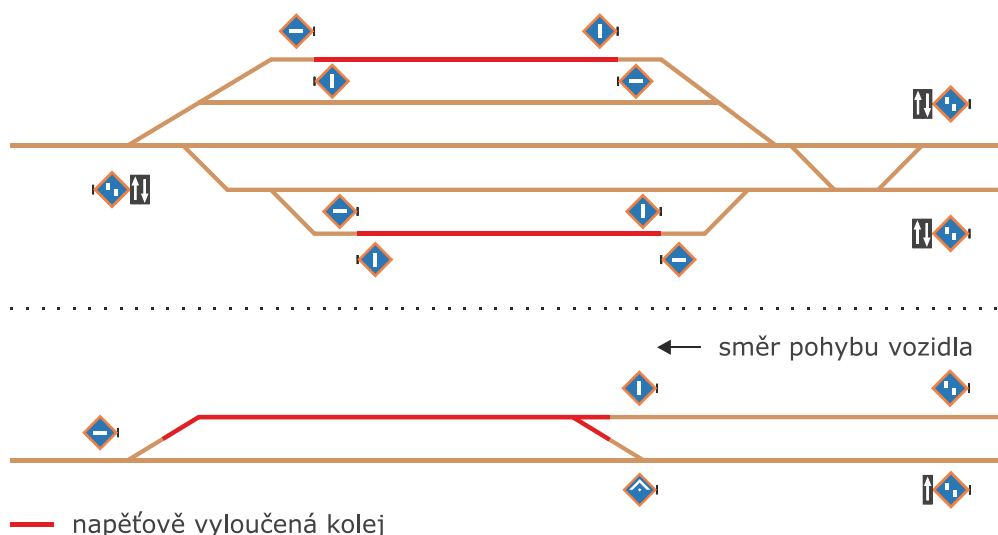
-

Obrázek 71

-

Obrázek 72

- vytvořil systém dne 25.05.22 pro Výpis z D1 pro výpravčí



Obrázek 73

- (4) 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.

Díl 3 Používání a viditelnost návěstidel

Čl. 77 Používání návěstidel a návěstí

- (1) Návěsti uvedené v tomto předpise platí pro organizování a řízení drážní dopravy na provozované (nevyložené) koleji a při jízdě z provozované koleje na vyloučenou kolej nebo opačně. Platnost návěstidel na vyloučené koleji je stanovena v [Čl. 408](#) tohoto předpisu.
- (2) Platnost návěstidel uvedených v tomto předpise na tratích vybavených ETCS je uvedena v předpise **SŽ D1 ČÁST DRUHÁ – Dopravní a návětní předpis pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem**²⁰.
- (3) 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.
- (4) Jakýkoliv pokyn, dáváný ústně, písemně nebo telekomunikačním zařízením, může být nahrazen návěstí, pokud je tato návěst předpisem Správy železnic stanovena.
- (5) Návěsti stanovené předpisem dopravce musí být určeny pouze pro zaměstnance vykonávající činnosti pro dopravce.
- (6) Dávat pokyny návěstmi nebo umísťovat přenosná návěstidla je dovoleno jen zaměstnanci, který je pro tuto činnost odborně způsobilý.
- (7) Za správné umístění přenosného návěstidla odpovídá ten zaměstnanec, který toto návěstidlo umístil.
- (8) 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.
- (9) Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.

²⁰ Ode dne vydání předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ

- (10) 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).
- (11) Ruční návěsti (pokud tento předpis nestanoví jinak) se dávají vlevo nebo vpravo od koleje, pro kterou jsou určeny, ze stanovišť nebo z vozidel jedoucích i stojících. Pokud zaměstnanec nedává ruční návěsti ze svého stanoviště, musí je dávat z takového místa, aby je zaměstnanec, kterému jsou určeny, mohl správně vnímat.
- (12) Ruční návěsti musí být dávány tak dlouho, jak stanoví pro jednotlivé návěsti tento předpis. Není-li to stanoveno, pak 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.
- (13) 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.
- (14) Bylo-li světelné hlavní návěstidlo před rozsvícením návěsti zhaslé, smí se strojvedoucí řídit návěstí dovolující jízdu nejdříve po 5 sekundách (odhadem) od jejího rozsvícení.
- (15) 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.
- (16) Změnit návěst dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu nebo změnou návěsti přikázat rychlost nižší je dovoleno, jen pokud:
- a) vlak před tímto návěstidlem stojí a strojvedoucí byl o změně návěsti informován a potvrdil, že pokynu rozumí,
 - b) strojvedoucí může pokyn daný změněnou návěstí splnit.
- (17) V případě ohrožení bezpečnosti provozování dráhy anebo drážní dopravy je však dovolena změna návěsti nepřenositelných návěstidel kdykoliv. O změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu, musí být strojvedoucí ihned po změně návěsti informován.
- (18) Při snížené viditelnosti odpovídá za správné vyjádření návěsti:
- a) zaměstnanec obsluhující nepřenositelné návěstidlo, které má pouze noční světelnou návěst, není-li k tomu určen ZDD jiný zaměstnanec;
 - b) zaměstnanec, který návěstidlo umístil nebo jeho umístění schválil;
 - c) zaměstnanec, dávající ruční návěst.
- (19) 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.
- (20) Doporučený přiděl návěstidel pro některá pracovní zařazení zaměstnanců Správy železnic i dopravců je uveden v „Příloze B.1“ tohoto předpisu.

Čl. 78 Viditelnost návěstí

- (1) Nezaměnitelné vnímání viditelných návěstí za snížené viditelnosti musí být zajištěno:
- a) světelnou návěstí, nebo

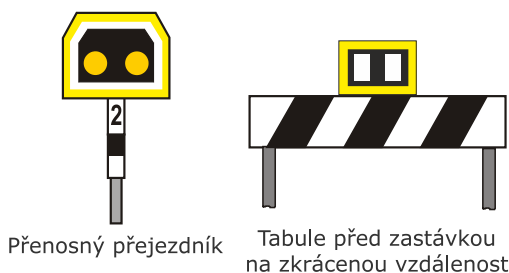
- b) tak, že celý návěsní znak nebo jeho důležité části jsou vyrobeny na základě zářadčích nebo vzorových listů z odrazek (reflexního materiálu), nebo
- c) jejich dáváním na osvětleném místě nebo osvětlením návěstidla, pokud není stanovena příslušná noční návěst.
- (2) Za správné dávání ruční návěsti při snížené viditelnosti odpovídá zaměstnanec, který tuto návěst dává.

Čl. 79 Reflexní zvýraznění návěstidel

- (1) Žlutým reflexním prvkem se zvýrazňují:
- a) přenosné přejezdníky vždy;
- b) návěstidla s návěstí **Zkrácená vzdálenost**.

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 74

- (3) Zvýraznění jiných návěstidel může povolit pouze gestorský útvar tohoto předpisu²¹. Žlutým reflexním prvkem se nesmí zvýrazňovat výhybková návěstidla, světelná návěstidla, návěstidla přidružená k hlavním návěstidlům, návěstidla přidružená k předvěstem a návěstidla pro elektrický provoz.

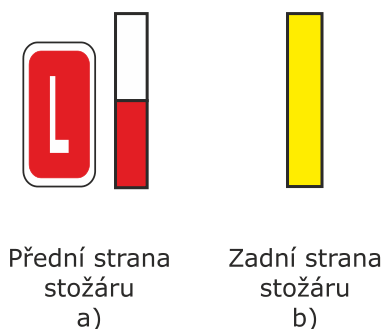
Díl 4 Značení hlavních návěstidel

Čl. 80 Značení hlavních návěstidel – všeobecně

- (1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení světelných hlavních návěstidel. Příklady označovací štítků světelných hlavních návěstidel jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných hlavních návěstidel.
- (2) Světelná hlavní návěstidla umístěná na tratích vybavených ETCS se označují podle stejných zásad uvedených v tomto předpise. Podrobnosti jsou stanoveny v předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ²².

²¹ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu
²² Ode dne schválení předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ.

- (3) Značení hlavních mechanických návěstidel a vložených návěstidel je uvedeno v Kapitole XIX tohoto předpisu („Přechodná ustanovení“).
- (4) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:
- označovacím štítkem;
 - označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);
 - označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;
 - jen označovacím pásem.
- (5) Stožárová světelná hlavní návěstidla musí mít označovací pás.
- (6) Bílý označovací pás a označovací pás s červenými a bílými pruhy může být nahrazen nátěrem stožáru.
- (7) Označovací pás vjezdového návěstidla musí být umístěn i na zadní straně stožáru.
- (8) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.
- (9) **Světelná hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** mají značení:
- vjezdová návěstidla červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a na přední straně stožáru nátěry nebo označovací pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky [viz znázornění na obrázku 75 a) tohoto článku], na zadní straně stožáru označovacím pásem žluté barvy [viz znázornění na obrázku 75 b) tohoto článku];



Obrázek 75

- odjezdová, cestová, krycí, oddílová návěstidla (hlásky, hradla, AH, AB s funkcí krycího návěstidla) a návěstidla dopravní Portál červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky;



Obrázek 76

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



Obrázek 77

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



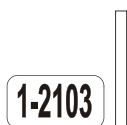
Obrázek 78

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



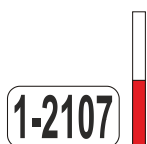
Obrázek 79

- (12) **Oddílová návěstidla AB** mají značení bílými označovacími štítky s černými nápisy a nátery stožárů nebo bílými označovacími pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 80

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



Obrázek 81

- (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.

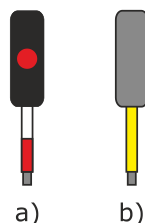


Obrázek 82

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

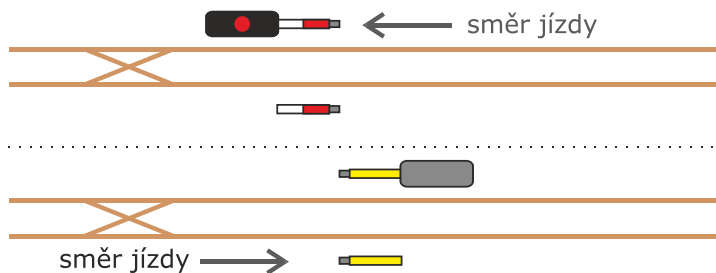
Čl. 81 Značení vjezdových návěstidel

- (1) U světelných vjezdových návěstidel se umísťuje na stožár návěstidla z přední strany označovací pás s červenými a bílými pruhy stejné délky [viz znázornění na obrázku 83 písm. a) tohoto článku] a ze zadní strany návěstidla označovací pás žluté barvy [viz znázornění na obrázku 83 písm. b) tohoto článku].



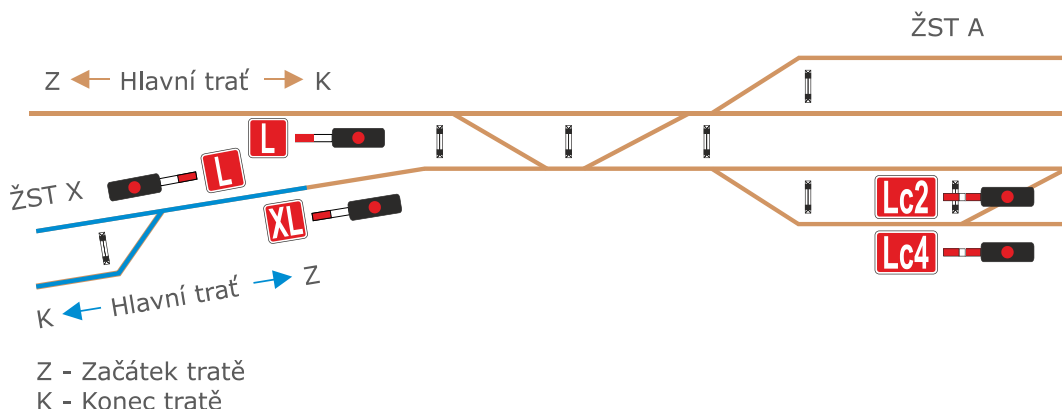
Obrázek 83

- (2) Žlutý označovací pás informuje strojvedoucího o konci obvodu stanice nebo odbočky.
- (3) V případě, že je vjezdové návěstidlo umístěno na lávce (krakorci), umísťuje se:
- označovací pás s červenými a bílými pruhy stejné délky vpravo vedle návěstního štítu pro příslušný směr jízdy;
 - označovací pás žluté barvy na lávku (krakorec) přímo nad kolejí, pro kterou platí.
- (4) Označovací pás žluté barvy se na stožár, lávku (krakorec) neumisťuje v případě, že je vstřícně k vjezdovému návěstidlu umístěno jiné hlavní návěstidlo platné pro daný směr jízdy.
- (5) 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 znázornění na obrázku 84 tohoto článku).



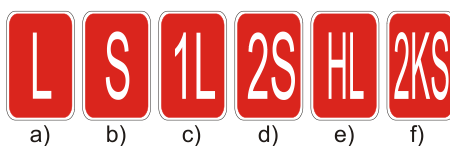
Obrázek 84

- (6) Vjezdová návěstidla se označují písmenem „L” pro směr od začátku ke konci tratě a písmenem „S” pro směr od konce k začátku tratě. Jde-li o vjezdová návěstidla z dvou a více kolejné tratě, musí mít před písmenem „L” nebo „S” číslo koleje, pro kterou platí (např. „1L”, „2S”).
- (7) Vjezdová návěstidla v odbočných stanicích, která platí pro vjezd z odbočných tratí, mají před písmenem „L” nebo „S” počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné stanice, dopravní D3 nebo dopravní RB (např. „HL”, „KS”); viz znázornění na obrázku 85 tohoto článku. Jde-li o vjezd z více kolejné tratě, mají před písmenem „L” nebo „S” (počátečním písmenem názvu sousední nebo jiné stanice) číslo koleje, pro kterou platí (např. „1KL”, „2KS”).
- (8) V odbočných stanicích je pro označení návěstidel v celém obvodu stanice (včetně vjezdových návěstidel) směrodatná hlavní trať.



Obrázek 85

- (9) Mohlo-li by některé označení vjezdových návěstidel vést k nejasnostem (např. „LL“, „SS“) 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.).
- (10) Na odbočkách, do nichž zaústí z každého směru vícekolejná trať, mají vjezdová návěstidla před písmenem „L“ nebo „S“ počáteční písmeno názvu sousední stanice (jiné stanice) a číslo traťové koleje, pro kterou platí. Číslo traťové koleje musí být uvedeno v případě, že na vícekolejných tratích je vjezdové návěstidlo umístěno u všech traťových kolejí.
- (11) Příklady označovacího štítků vjezdových návěstidel.



Obrázek 86

- a) vjezdové návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě;
- b) vjezdové návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě;
- c) na vícekolejně trati vjezdové návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí;
- d) na vícekolejně trati vjezdové návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí;
- e) vjezdové návěstidlo z odbočné tratě pro směr jízdy od začátku tratě; první písmeno uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati;
- f) na vícekolejně trati vjezdové návěstidlo z odbočné tratě pro směr jízdy od konce tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí, první písmeno za číslem uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati.
- (12) Značení vjezdových návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 82

Značení odjezdových návěstidel

- (1) Odjezdová návěstidla se označují písmenem „L“ pro směr od začátku ke konci tratě a písmenem „S“ pro směr od konce k začátku tratě a podle následujících zásad:

- a) odjezdová návěstidla přímo u koleje, pro kterou platí, mají za písmenem „L“ nebo „S“ číslo této koleje (např. „L1“, „S3b“);
- b) skupinová odjezdová návěstidla mají za písmenem „L“ nebo „S“ čísla krajních kolejí, pro které platí (např. „L7-3“);
- c) společná odjezdová návěstidla umístěná na jednokolejné trati na záhlaví mají za písmenem „L“ nebo „S“ počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné stanice, dopravní D3 nebo dopravní RB (např. „LH“);
- d) společná odjezdová návěstidla umístěná na vícekolejné trati na záhlaví mají za písmenem „L“ nebo „S“ počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné stanice, dopravní D3 nebo dopravní RB a číslo traťové koleje (např. SH1).
- (2) 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.).
- (3) Společná odjezdová návěstidla se nesmí označovat písmeny, která by mohla být zaměnitelná s jinými návěstidly (např. „SC“, „LC“, „SK“, „LK“).
- (4) Příklady označovacích štítků odjezdových návěstidel.

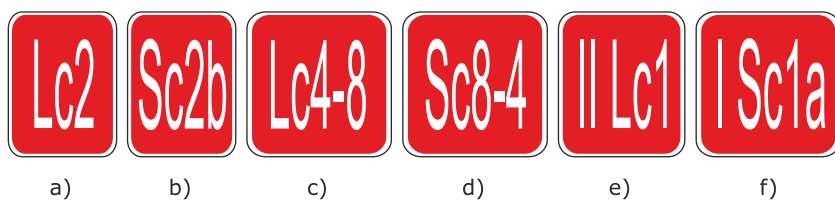


Obrázek 87

- a) odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- b) odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- c) skupinové odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro které platí. Platí pro koleje číslo 5, 3 a 1;
- d) skupinové odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro které platí. Platí pro koleje číslo 1, 3 a 5;
- e) na jednokolejné trati společné odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě; písmeno za písmenem „L“ uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati;
- f) na vícekolejné trati společné odjezdové návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě; písmeno za písmenem „S“ uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati a číslo traťové koleje, pro kterou platí.

Čl. 83 Značení cestových návěstidel

- (1) Cestová návěstidla se označují písmenem „L“ pro směr od začátku ke konci tratě a písmenem „S“ pro směr od konce k začátku tratě a připojí se malé písmeno „c“ a číslo koleje nebo číslo skupiny kolejí, pro kterou platí (např. „Lc2“, nebo „Sc3-7“, „Sc2b“).
- (2) Příklady označovacích štítků cestových návěstidel.



Obrázek 88

- a) cestové návestidlo pro směr jízdy od začátku tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- b) cestové návestidlo pro směr jízdy od konce tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- c) skupinové cestové návestidlo pro směr jízdy od začátku tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro kterou platí. Platí pro koleje číslo 4, 6 a 8;
- d) skupinové cestové návestidlo pro směr jízdy od konce tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro kterou platí. Platí pro koleje číslo 8, 6 a 4;
- e) cestové návestidlo pro směr jízdy od začátku tratě s číslem koleje, pro kterou platí; římské číslo uvádí pořadí od odjezdového návestidla (ve směru jízdy sestupně) při více cestových návestidlech u jedné koleje. Toto značení cestových návestidel se u nově zřizovaných cestových návestidel nesmí používat;
- f) cestové návestidlo pro směr jízdy od konce tratě s číslem koleje, pro kterou platí; římské číslo uvádí pořadí od odjezdového návestidla (ve směru jízdy sestupně) při více cestových návestidlech u jedné koleje. Toto značení cestových návestidel se u nově zřizovaných cestových návestidel nesmí používat.

Čl. 84

Značení indikátorů na samostatných stožárech

- (1) Indikátory na samostatných stožárech se označují zkratkou „Is“, k níž se připojí označení odjezdového nebo cestového návestidla, ke kterému je indikátor na samostatném sloupku ve vazbě (např. „IsL2-6“, „IsSc3“).
- (2) Štítek indikátorů je bílý s černým nápisem.
- (3) Příklady označovacích štítků indikátorů na samostatných stožárech.



Obrázek 89

- a) indikátor na samostatném stožáru, příslušející k odjezdovému návestidlu „L2-6“;
- b) indikátor na samostatném stožáru, příslušející k odjezdovému návestidlu „S5“.

Čl. 85

Značení oddílových návestidel

- (1) Oddílová návestidla na hláskách, hradlech a oddílová návestidla AH se označují obdobně jako vjezdová návestidla písmeny „L“ nebo „S“ a připojeným malým písmenem „o“ (např. „So“). Jde-li o oddílová návestidla na dvou a více kolejích, musí mít před písmeny „Lo“ nebo „So“ číslo koleje, pro kterou platí (např. „1Lo“, „2So“).

- (2) Oddílová návěstidla AB se označují ve směru od začátku ke konci tratě vždy lichým číslem nejbližšího hektometru a od konce k začátku tratě vždy sudým číslem nejbližšího hektometru.
- (3) Oddílová návěstidla AB na vícekolejných tratích mají před vlastním označením ještě označení koleje, pro kterou platí a jsou od něj oddělena pomlčkou (např. „2–487“, „1–487“).
- (4) Příklady označovacích štítků oddílových návěstidel.



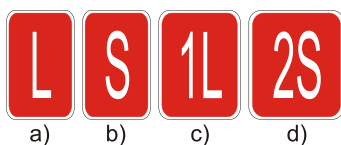
Obrázek 90

- a) oddílové návěstidlo hradla (oddílové návěstidlo AH) nebo hlásky pro směr jízdy od začátku tratě;
- b) oddílové návěstidlo hradla (oddílové návěstidlo AH) nebo hlásky pro směr jízdy od konce tratě;
- c) na vícekolejně trati oddílové návěstidlo hradla (oddílové návěstidlo AH) nebo hlásky pro směr jízdy od začátku tratě s číslem traťové koleje, pro kterou platí;
- d) na vícekolejně trati oddílové návěstidlo hradla (oddílové návěstidlo AH) nebo hlásky pro směr jízdy od konce tratě s číslem traťové koleje, pro kterou platí;
- e) oddílové návěstidlo AB na jednokolejně trati nebo na dvoukolejně trati s jednosměrným AB od začátku tratě; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu;
- f) oddílové návěstidlo AB na vícekolejně trati od začátku tratě; první číslo je číslo traťové koleje, pro kterou platí; druhé číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu;
- g) oddílové návěstidlo AB na vícekolejně trati od konce tratě; první číslo je číslo traťové koleje, pro kterou platí; druhé číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu.
- (5) Značení oddílových návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 86

Značení návěstidel dopravní Portál

- (1) Návěstidla dopravní Portál se označují písmenem „L“ nebo „S“ jako vjezdová návěstidla.
- (2) Jde-li o návěstidla dopravní Portál na dvou a vícekolejně trati, mají před písmenem „L“ nebo „S“ číslo koleje, pro kterou platí (např. „1L“).
- (3) Příklady označovacích štítků návěstidel dopravní Portál:



Obrázek 91

- a) návěstidlo dopravní Portál pro směr jízdy od začátku tratě;

- b) návěstidlo dopravní Portál pro směr jízdy od konce tratě;
- c) na vícekolejně trati návěstidlo dopravní Portál pro směr jízdy od začátku tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí;
- d) na vícekolejně trati dopravní Portál pro směr jízdy od konce tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí.

Čl. 87 Značení krycích návěstidel

- (1) Krycí návěstidla se označují obdobně jako vjezdová návěstidla písmeny „L“ nebo „S“ a připojeným malým písmenem „k“ (např. „Lk“, „Sk“).
- (2) Příklady označovacích štítků krycích návěstidel.



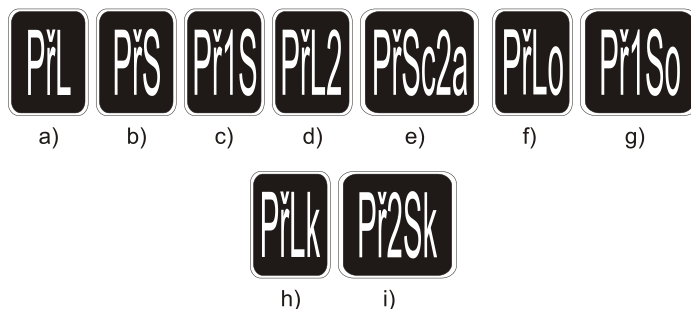
Obrázek 92

- a) krycí návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě;
- b) krycí návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě;
- c) na vícekolejně trati krycí návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí;
- d) na vícekolejně trati krycí návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě; číslo uvádí číslo traťové koleje, pro kterou platí;
- e) skupinové krycí návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě v dopravně s kolejovým rozvětvením s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro které platí. Platí pro koleje 3, 1, 2, 4 a 6;
- f) skupinové krycí návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě v dopravně s kolejovým rozvětvením s čísly krajních kolejí (zleva doprava ve směru jízdy), pro které platí. Platí pro koleje 6, 4, 2, 1 a 3.
- g) společné krycí návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě v dopravně s kolejovým rozvětvením; poslední písmeno uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati;
- h) společné krycí návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě v dopravně s kolejovým rozvětvením; poslední písmeno uvádí počáteční písmeno názvu sousední nebo jiné dopravní na příslušné trati.

Čl. 88 Značení samostatných předvěstí

- (1) V tomto článku jsou uvedeny pouze všeobecné zásady pro značení samostatných předvěstí. Příklady označovacích štítků jsou uváděny vždy v ustanoveních o příslušných předvěstech.
- (2) Samostatné předvěsti hlavních návěstidel se označují zkratkou „Př“ a označením hlavního návěstidla, k němuž patří (např. „PřL“, „PřSo“).

- (3) Samostatné předvěsti mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.
- (4) Příklady označovacích štítků samostatných předvěstí.



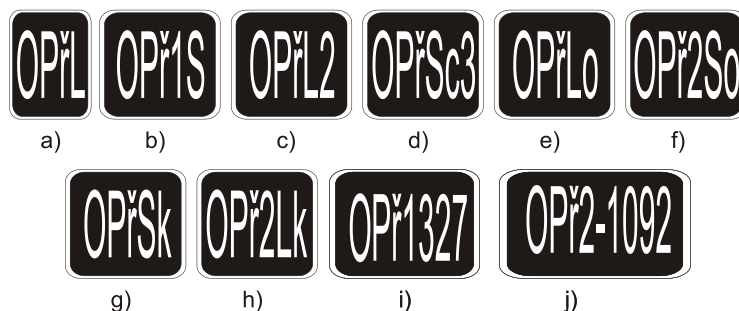
Obrázek 93

- a) samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portálu) „L“;
- b) samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portálu) „S“;
- c) na vícekolejné trati samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portálu) „1S“;
- d) samostatná předvěst k odjezdovému návěstidlu „L2“;
- e) samostatná předvěst k cestovému návěstidlu „Sc2a“;
- f) samostatná předvěst k oddílovému návěstidlu „Lo“;
- g) na vícekolejné trati samostatná předvěst k oddílovému návěstidlu „1So“;
- h) samostatná předvěst ke krycímu návěstidlu „Lk“;
- i) na vícekolejné trati samostatná předvěst ke krycímu návěstidlu „2Sk“.

Čl. 89

Označovací štítek samostatných opakovacích předvěstí

- (1) Samostatné opakovací předvěsti se označují zkratkou „OPř“ a označením hlavního návěstidla, ke kterému patří (např. „OPřL3“).
- (2) V případě, že hlavní návěstidlo má více samostatných opakovacích předvěstí, musí být před zkratkou „OPř“ doplněno římské číslo pořadí samostatných opakovacích předvěstí sestupně ve směru jízdy (např. „IIOPřS1“, „IOPřS1“).
- (3) Samostatné opakovací předvěsti mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.
- (4) Příklady označovacích štítků samostatných opakovacích předvěstí.



Obrázek 94

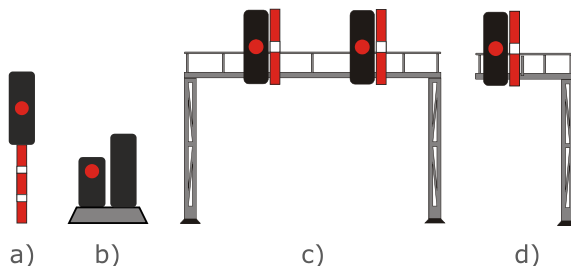
- a) samostatná opakovací předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portál) „L“;
- b) na vícekolejné trati samostatná opakovací předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portál) „1S“;
- c) samostatná opakovací předvěst k odjezdovému návěstidlu „L2“;
- d) samostatná opakovací předvěst k cestovému návěstidlu „Sc3“;
- e) samostatná opakovací předvěst k oddílovému návěstidlu „Lo“;
- f) na vícekolejné trati samostatná opakovací předvěst k oddílovému návěstidlu „2So“;
- g) samostatná opakovací předvěst ke krycímu návěstidlu „Sk“;
- h) na vícekolejné trati samostatná opakovací předvěst ke krycímu návěstidlu „2Lk“;
- i) na jednokolejné trati nebo na dvou a vícekolejné trati s jednosměrným AB samostatná opakovací předvěst k oddílovému návěstidlu AB, číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu oddílového návěstidla AB;
- j) na dvou a vícekolejné trati samostatná opakovací předvěst k oddílovému návěstidlu AB u druhé traťové koleje, číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu oddílového návěstidla AB.

Díl 5 Návěsti hlavních návěstidel

Čl. 90 Základní ustanovení

- (1) Návěst dávaná hlavním návěstidlem buď jízdu vlaku zakazuje, nebo dovoluje.
- (2) Návěst **Stůj** na hlavním návěstidle jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst **Posun dovolen**) jízdu vlaku dovolují a v případech stanovených tímto předpisem i předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla.
- (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 posunového 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) Návěstmi odjezdových **návěstidel**, **cestových návěstidel**, která plní funkci odjezdových návěstidel a vložených návěstidel, která dovolují jízdu vlaku, se v případech stanovených tímto předpisem provádí výprava vlaku.
- (6) Strojvedoucímu vlaku je zakázáno překročit rychlost návěstěnou hlavním návěstidlem.
- (7) Návěst odjezdového návěstidla stanice (odbočky) rychlost za obvodem výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nestanovuje.
- (8) Mezi závislými hlavními návěstidly nebo mezi samostatnou předvěstí a hlavním návěstidlem musí být zpravidla nejméně zábrzdná vzdálenost, na širé trati však nejvíce dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti.
- (9) Je-li mezi návěstidly vzdálenost kratší a přikazuje-li následující návěstidlo rychlost nižší nebo zastavení, musí být návěstěna zkrácená vzdálenost nebo nedostatečná zábrzdná vzdálenost.

- (10) Zábrazdné vzdálenosti na jednotlivých tratích jsou uvedeny v TTP a v závislosti na nejvyšší traťové rychlosti jsou stanoveny takto:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (11) Příklady světelných hlavních návěstidel.



Obrázek 95

- (12) Příklady pokynů vyjádřené návěstmi světelných návěstidel jsou graficky znázorněny v „Příloze A.4“ tohoto předpisu.

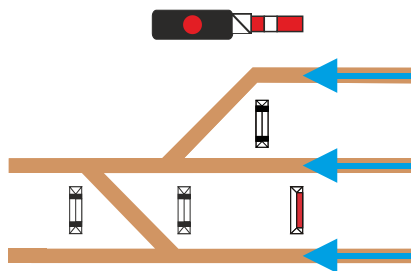
Čl. 91 Světelná návěst Stůj

- (1) Návěst **Stůj** (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku (PMD). Čelo jedoucího vlaku (PMD) musí zastavit 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**. Vzdáleností 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení. Strojvedoucí může zastavit co nejbližší před hlavním návěstidlem v případě, že je to nutné vzhledem k délce vlaku nebo na pokyn výpravčího.



Obrázek 96

- (2) Návěst **Stůj** hlavního návěstidla, platného pro jízdu vlaku i posun zakazuje také posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.



Obrázek 97

- (3) **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 po obdržení pokynu, který dovoluje jízdu kolem tohoto návěstidla.
- (4) Hlavní návěstidla s absolutním významem návěsti **Stůj** jsou:
- a) vjezdová návěstidla;
 - b) cestová návěstidla;
 - c) vložená návěstidla;
 - d) odjezdová návěstidla;
 - e) návěstidla dopravní Portál;
 - f) oddílová návěstidla hlásky, hradla, AH;
 - g) oddílová návěstidla AB s funkcí krycího návěstidla;
 - h) krycí návěstidla.
- (5) **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.
- (6) Hlavní návěstidla s permisivní návěstí **Stůj** jsou pouze oddílová návěstidla AB (vyjma oddílových návěstidel AB s funkcí krycích návěstidel označených označovací pásem s červenými a bílými pruhy).

Čl. 92

Návěst Stůj na vjezdovém návěstidle

- (1) Nejzávažnější návěstí vjezdových návěstidel je návěst **Stůj**.
- (2) 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.
- (3) Nemá-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice podle odst. 2 tohoto článku, ale strojvedoucí má telekomunikační spojení s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.
- (4) Nemá-li nesprávná kolej vjezdové návěstidlo, musí být strojvedoucí vlaku jedoucího po nesprávné koleji vždy zpraven písemným rozkazem o platnosti vjezdového návěstidla u správné koleje.
- (5) Na tratích, na kterých není provozován žádný vlakový rádiový systém, musí být vždy u vjezdového návěstidla zřízena skříňka s telefonem zapojeným do přivolávacího telefonního okruhu.
- (6) **Přivolávací telefonní okruh** je okruh určený pro telefonní styk výpravčího se strojvedoucím u vjezdového návěstidla na tratích, na kterých není provozován žádný traťový rádiový systém.

Čl. 93 Návěst Stůj na cestovém návěstidle

- (1) Nejzávažnější návěstí cestových návěstidel je návěst **Stůj**.
- (2) Cestová návěstidla platí pro:
 - a) vlaky. Cestová návěstidla platná pouze pro vlaky mohou platit i pro odjezd PMD ze stanice na provozovanou traťovou kolej pouze v případě, že je o této skutečnosti strojvedoucí PMD výpravčím zpraven;
 - b) PMD nebo posunový díl na provozované koleji, je-li cestové návěstidlo platné pro posun a pro kolej, na které se PMD nebo posunový díl nachází.

Čl. 94 Návěst Stůj na odjezdovém návěstidle

- (1) Nejzávažnější návěstí odjezdových návěstidel je návěst **Stůj**.
- (2) Odjezdová návěstidla platí pro:
 - a) vlaky a PMD;
 - b) posunový díl na provozované koleji, je-li odjezdové návěstidlo platné pro posun a pro kolej, na které se posunový díl nachází.

Čl. 95 Návěst Stůj na oddílových návěstidlech hradel a hlásek

- (1) Nejzávažnější návěstí oddílových návěstidel hradel a hlásek je návěst **Stůj**.
- (2) Oddílové návěstidlo hradla nebo hlásky platí pro vlaky.
- (3) Pro jízdu PMD oddílová návěstidla hradel a hlásek neplatí, ale pro správnou činnost traťového zabezpečovacího zařízení nebo PZZ mohou být tato návěstidla pro jízdu PMD obsluhována.
- (4) Je-li na oddílovém návěstidle hradla nebo hlásky návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku před tímto oddílovým návěstidlem vždy zastavit. Pokračovat za úroveň tohoto návěstidla může na pokyn zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje. Zjistí-li strojvedoucí, že strážník oddílu 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 hlásky, na kterém je umístěna návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**, a strojvedoucímu je dovolována jízda kolem tohoto návěstidla na **PN**, **RPN** nebo písemným rozkazem, musí strojvedoucí při jízdě kolem tohoto návěstidla jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.

Čl. 96 Návěst Stůj na oddílovém návěstidle automatického hradla

- (1) Nejzávažnější návěstí na oddílovém návěstidle AH je návěst **Stůj**.

- (2) Oddílové návěstidlo AH platí pro vlaky.
- (3) Pro jízdu PMD oddílové návěstidlo AH neplatí, ale pro správnou činnost traťového zabezpečovacího zařízení nebo PZZ může být toto návěstidlo pro jízdu PMD obsluhováno.
- (4) Je-li na oddílovém návěstidle AH návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku před tímto oddílovým návěstidlem zastavit. Pokračovat za úroveň tohoto návěstidla může na pokyn zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje.
- (5) Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** oddílového návěstidla AH ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice. Je-li platné oddílové návěstidlo AH poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu přední stanice ihned po zastavení vlaku u oddílového návěstidla AH.
- (6) Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice podle odst. 5 tohoto článku, ale strojvedoucí má spojení telekomunikačním zařízením s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.
- (7) 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**.

Čl. 97

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**.
- (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,které musí být kryto hlavním návěstidlem s absolutním významem návěstí **Stůj**.
- (4) Pro jízdu PMD oddílové návěstidlo AB s bílým označovacím pásem neplatí, ale pro správnou činnost traťového zabezpečovacího zařízení nebo PZZ je toto oddílové návěstidlo obsluhováno automatickou činností traťového zabezpečovacího zařízení.
- (5) Je-li na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku před tímto oddílovým návěstidlem AB zastavit a dále postupuje následovně:
 - a) nevidí-li strojvedoucí v následujícím traťovém oddílu konec drážního vozidla, 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 strojvedoucí v následujícím traťovém oddílu konec drážního vozidla, musí vyčkat, až drážní vozidla odjedou 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.
- (6) V případě, že je na oddílovém návěstidle AB s bílým označovacím pásem zřízen Op štít, musí strojvedoucí při jízdě za toto oddílové návěstidlo AB na návěst **Stůj** dodržet podmínky jízdy se zvýšenou opatrností přes přejezdy s PZZ v následujícím **traťovém** oddílu.

- (7) U poškozeného oddílového návěstidla AB s bílým označovacím pásem musí strojvedoucí jednat stejně, jako u oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj**.

Čl. 98

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 návěstí **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, se opatří označovacími pásy s červenými a bílými pruhy. Od účinnosti tohoto předpisu je zakázáno zřizovat oddílová návěstidla AB, která kryjí výhybky (vlečky, nákladiště).
- (4) Pro jízdu PMD oddílové návěstidlo AB s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy neplatí, ale pro správnou činnost traťového zabezpečovacího zařízení nebo PZZ je toto oddílové návěstidlo obsluhováno automatickou činností traťového zabezpečovacího zařízení.
- (5) 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 zaměstnance, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném mezistaničním oddílu.
- (6) 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.
- (7) Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice podle odst. 6 tohoto článku, ale strojvedoucí má spojení telekomunikačním zařízením s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.
- (8) U oddílového návěstidla AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, na kterém je umístěna návěst **Stanoviště 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**.
- (9) U poškozeného oddílového návěstidla AB s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy musí strojvedoucí jednat **stejně, jako** u oddílového návěstidla AB s **absolutní** návěstí **Stůj**.
- (10) 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.

Čl. 99

Návěst Stůj na návěstidle dopravního Portál

- (1) Návěstidla dopravního Portál platí pro vlaky a PMD.
- (2) Je-li na hlavním návěstidle dopravního Portál návěst **Stůj**, nesmí strojvedoucí vlaku (PMD) pokračovat za úroveň tohoto hlavního návěstidla bez pokynu výpravčího.
- (3) Strojvedoucí se po zastavení před návěstí **Stůj** návěstidla dopravního Portál ohlásí po uplynutí 5 minut výpravčímu přední stanice. Je-li platné návěstidlo dopravního Portál

poškozené, ohlásí se strojvedoucí výpravčímu ihned po zastavení vlaku u návěstidla dopravního Portál.

- (4) Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice podle odst. 3 tohoto článku, ale strojvedoucí má telekomunikační spojení s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

Čl. 100 Návěst Stůj na krycích návěstidlech

- (1) Nejzávažnější návěstí krycího návěstidla je návěst **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) Je-li na krycím návěstidle návěst **Stůj**, musí strojvedoucí vlaku před tímto návěstidlem zastavit. Pokračovat za úroveň tohoto návěstidla může na pokyn zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje.
- (4) Krycí návěstidlo platí:
- a) pro vlak;
 - b) pro jízdu PMD, pokud není jeho platnost zrušena písemným rozkazem;
 - c) pro posunový díl v dopravních s kolejovým rozvětvením, je-li to stanoveno ZDD.
- (5) Strojvedoucí 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.
- (6) Zastaví-li PMD před platným krycím návěstidlem, zakazujícím jízdu nebo poškozeným, postupuje strojvedoucí stejně, jako zastaví-li před takovým návěstidlem vlak.

Čl. 101 Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem

- (1) Návěsti dovolující jízdu vlaku vyjádřené jedním světlem dovolují strojvedoucímu jízdu vlaku a na závislých hlavních návěstidlech (definice pojmu viz [Čl. 111](#) tohoto předpisu) i předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla.
- (2) Návěsti vyjádřené jedním světlem strojvedoucímu vlaku přikazují jet nejvýše traťovou rychlostí. Výjimkou jsou odjezdová (cestová) návěstidla při odjezdu jiným než přímým směrem ve stanicích bez rychlostní návěsní soustavy a ve stanicích s nezávislými návěstidly (definice pojmu viz [Čl. 111](#) tohoto předpisu).
- (3) Návěst **Výstraha** (žluté světlo) dovoluje jízdu vlaku a předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném nejméně na zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 98

- (4) Je-li na vjezdovém (cestovém) 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 tohoto předpisu pro odjezd vlaku.
- (5) Návěst **Volno** (*zelené světlo*) dovoluje jízdu vlaku a na závislém hlavním návěstidle předvěstí dovolující návěst vyjádřenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 99

- (6) Je-li projíždějící vlak zastaven u vjezdového (cestového) návěstidla stanice s nezávislými návěstidly a vjezd je dovolován návěstí **Volno**, musí strojvedoucí projíždějícího vlaku jednat za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky tohoto předpisu pro odjezd vlaku.
- (7) Návěst **Očekávejte rychlost 40 km/h** (*pomalou přerušované žluté světlo*) dovoluje jízdu vlaku a předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 100

- (8) Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** (*rychle přerušované žluté světlo*) dovoluje jízdu vlaku a předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 101

- (9) Návěst **Očekávejte rychlost 80 km/h** (*pomalou přerušované zelené světlo*) dovoluje jízdu vlaku a předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 102

- (10) Návěst **Očekávejte rychlost 100 km/h** (*rychle přerušované zelené světlo*) dovolu je jízdu vlaku a předvě stí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



Obrázek 103

- (11) Návěst **Očekávejte rychlost 120 km/h** (*rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12“*) dovolu je jízdu vlaku a předvě stí rychlost 120 km/h od následujícího hlavního návěstidla, umístěného nejméně na zábrzdnou vzdálenost.



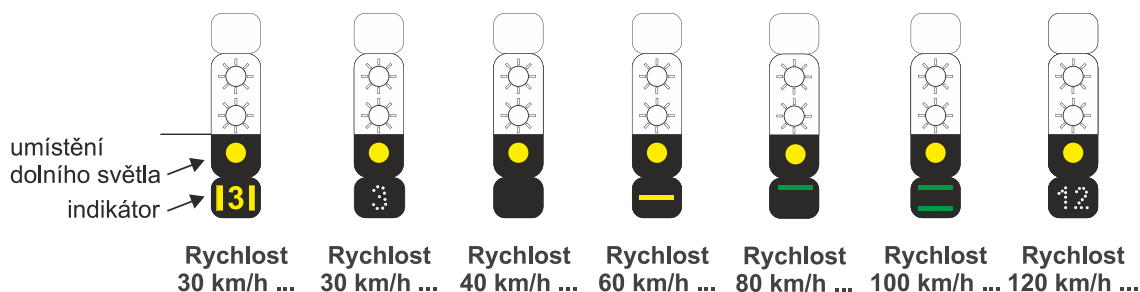
Obrázek 104

- (12) Je-li nad rychle přerušovaným zeleným světlem hlavního návěstidla svítící žluté číslo (viz znázornění na obrázku 104 tohoto článku), je tím vyjádřena hodnota desetin rychlosti od následujícího hlavního návěstidla. Název návě stí se upravuje podle této rychlosti (např. rychlost 120 km/h).

Čl. 102

Návě stí dovolu jící jízdu vlaku vyjádřené dvěma světly

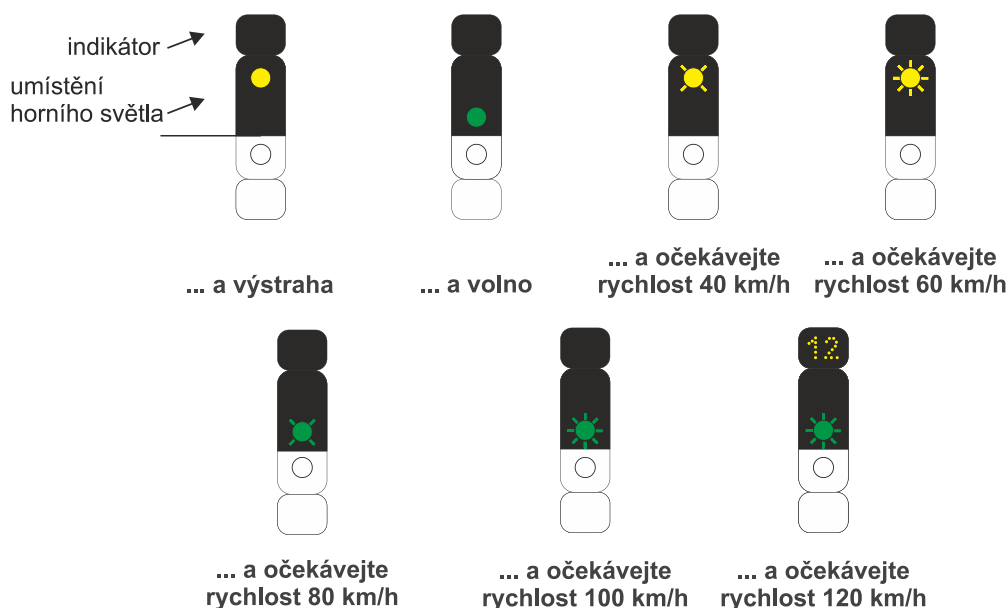
- (1) Návě stí vyjádřené dvěma světly dovolu jí jízdu vlaku a:
- dolním světlem, případně doplněným indikátorem (viz znázornění na obrázku 105 tohoto článku), příkazují strojvedoucímu jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše návěstěnou rychlostí. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, příkazují strojvedoucímu jet nejvýše návěstěnou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu nebo až do úrovně označení konce obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, nenásleduje-li již v této dopravně další hlavní návěstidlo pro příslušný směr jízdy. Návěstěná rychlost je vyjádřena první částí názvu návě stí, např.: **Rychlost 100 km/h ...**;



Obrázek 105

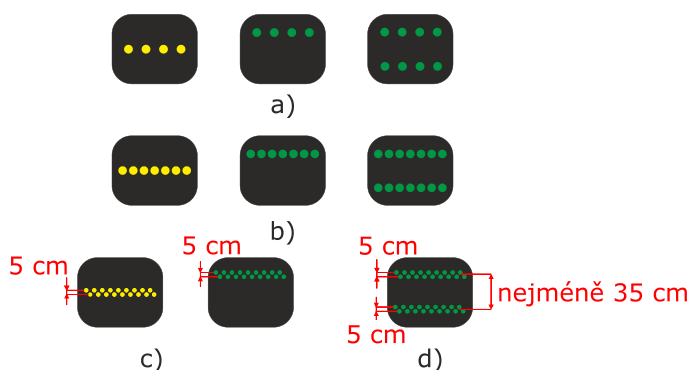
- horním světlem, příp. doplněným indikátorem (viz znázornění na obrázku 106 tohoto článku) předvě stí návě stí následujícího hlavního návěstidla. Předvě stění je vyjádřeno

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 106

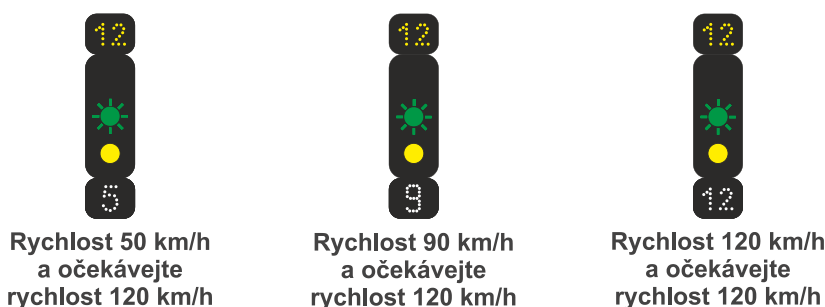
- (2) Je-li na dolním indikátoru rychlost vyjádřena světelnými pruhy:
- může být jeden pruh tvořen jednou řadou žárovek [viz znázornění na obrázku 107 a) tohoto článku];
 - může být jeden pruh tvořen jednou řadou světelných bodů [viz znázornění na obrázku 107 b) tohoto článku];
 - může být jeden pruh tvořen světelnými body uspořádanými ve dvou řadách, kdy vzdálenost mezi těmito řadami není větší než 5 cm [viz znázornění na obrázku 107 c) tohoto článku];
 - mohou být dva pruhy vyjádřeny takto:
 - každý pruh tvořen jednou řadou žárovek [viz znázornění na obrázku 107 a) tohoto článku];
 - každý pruh tvořen jednou řadou světelných bodů [viz znázornění na obrázku 107 b) tohoto článku];
 - každý pruh tvořen světelnými body uspořádanými ve dvou řadách, kdy vzdálenost mezi řadami jednoho pruhu není větší než 5 cm [viz znázornění na obrázku 107 c) tohoto článku] a jednotlivé pruhy jsou od sebe vzdáleny nejméně 35 cm [viz znázornění na obrázku 107 d) tohoto článku].



Obrázek 107

Počet světelných bodů tvořících světelný pruh na obrázcích 107 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 znázornění na obrázku 108 tohoto článku), 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 dopravní s kolejovým rozvětvením, nenásleduje-li již v této dopravně další hlavní návěstidlo pro příslušný směr jízdy.

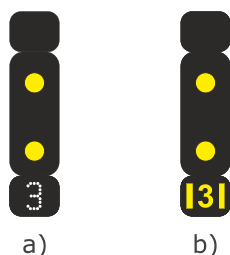


Obrázek 108

- (6) Je-li nad rychle přerušovaným zeleným světlem hlavního návěstidla svítící žluté číslo (viz znázornění na obrázku 108 tohoto článku), je tím vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla.
- (7) Název návěsti a pokyny dávané návěstí podle obrázku 108 tohoto článku 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 40 km/h**).
- (9) Návěst **Rychlost 30 km/h a výstraha** [žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3“; viz znázornění na obrázku 109 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy; viz znázornění na obrázku 109 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 109 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



Obrázek 109

- (10) Návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** (žluté světlo a nad ním žluté světlo).



Obrázek 110

- (11) Návěst **Rychlost 60 km/h a výstraha** (žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním žluté světlo).



Obrázek 111

- (12) Návěst **Rychlost 80 km/h a výstraha** (žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním žluté světlo).



Obrázek 112

- (13) Návěst **Rychlost 100 km/h a výstraha** (žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním žluté světlo).



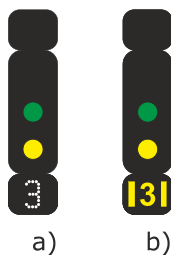
Obrázek 113

- (14) Návěst **Rychlost 120 km/h a výstraha** (žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12“ a nad ním žluté světlo).



Obrázek 114

- (15) Návěst **Rychlost 30 km/h a volno** [žluté světlo doplněné pod ním bílou číslicí „3“ a nad ním zelené světlo; viz znázornění na obrázku 115 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním zelené světlo; viz znázornění na obrázku 115 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 115 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



Obrázek 115

- (16) Návěst **Rychlost 40 km/h a volno** (žluté světlo, nad ním zelené světlo).



Obrázek 116

- (17) Návěst **Rychlost 60 km/h a volno** (žluté světlo doplněné pod ním vodorovným žlutým pruhem a nad ním zelené světlo).



Obrázek 117

- (18) Návěst **Rychlost 80 km/h a volno** (žluté světlo doplněné pod ním vodorovným zeleným pruhem a nad ním zelené světlo).



Obrázek 118

- (19) Návěst **Rychlost 100 km/h a volno** (žluté světlo doplněné pod ním dvěma vodorovnými zelenými pruhy a nad ním zelené světlo).



Obrázek 119

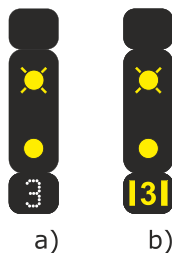
- (20) Návěst **Rychlost 120 km/h a volno** (žluté světlo doplněné pod ním svítícím bílým číslem „12“ a nad ním zelené světlo).



Obrázek 120

- (21) Návěst **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; viz znázornění na obrázku 121 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou

číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním pomalu přerušované žluté světlo; viz znázornění na obrázku 121 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 121 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



Obrázek 121

- (22) Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h** (žluté světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo).



Obrázek 122

- (23) Návěst **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).



Obrázek 123

- (24) Návěst **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).



Obrázek 124

- (25) Návěst **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).



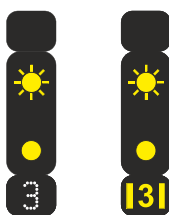
Obrázek 125

- (26) Návěst **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).



Obrázek 126

- (27) Návěst **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; viz znázornění na obrázku 127 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním rychle přerušované žluté světlo; viz znázornění na obrázku 127 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 127 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



a) b)

Obrázek 127

- (28) Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 60 km/h** (žluté světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo).



Obrázek 128

- (29) Návěst **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).



Obrázek 129

- (30) Návěst **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).



Obrázek 130

- (31) Návěst **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).



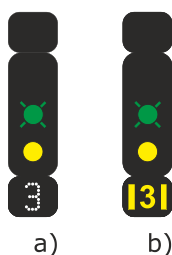
Obrázek 131

- (32) Návěst **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).



Obrázek 132

- (33) Návěst **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; viz znázornění na obrázku 133 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním pomalu přerušované zelené světlo; viz znázornění na obrázku 133 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 133 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



Obrázek 133

- (34) Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 80 km/h** (žluté světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo).



Obrázek 134

- (35) Návěst **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).



Obrázek 135

- (36) Návěst **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).



Obrázek 136

- (37) Návěst **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).



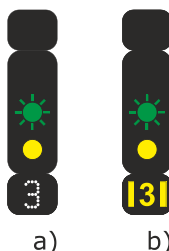
Obrázek 137

- (38) Návěst **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).



Obrázek 138

- (39) Návěst **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; viz znázornění na obrázku 139 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo doplněné pod ním svítící žlutou číslicí „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy a nad ním rychle přerušované zelené světlo; viz znázornění na obrázku 139 b) tohoto článku]. Návěst znázorněná na obrázku 139 b) tohoto článku je návěst dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.



Obrázek 139

- (40) Návěst **Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 100 km/h** (žluté světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo).



Obrázek 140

- (41) Návěst **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).



Obrázek 141

- (42) Návěst **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).



Obrázek 142

- (43) Návěst **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).



Obrázek 143

- (44) Návěst **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).



Obrázek 144

- (45) Návěst **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“).



Obrázek 145

- (46) Návěst **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“).



Obrázek 146

- (47) Návěst **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“).



Obrázek 147

- (48) Návěst **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“).



Obrázek 148

- (49) Návěst **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“).



Obrázek 149

Čl. 103 Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost

- (1) Návěst **Opakování návěsti Výstraha** (bílé světlo a nad ním žluté světlo):
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
 - c) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 150

- (2) Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 40 km/h** (bílé světlo a nad ním pomalu přerušované žluté světlo)
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) prikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
 - c) předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 151

- (3) Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 60 km/h** (bílé světlo a nad ním rychle přerušované žluté světlo)
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) prikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
 - c) předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 152

- (4) Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 80 km/h** (bílé světlo a nad ním pomalu přerušované zelené světlo)
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) prikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
 - c) předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 153

- (5) Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 100 km/h** (bílé světlo a nad ním rychle přerušované zelené světlo):
- a) dovoluje jízdu vlaku,

- b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
- c) předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



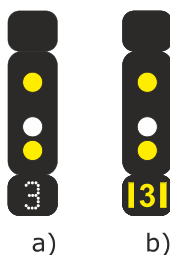
Obrázek 154

- (6) Návěst **Opakování návěsti Očekávejte rychlost 120 km/h** (bílé světlo, nad ním rychle přerušované zelené světlo a nad ním svítící žluté číslo „12“):
 - a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu jet nejvýše traťovou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu a
 - c) předvěstí rychlost 120 km/h od hlavního návěstidla, umístěného na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 155

- (7) Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti od následujícího hlavního návěstidla. Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.
- (8) Návěst **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; viz znázornění na obrázku 156 a) tohoto článku] nebo [žluté světlo, pod ním žlutá číslice „3“ mezi dvěma žlutými svislými pruhy, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo; viz znázornění na obrázku 156 b) tohoto článku]:
 - a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 30 km/h,
 - c) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h,
 - d) dále tato návěst předvěstí na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, návěst **Stůj**.



Obrázek 156

- (9) Návěst znázorněná na obrázku 156 b) tohoto článku je dočasně ponechaná v provozu do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.
- (10) Návěst **Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha** (žluté světlo, nad ním bílé světlo a nad bílým světlem žluté světlo):
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a
 - c) předvěstí na tomto návěstidle návěst **Stůj**.



Obrázek 157

- (11) Návěst **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):
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, rychlostí nejvýše 40 km/h a
 - c) předvěstí rychlost 40 km/h, 30 km/h nebo 50 km/h od následujícího návěstidla.



Obrázek 158

- (12) Návěst **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):
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h,
 - c) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu 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 zábrzdnu vzdálenost,

d) dále tato návěst předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího návěstidla.



Obrázek 159

(13) Návěst **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):

- a) dovoluje jízdu vlaku,
- b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h,
- c) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu 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 zábrzdnu vzdálenost,
- d) dále tato návěst předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího návěstidla.



Obrázek 160

(14) Návěst **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):

- a) dovoluje jízdu vlaku,
- b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h,
- c) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu 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 zábrzdnu vzdálenost,
- d) dále tato návěst předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího návěstidla.



Obrázek 161

(15) Návěst **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“):

- a) dovoluje jízdu vlaku,
- b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h,
- c) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazuje jet až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu 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 zábrzdnu vzdálenost,
- d) dále tato návěst předvěstí rychlost 120 km/h od následujícího návěstidla.



Obrázek 162

Díl 6
Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům

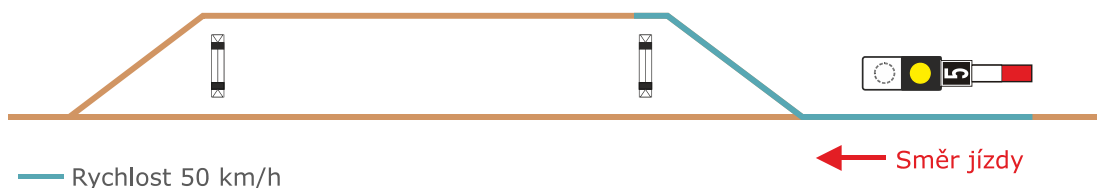
Čl. 104
Indikátorová tabulka s číslicí

- (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“.



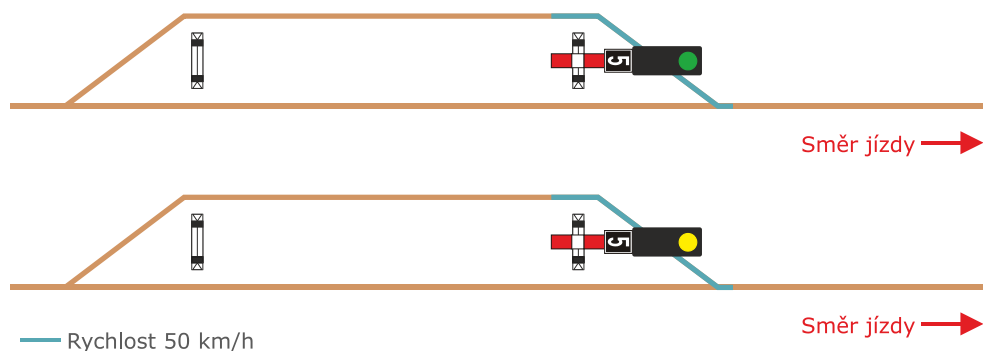
Obrázek 163

- (2) Hlavní návěstidlo, označené indikátorovou tabulkou s číslicí „5“, dovoluje při návěstění rychlostí 40 km/h jet strojvedoucímu vlaku v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 50 km/h (viz znázornění na obrázku 164 tohoto článku).



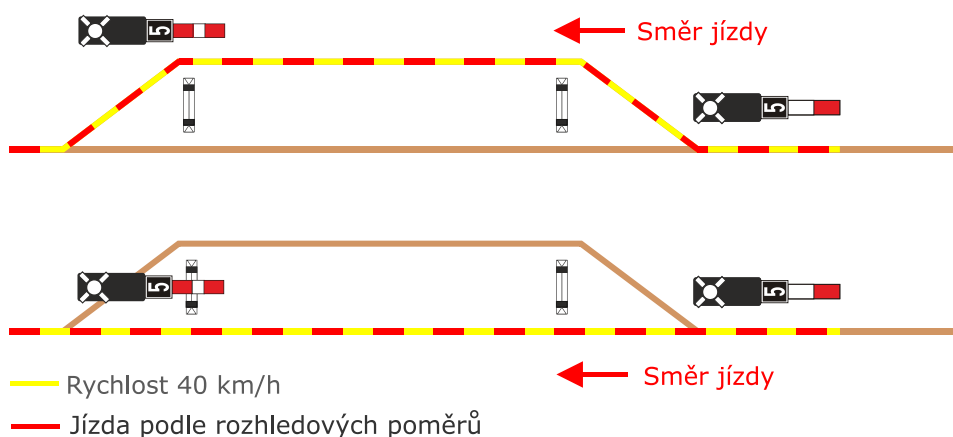
Obrázek 164

- (3) Ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy a ve stanicích s nezávislými návěstidly 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 znázornění na obrázku 165 tohoto článku).



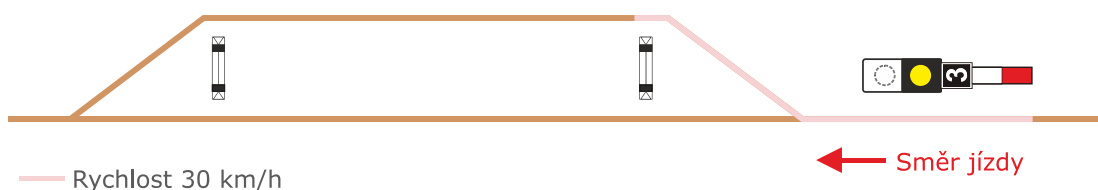
Obrázek 165

- (4) Pokud je jízda vlaku povolena **PN** (písemným rozkazem, **RPN**), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ rychlost 40 km/h (viz znázornění na obrázku 166 tohoto článku).



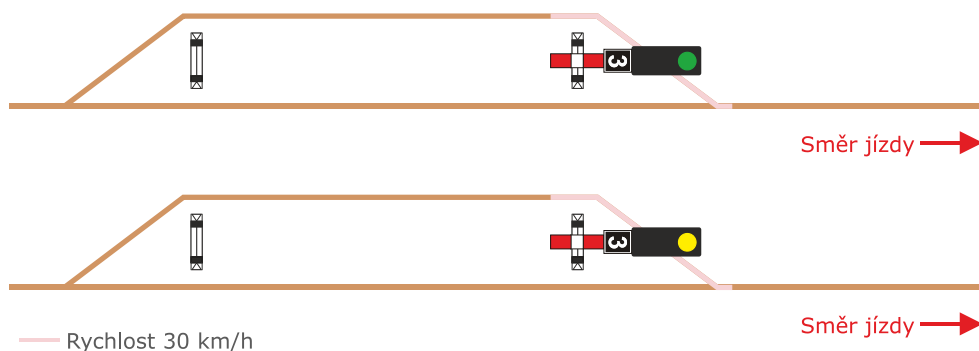
Obrázek 166

- (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 znázornění na obrázku 167 tohoto článku).



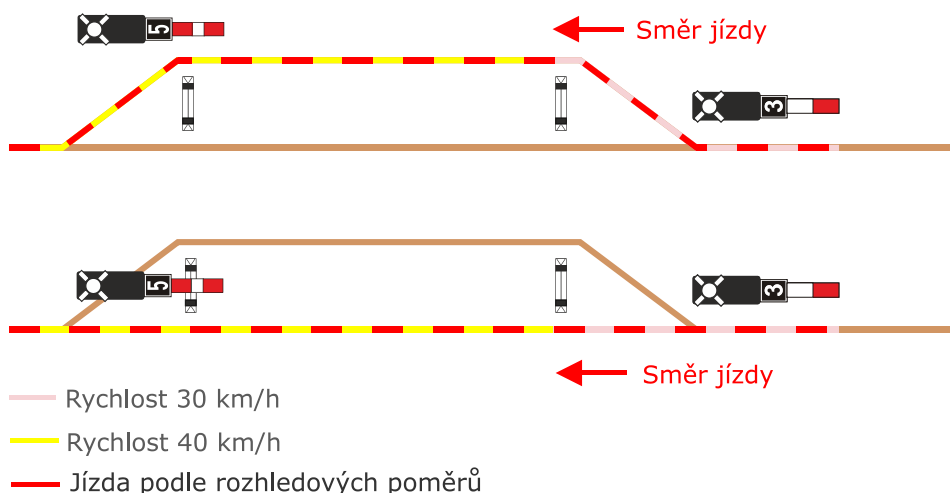
Obrázek 167

- (6) Ve stanicích bez rychlostní návěstní soustavy a ve stanicích s nezávislými návěstidly 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 znázornění na obrázku 168 tohoto článku).



Obrázek 168

- (7) Pokud je jízda vlaku (PMD) povolena **PN** (písemným rozkazem, **RPN**), strojvedoucí nesmí překročit v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu s indikátorovou tabulkou s číslicí 3 rychlost 30 km/h (viz znázornění na obrázku 169 tohoto předpisu).



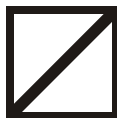
Obrázek 169

- (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.

Čl. 105

Návěstní upozorňovadla k hlavním a seřadovacím návěstidlům

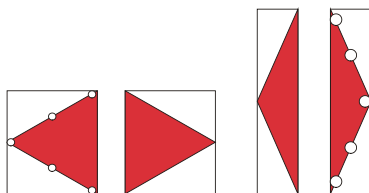
- (1) Návěst **Skupinové návěstidlo** (bílá čtvercová deska s černým orámováním, na desce je černý šikmý pruh směřující z levého dolního rohu do pravého horního rohu; návěstidlo může být **vyrobeno** z reflexního materiálu) upozorňuje na skupinové nebo společné návěstidlo.



Obrázek 170

- (2) Pokyny návěstidla, na kterém je umístěno návěstní upozorňovadlo s návěstí **Skupinové návěstidlo**, nesmí být považovány za pokyny návěstidla platného jen pro jednu kolej.

- (3) Návěst **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.

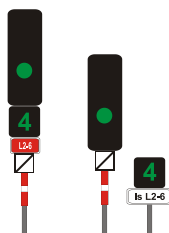


Obrázek 171

- (4) 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 OSPD²³ a gestorským útvarem tohoto předpisu²⁴.

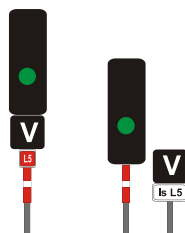
Čl. 106 Návěsti indikátorů

- (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) Návěst **Z dopravní koleje postaveno** (svítící zelená číslice) u skupinového odjezdového (cestového) návěstidla určuje, ze které dopravní koleje je postavena vlaková cesta.



Obrázek 172

- (3) Návěst **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.



Obrázek 173

- (4) Při zhasnutí indikátoru jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

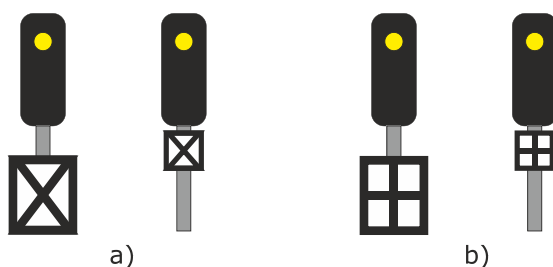
²³ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor elektrotechniky a energetiky

²⁴ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

Díl 7 Návěsti světelných předvěstí

Čl. 107 Návěsti samostatných světelných předvěstí

- (1) Samostatná světelná předvěst je závislá na hlavním návěstidle a neplní funkci hlavního návěstidla.
- (2) Zhaslá samostatná světelná předvěst jízdu vlaku nezakazuje; strojvedoucí pokračuje v jízdě k následujícímu hlavnímu návěstidlu, na kterém očekává návěst **Stůj**.
- (3) Příklady samostatných světelných předvěstí.



Obrázek 174

- a) předvěst vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla a návěstidla dopravního Portál;
 - b) předvěst krycího a oddílového návěstidla hlásky, hradla a AH.
- (4) Návěst **Výstraha** (žluté světlo) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 175

- (5) Návěst **Volno** (zelené světlo) předvěstí dovolující návěst tvořenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 176

- (6) Návěst **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.



Obrázek 177

- (7) Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** (*rychle přerušované žluté světlo*) předvěstí rychlost 60 km/h nebo 70 km/h od následujícího hlavního návěstidla.



Obrázek 178

- (8) Návěst **Očekávejte rychlost 80 km/h** (*pomalou přerušované zelené světlo*) předvěstí rychlost 80 km/h nebo 90 km/h od následujícího hlavního návěstidla.



Obrázek 179

- (9) Návěst **Očekávejte rychlost 100 km/h** (*rychle přerušované zelené světlo*) předvěstí rychlost 100 km/h nebo 110 km/h od následujícího hlavního návěstidla.



Obrázek 180

- (10) Návěst **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.



Obrázek 181

- (11) Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti na následujícím hlavním návěstidle. Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.

Čl. 108

Návěsti samostatných opakovacích předvěstí

- (1) Samostatná opakovací světelná předvěst je závislá na hlavním návěstidle a neplní funkci hlavního návěstidla.
- (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) 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**.
- (4) Příklad samostatné opakovací světelné předvěsti.



Obrázek 182

- (5) Návěst **Opakování návěsti Výstraha** (*bílé světlo a nad ním žluté světlo*) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



Obrázek 183

- (6) Návěst **Opakování návěsti Volno** (*bílé světlo, nad ním zelené světlo*) předvěstí dovolující návěst vyjádřenou jedním světlem na následujícím hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost.



Obrázek 184

- (7) Návěst **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.



Obrázek 185

- (8) Návěst **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.



Obrázek 186

- (9) Návěst **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 zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 187

- (10) Návěst **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 zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 188

- (11) Návěst **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 zábrzdnu vzdálenost.



Obrázek 189

- (12) Svítícím žlutým číslem je vyjádřena hodnota desetiny rychlosti na hlavním návěstidle, umístěném na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost (např. 120 km/h). Název návěsti se upravuje podle této rychlosti.

Díl 8 Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem

Čl. 109 Předvěstní upozorňovadla

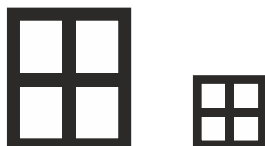
- (1) Návěst **Stanoviště samostatné předvěsti** (bílá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s černým orámováním, na ní dva černé šípy nad sebou s hroty obrácenými proti sobě) upozorňuje na umístění samostatné předvěsti vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla nebo návěstidla dopravního Portál.



a) b)

Obrázek 190

- (2) Návěst **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.



a) b)

Obrázek 191

- (3) Návěst **Stanoviště samostatné předvěsti** se umísťuje buď:
- a) v provedení obdélníkové desky [viz znázornění na obrázku 190 a) nebo 191 a) tohoto článku]:
 - aa) na samostatný sloupek bezprostředně před samostatnou předvěstí,
 - ab) na stožár návěstidla nebo
 - b) v provedení čtvercové desky [viz znázornění na obrázku 190 b) nebo 191 b) tohoto článku]
 - ba) pod návěstní štít návěstidla,
 - bb) vpravo vedle návěstního štítu na lávce nebo krakorci.
- Provedení čtvercové desky [viz znázornění na obrázku 190 b) nebo 191 b) tohoto článku] může být nově umístěno pouze v případě, že z prostorových důvodů nelze umístit provedení obdélníkové desky [viz znázornění na obrázku 190 a) nebo 191 a) tohoto předpisu].
- (4) Návěst **Stanoviště oddílového návěstidla** (bílá čtvercová deska s černým orámováním, na ní černý kruh s bílým mezikružím) upozorňuje na návěstidlo AB, které předvěstí návěstí vjezdového návěstidla stanice (odbočky, dopravního Portál). Byl-li strojvedoucí zpraven o jízdě v mezistaničním oddíle, předvěstí návěst **Stůj** na vjezdovém návěstidle nebo na návěstidle dopravního Portál.



Obrázek 192

- (5) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** (černá čtvercová deska, na ní bílý kruh s černým mezikružím).



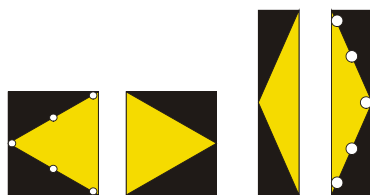
Obrázek 193

- (6) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** upozorňuje na:
- a) skutečnost, že odjezdová návěstidla plní funkci předvěsti nebo opakovací předvěsti následujícího vjezdového návěstidla, oddílového návěstidla AH, hradla nebo hlásky, návěstidla dopravního Portál, popř. krycího návěstidla. Následující návěstidlo může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost;
 - b) skutečnost, že vjezdové návěstidlo odbočky bez odjezdových návěstidel nebo stanic zaústěných jedním zhlavím zároveň plní funkci předvěsti následujícího vjezdového návěstidla, oddílového návěstidla AH, hradla nebo hlásky, návěstidla dopravního Portál, popř. krycího návěstidla. Následující návěstidlo může být umístěno i na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost;
 - c) oddílové návěstidlo AH, hradla nebo hlásky, popř. na krycí návěstidlo, které plní funkci předvěsti následujícího hlavního návěstidla.
- (7) Návěst **Stanoviště oddílového návěstidla** se umísťuje zpravidla pod návěstní štít návěstidla; u návěstidel umístěných na krakorci (lávce) může být umístěna vpravo vedle návěstního štítu.
- (8) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** se umísťuje:
- a) na stožáry příslušných návěstidel, zpravidla pod návěstní štít návěstidla, nebo
 - b) bezprostředně před příslušná návěstidla, nebo
 - c) na krakorci (lávky), vpravo vedle příslušného návěstidla.
- (9) Návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** se však umísťuje k poslední výhybce dopravní s kolejovým rozvětvením (popř. do vzdálenosti 20 m za ní):
- a) je-li z dopravní 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. 8 písm. a) a b) tohoto článku (zasahovala by např. do průjezdného průřezu apod.).
- (10) Skutečnost, že oddílové návěstidlo AH je opatřeno návěstí **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** musí být uvedeno v ZDD.

Čl. 110

Návěstní upozorňovadla k samostatným předvěstem

- (1) Návěst **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 je mimořádně umístěna na opačné straně koleje, pro kterou samostatná předvěst platí.



Obrázek 194

- (2) Návěst **Samostatná předvěst** je na **opačné straně** se umísťuje vpravo (nebo vlevo), v úrovni samostatné předvěsti, která je mimořádně umístěna na opačné straně.

Díl 9

Rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel

Čl. 111

Všeobecná ustanovení

Pro účely předpisů pro provozování dráhy se podle návěstí hlavních návěstidel stanice rozdělují na:

- a) **stanice se závislými návěstidly** – 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:
 - aa) **stanice s rychlostní návěsní soustavou** – 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 návěsní soustavy;
 - ab) **stanice bez rychlostní návěsní soustavy** – 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;
- b) **stanice s nezávislými návěstidly** – 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;
- c) **stanice bez odjezdových návěstidel** – stanice, ve kterých pro příslušný směr jízdy nejsou pro žádnou kolej zřízena odjezdová návěstidla.

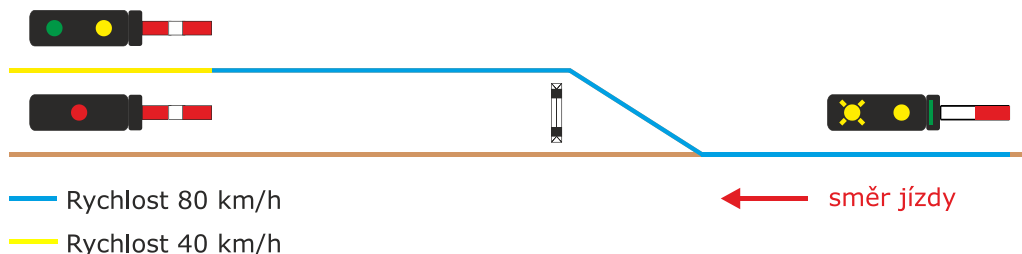
Čl. 112

Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěsní soustavou

- (1) Stanice se závislými návěstidly s rychlostní návěsní soustavou se v tomto předpise označují zkráceně jen jako stanice s rychlostní návěsní soustavou.
- (2) Stanice s rychlostní návěsní soustavou se v tabelárním jízdním řádu (dále jen „TJR“) nijak neoznačují.
- (3) Od úrovně vjezdového návěstidla nesmí strojvedoucí překročit rychlost návěstěnou návěsním znakem vjezdového návěstidla až do doby, než celý vlak mine obvod výhybek přilehlý k vjezdovému návěstidlu.

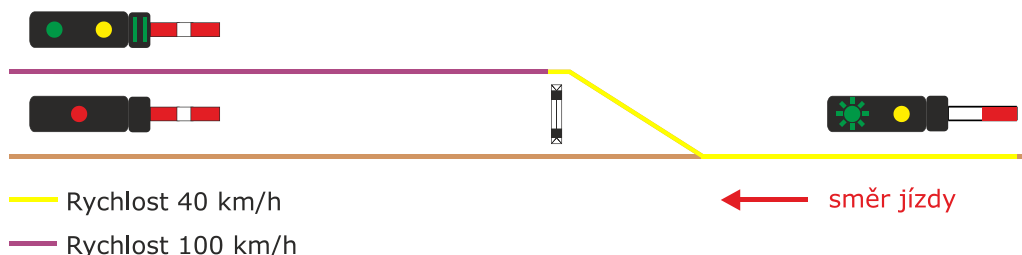
- (4) Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:

- a) rychlost stanovenou dolním světlem (případně doplněným jedním nebo dvěma světelnými pruhy nebo indikátorem [viz však písm. da]), 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;



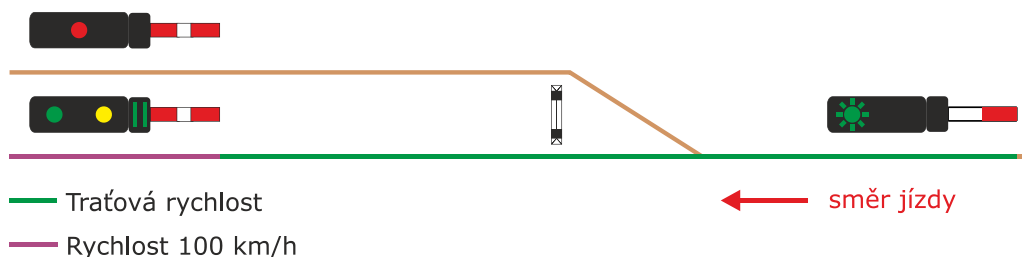
Obrázek 195

- b) rychlost předvěstěnou horním světlem světelného vjezdového (cestového) návěstidla, je-li vyšší než rychlost stanovená dolním světlem;



Obrázek 196

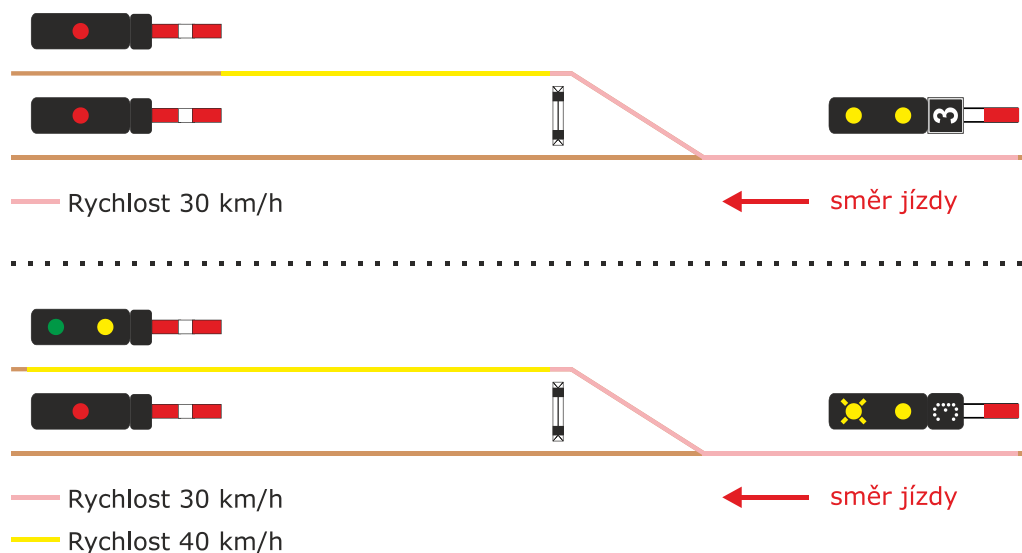
- c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle dovolující návěst vyjádřená jedním světlem;



Obrázek 197

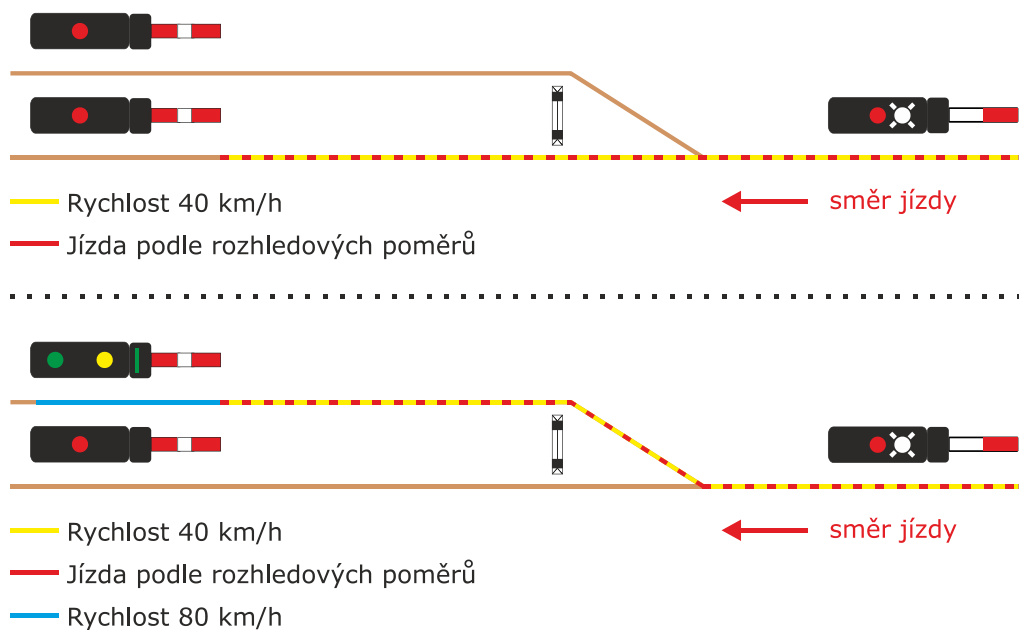
- d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle:

- da) 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;



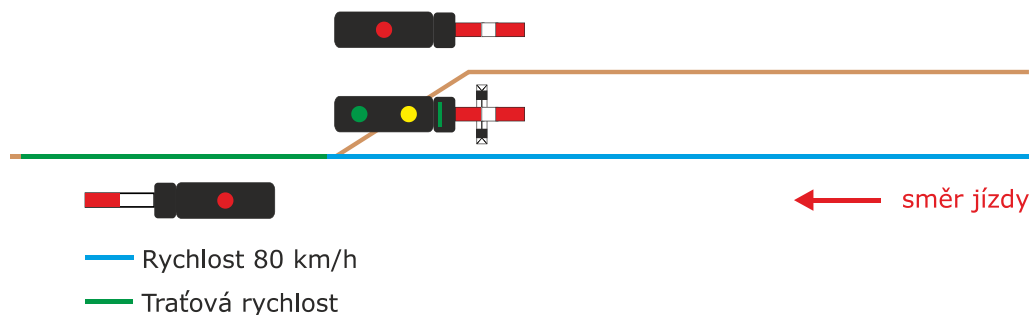
Obrázek 198

db) **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.



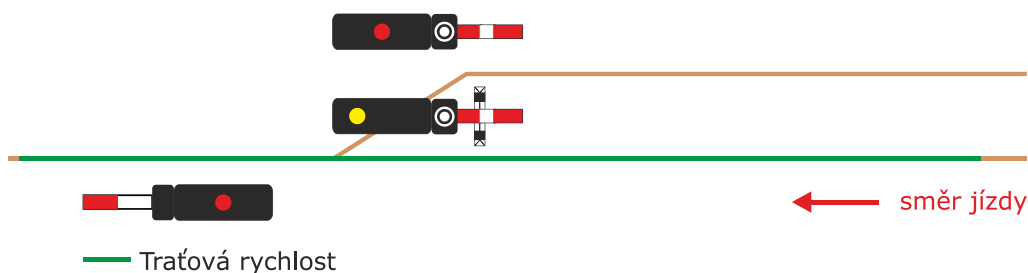
Obrázek 199

- (5) Pokud byl vjezd vlaku dovolován návěstmi **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, postupuje strojvedoucí vlaku, který dopravnou s kolejovým rozvětvením projíždí, podle ustanovení, uvedených u popisu těchto návěstí.
- (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 200

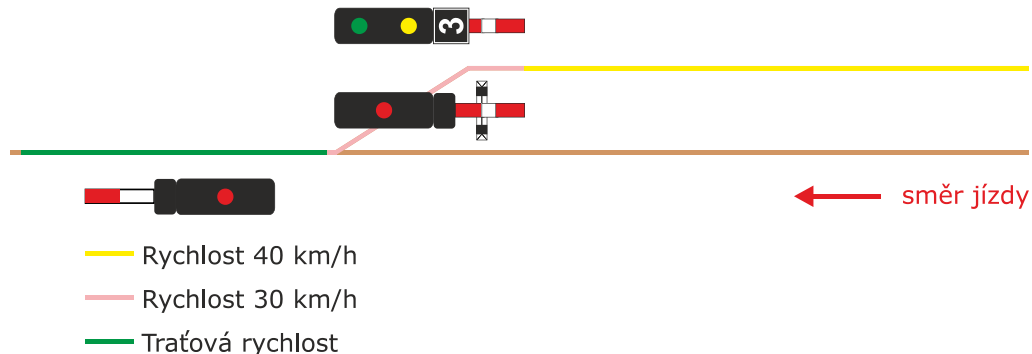
- b) traťovou rychlost, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle dovolující návěst vyjádřená jedním světlem; kromě návěsti **Jízda vlaku dovolena**;



Obrázek 201

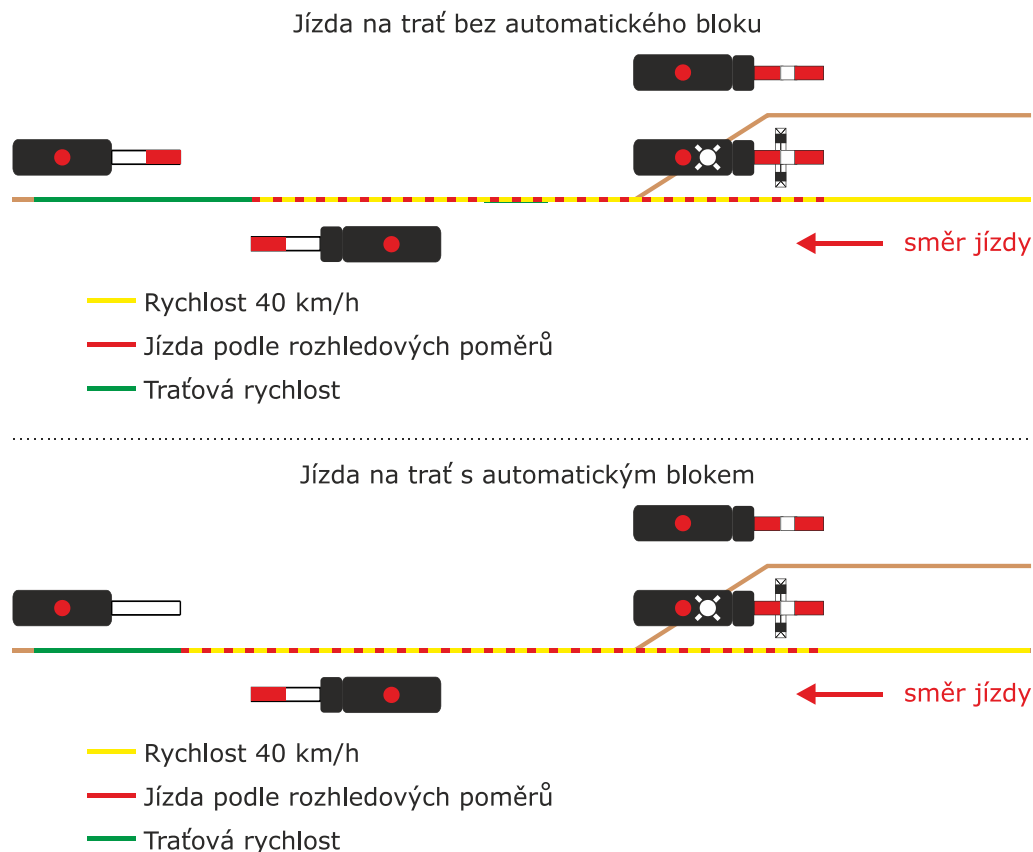
- c) rychlost 40 km/h, je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

- ca) návěstěna rychlost 40 km/h a návěstidlo je doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“ nebo návěstěna rychlost 30 km/h;



Obrázek 202

- cb) **PN**.



Obrázek 203

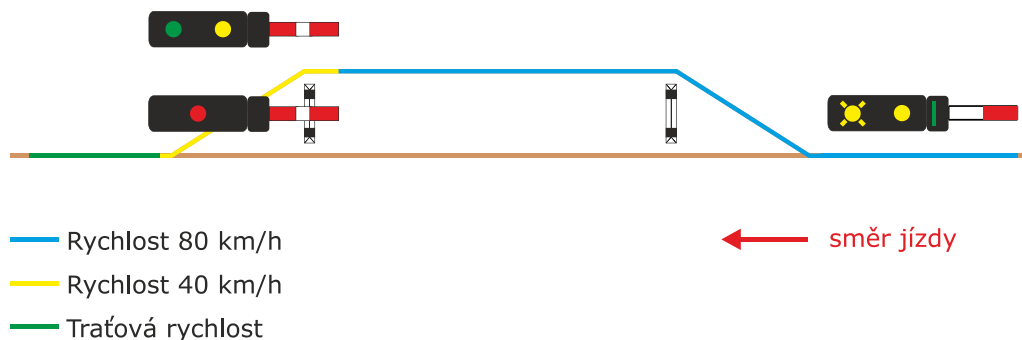
- (7) Od úrovně odjezdového (cestového) návěstidla nebo není-li toto návěstidlo přímo u koleje, pak od začátku obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu, musí strojvedoucí jet podle návěstního znaku odjezdového (cestového) návěstidla.
- (8) Podle ustanovení tohoto článku musí strojvedoucí postupovat, 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.

Čl. 113

Stanice se závislými návěstidly bez rychlostní návěstní soustavy a stanice s nezávislými návěstidly

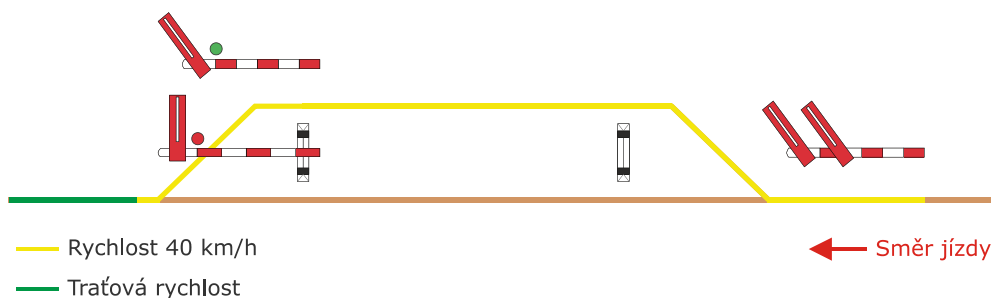
- (1) Stanice se závislými návěstidly bez rychlostní návěstní soustavy se v tomto předpise označují zkráceně jen jako stanice bez rychlostní návěstní soustavy.
- (2) Stanice bez rychlostní návěstní soustavy jsou označeny v TJŘ značkou „P“.
- (3) Stanice s nezávislými návěstidly jsou označeny v TJŘ značkou „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;



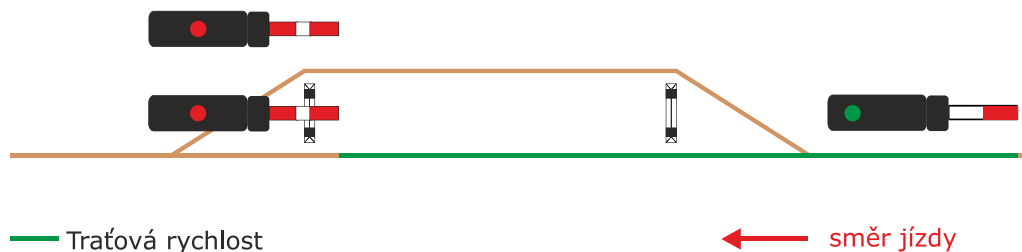
Obrázek 204

- 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**;



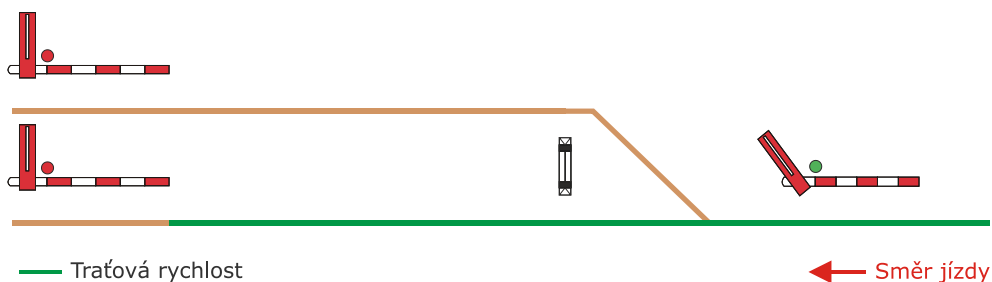
Obrázek 205

- c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém návěstidle (cestovém návěstidle u hlavní koleje):
- ca) návěst vyjádřená jedním světlem nebo



Obrázek 206

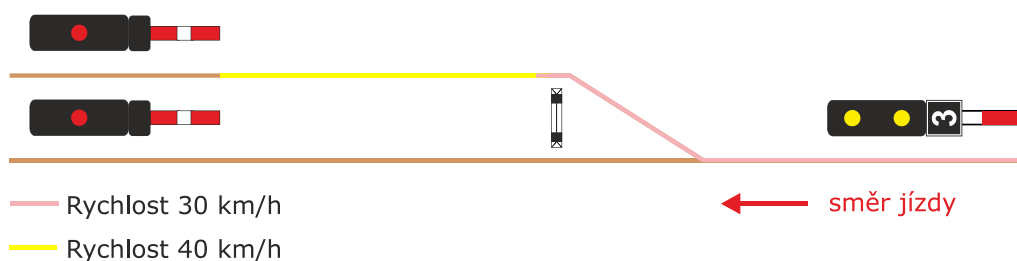
- cb) návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického vjezdového návěstidla;



Obrázek 207

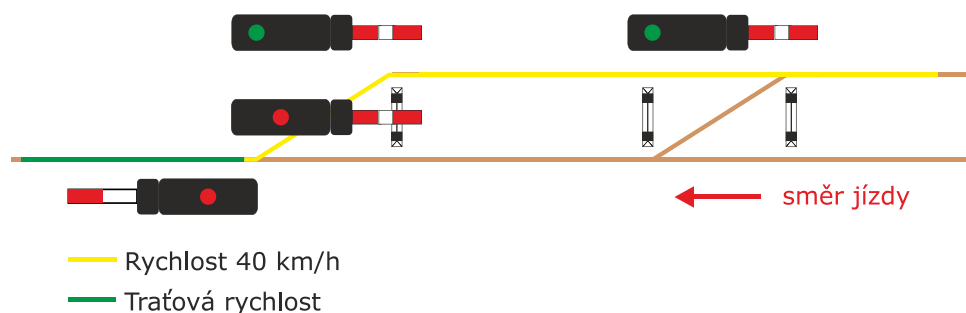
d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle:

- da) 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**;



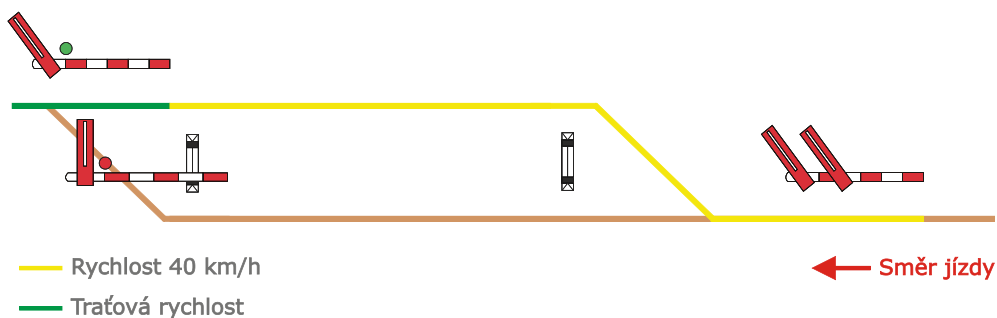
Obrázek 208

db) návěst vyjádřená jedním světlem cestového návěstidla u jiné než hlavní koleje;



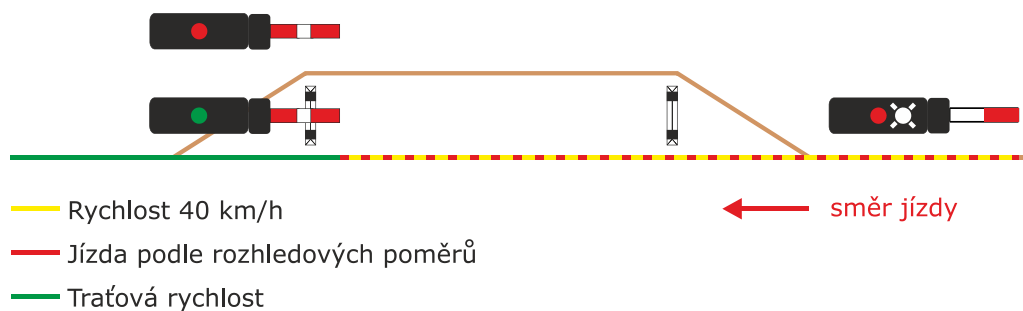
Obrázek 209

dc) návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického cestového návěstidla u jiné než hlavní koleje;



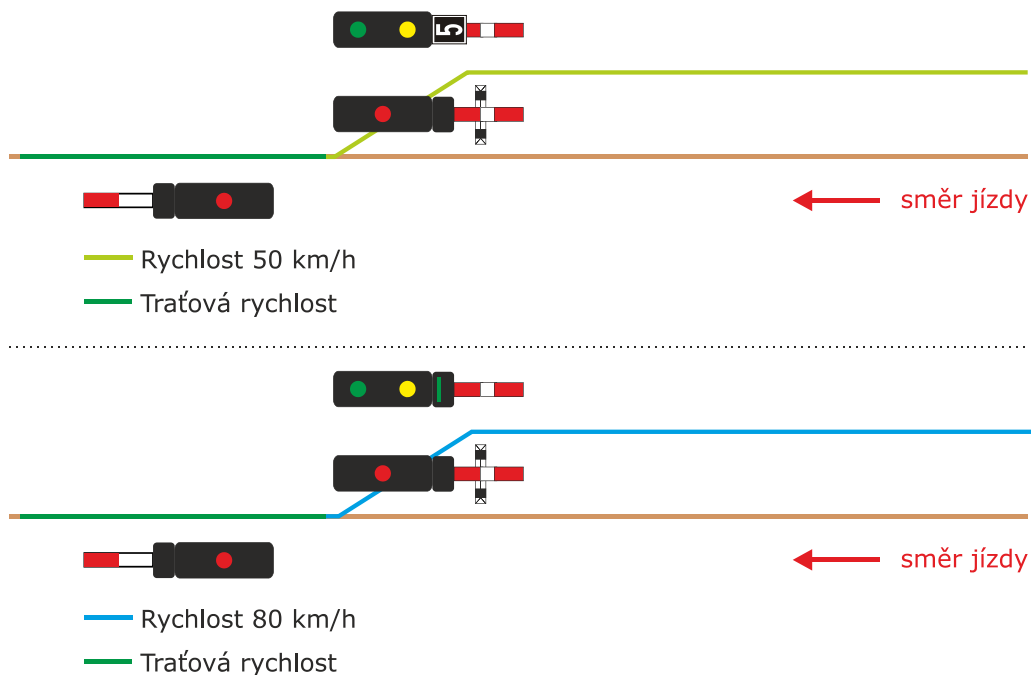
Obrázek 210

dd) **PN**.



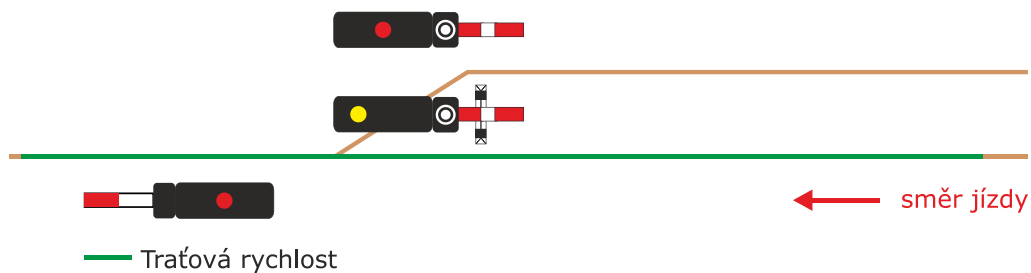
Obrázek 211

- (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;



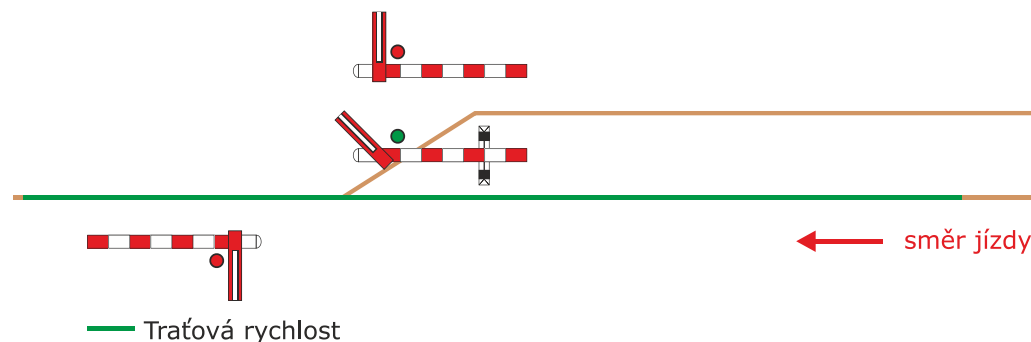
Obrázek 212

- b) traťovou rychlost, odjíždí-li vlak z hlavní koleje přímým směrem a byla-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:
- ba) návěst vyjádřená jedním světlem nebo



Obrázek 213

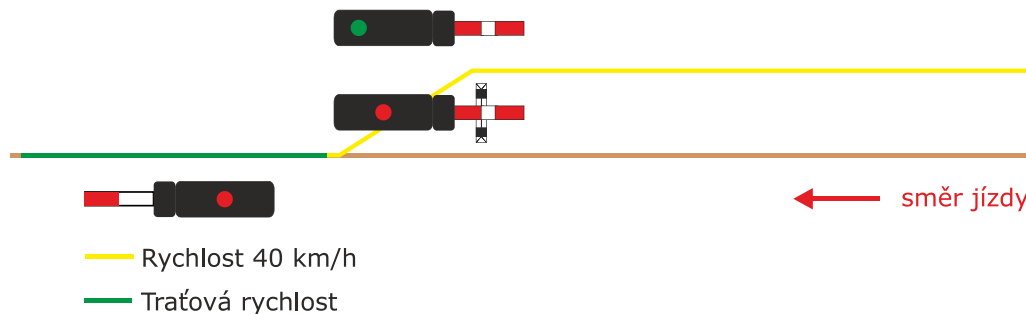
bb) návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla;



Obrázek 214

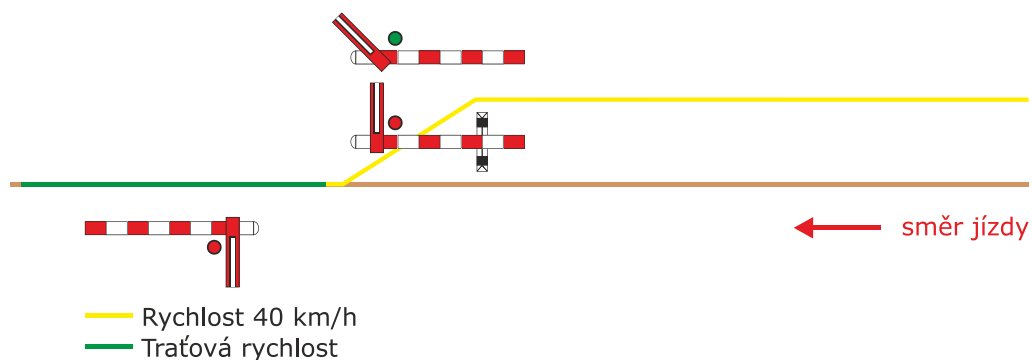
c) rychlost 40 km/h, byla-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle:

ca) 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 215

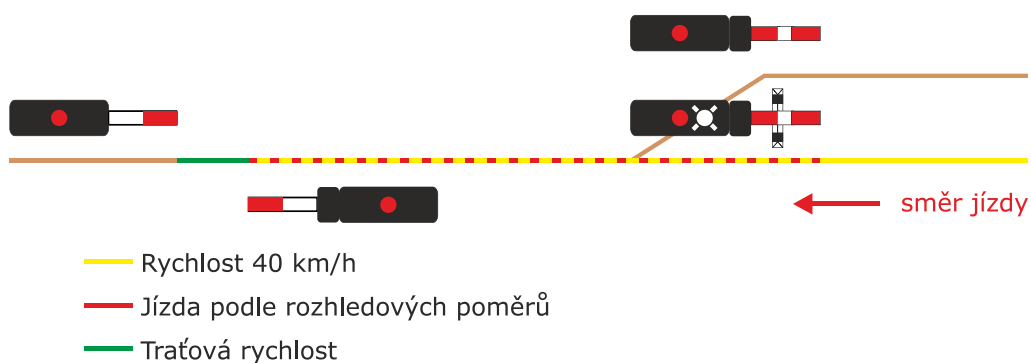
cb) návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla, odjíždí-li vlak z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo z jiné než hlavní koleje a na odjezdovém návěstidle není indikátorová tabulka s číslicí „5“ nebo



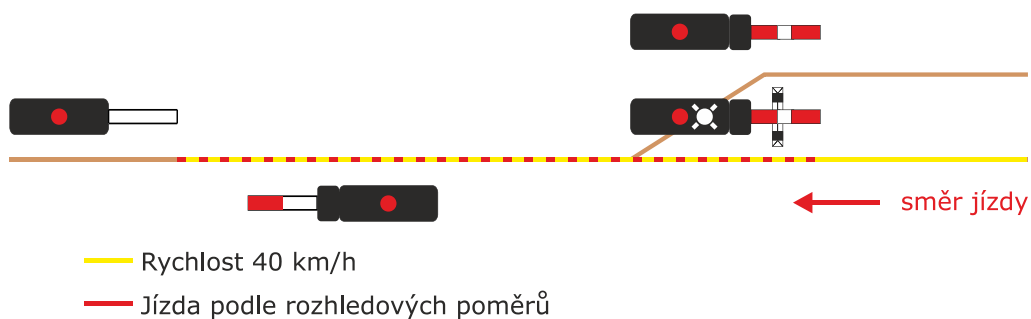
Obrázek 216

cc) **PN.**

Jízda na trať bez automatického bloku

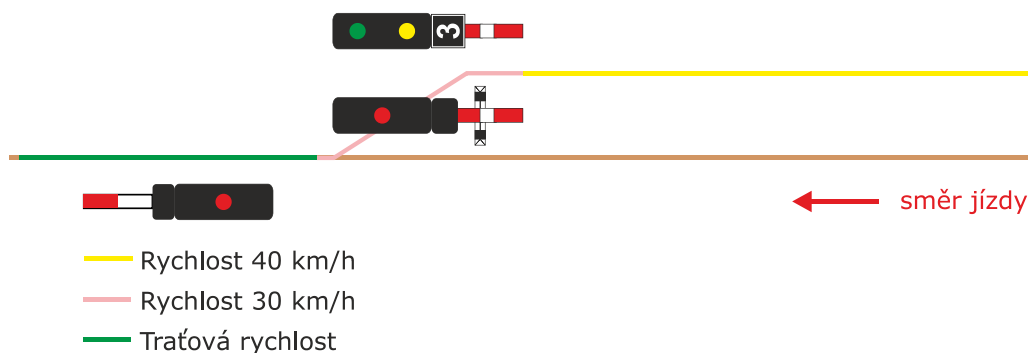


Jízda na trať s automatickým blokem



Obrázek 217

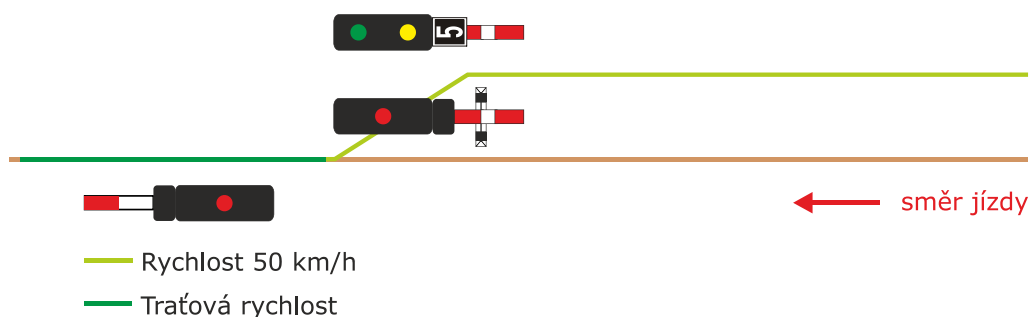
d) rychlost 40 km/h, je-li odjezdové nebo cestové návěstidlo doplněno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“.



Obrázek 218

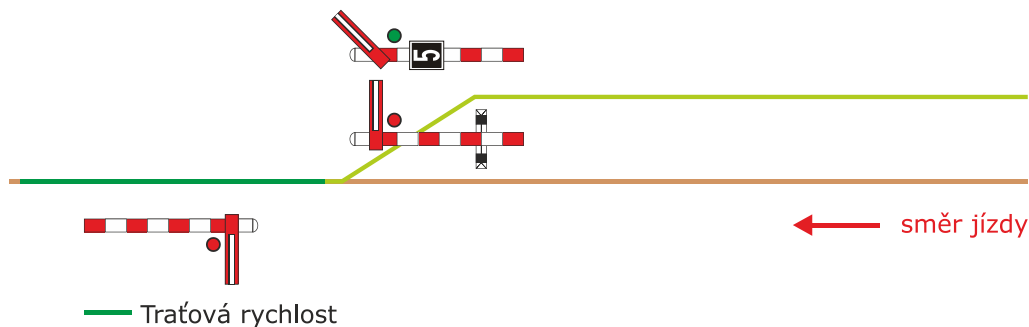
e) rychlost 50 km/h, odjíždí-li vlak z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo z jiné než hlavní koleje a je-li na odjezdovém (cestovém) návěstidle indikátorová tabulka s číslicí „5“ a:

ea) návěst vyjádřená jedním světlem nebo



Obrázek 219

eb) návěst **Volno** nebo **Výstraha** mechanického odjezdového návěstidla.



Obrázek 220

- (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:

- indikátorová tabulka s číslicí 3, pak rychlost 30 km/h,
- 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.

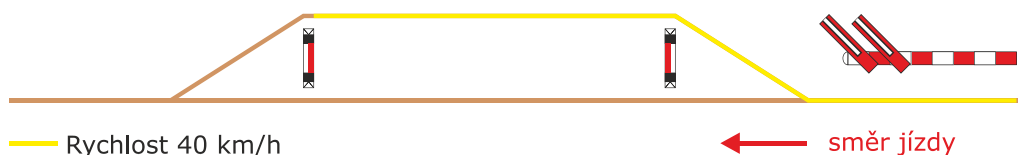
Čl. 114 Stanice bez odjezdových návěstidel

- (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 221

- 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**;



Obrázek 222

- c) traťovou rychlost, byla-li na vjezdovém návěstidle návěst **Volno** nebo **Výstraha**;



Obrázek 223

- d) rychlost 40 km/h, byla-li na vjezdovém návěstidle:
 - da) návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** doplněná indikátorovou tabulkou s číslicí „3“ nebo návěst **Rychlost 30 km/h a výstraha**;



Obrázek 224

db) PN.



Obrázek 225

- (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;

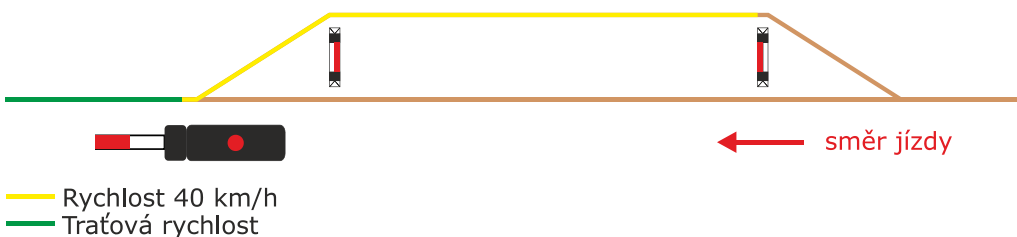


Obrázek 226

b) rychlost 40 km/h, odjíždí-li vlak:

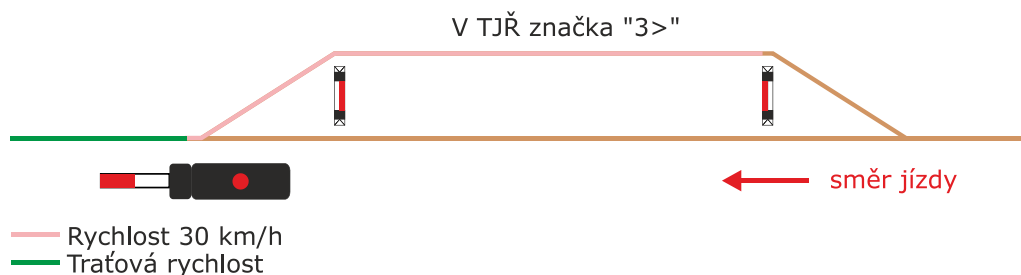
ba) z hlavní koleje jiným než přímým směrem nebo

bb) z jiné než hlavní koleje.




Obrázek 227

c) rychlost 30 km/h, odjíždí-li vlak z jiné než hlavní koleje a v TJŘ u příslušné stanice je značka „3“.



Obrázek 228

- (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.

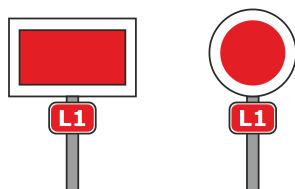
Díl 10 Poruchy návěstidel

Čl. 115 Postup při poruchách – všeobecně

- (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; u hlavního návěstidla návěstí **Stůj**, u samostatné předvěsti návěstí **Výstraha**, u seřadovacích 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**.
- (4) Návěst samostatné předvěsti neplatí, je-li tato předvěst kryta přenosným návěstidlem s návěstí **Výstraha**.
- (5) Za krytí poškozeného návěstidla odpovídá OSPD.
- (6) O krytí návěstidla přenosným návěstidlem musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.
- (7) Je-li při poškození hlavního návěstidla (popř. samostatné předvěsti nebo samostatné opakovací předvěsti) zapotřebí, aby strojvedoucí nejednal podle pokynu, daného poškozeným návěstidlem, musí strojvedoucí vlaku (PMD) vždy obdržet potřebné pokyny (včetně informace o poškození návěstidla) písemným rozkazem.
- (8) Ustanovení uvedená v tomto článku je nutno dodržet i při předpokládaném vypnutí návěstidla z činnosti.

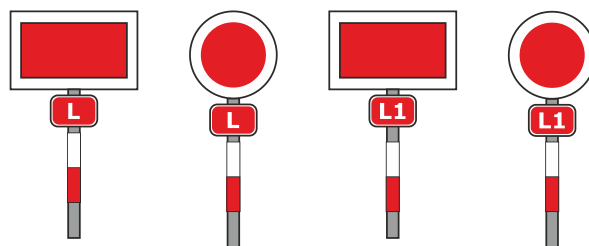
Čl. 116 Poruchy hlavních návěstidel

- (1) Pokud je světelné hlavní návěstidlo poškozeno tak, že na něm nesvítí návěst **Stůj**, ale návěstí návěst dovolující jízdu nebo pochybnou návěst, musí se návěst zhasnout. Nelze-li návěst na návěstidlo zhasnout, musí být návěstidlo kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** a strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o:
 - a) poruše návěstidla,
 - b) 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) povinnosti před ním zastavit, i když na něm svítí návěst dovolující jízdu a o způsobu dovolení jízdy kolem tohoto návěstidla.
- (3) Pokud je hlavní návěstidlo poškozeno tak, že návěstí **PN**, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem navíc i o neplatnosti **PN**.
- (4) 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“.
- (5) Poškozené hlavní návěstidlo u koleje, na kterou (ze které) nebude ve směru, pro který poškozené návěstidlo platí, prováděna jízda vlaku ani posunového dílu, se nemusí krýt.
- (6) Je-li hlavní návěstidlo zničeno, umístí se na jeho místě přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**.
- (7) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, pokud je použito jako náhrada za hlavní návěstidlo, musí mít označovací štítek návěstidla, které nahrazuje (viz znázornění na obrázku 229 tohoto článku). 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 229

- (8) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** musí mít označovací pás, pouze pokud je použito jako náhrada za vjezdové, odjezdové nebo cestové návěstidlo, platné jen pro jízdu vlaku (viz znázornění na obrázku 230 tohoto článku). V tomto případě pak návěst **Stůj** platí pouze pro jízdu vlaků.



Obrázek 230

- (9) Zničené oddílové návěstidlo AB a AH se přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** nenahrazuje a jízda vlaků se uskutečňuje v mezistaničním oddíle.
- (10) Je-li výpravčímu známo, že na krycím návěstidle je návěst zakazující jízdu nebo že je poškozené a že zařízení, které toto návěstidlo kryje, je nepoškozené, zpravuje strojvedoucí vlaků (PMD) o tom, že krycí návěstidlo pro jeho jízdu vlaku (PMD) neplatí.
- (11) Kryje-li poškozené krycí návěstidlo výhybky, musí výpravčí písemným rozkazem strojvedoucímu nařídit i snížení rychlosti přes příslušné výhybky na 40 km/h.
- (12) Je-li poškozené krycí návěstidlo závislé na správné činnosti PZS (zařízení VZPK) nebo je-li činnost PZS (zařízení VZPK) závislá na návěstí dovolující jízdu na krycím návěstidle, musí výpravčí písemným rozkazem strojvedoucímu nařídit i jízdu přes dotčené přejezdy anebo centrální přechody vybavené VZPK se zvýšenou opatrností. Tato povinnost musí být na základě podkladů od OSPD uvedena v ZDD.
- (13) Má-li se krycí návěstidlo přestavit na návěst **Stůj** a nelze-li tak pro poruchu učinit, postupuje se stejně jako u jiného hlavního návěstidla.
- (14) Je-li za snížené viditelnosti mechanické návěstidlo, které nemá rameno (ramena) z reflexního materiálu, zhaslé a není označeno jako neplatné, ale denní návěst je naprosto nepochybná, platí denní návěst tohoto návěstidla.
- (15) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, které kryje či nahrazuje hlavní návěstidlo, se při jízdě vozidel neotáčí ani neodstraňuje.
- (16) Strojvedoucí musí být zpraven písemným rozkazem o poškození hlavního návěstidla, jestliže:
- a) je světelné hlavní návěstidlo zhaslé (s výjimkou oddílových návěstidel AB);
 - b) je na hlavním návěstidle pochybná návěst;
 - c) je hlavní návěstidlo zničeno;
 - d) je hlavní návěstidlo s návěstí dovolující jízdu kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**;
 - e) není hlavní návěstidlo s návěstí dovolující jízdu kryto přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**;
 - f) je místo zničeného hlavního návěstidla umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**;
 - g) musí před hlavním návěstidlem zastavit, i když dovoluje jízdu;
 - h) je mechanické hlavní návěstidlo, které nemá rameno (ramena) z odrazek, při snížené viditelnosti zhaslé.
- Pokud obsluhující zaměstnanec některou ze skutečností uvedených v tomto odstavci zjistí, nebo je mu oznámena, je povinen o této skutečnosti zpravit písemným rozkazem strojvedoucího nebo zajistit jeho zpravení).
- (17) O krytí nebo poškození oddílového návěstidla není nutno strojvedoucího zpravovat při jízdě:
- a) vlaku v mezistaničním oddílu;
 - b) PMD.

- (18) Strojvedoucí, který již odjel ze sousední stanice a kterého o poškození (popř. i krytí) hlavního návěstidla není možno zpravit telekomunikačním zařízením, může být zpraven ústně prostřednictvím strážníka oddílu nebo závoráře. **Nemůže-li strážník oddílu zastavit vlak (PMD) prostřednictvím návěsti **Stůj** na hlavním návěstidle, zastaví vlak (PMD) návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Závorář zastaví vlak (PMD) vždy návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.**
- (19) 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, může jet strojvedoucí:
- a) vlaku, pokud bude jízda povolena **PN**, **RPN** nebo písemným rozkazem (vyjma jízdy kolem oddílového návěstidla AB s bílým označovacím pásem). Jízda vlaku kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, však nesmí být dovolována **PN**;
 - b) PMD, pokud mu výpravčí dovolí jízdu písemným rozkazem, **PN**, osobně nebo telekomunikačním zařízením. Jízda PMD kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, však nesmí být dovolována **PN**;
 - c) PMD při jízdě na/z vyloučené koleje po udělení pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu zaměstnancem pro řízení sledu;
 - d) posunového dílu, pokud zaměstnanci řídícímu posun udělil pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu zaměstnanec, který obsluhuje toto návěstidlo.
- (20) Postup při poruchách mechanických hlavních návěstidel je stanoven v [Čl. 478](#) tohoto předpisu.

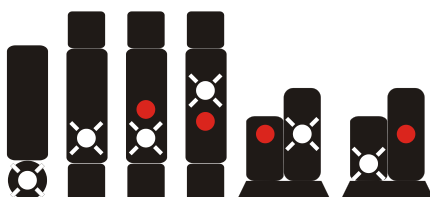
Čl. 117 Poruchy předvěstí

- (1) 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**.
- (2) 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) povinnosti jednat u této předvěsti jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**.
- (3) Při poškození samostatné opakovací předvěsti se krytí přenosnou návěstí **Výstraha** neprovádí a výpravčí zpravuje strojvedoucího písemným rozkazem o neplatnosti opakovací předvěsti.
- (4) 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“.
- (5) Strojvedoucí, který již odjel ze sousední stanice a kterého o poškození (popř. i krytí) samostatné předvěsti nebo samostatné opakovací předvěsti není možno zpravit telekomunikačním zařízením, může být zpraven ústně prostřednictvím strážníka oddílu nebo závoráře. **Nemůže-li strážník oddílu zastavit vlak (PMD) prostřednictvím návěsti **Stůj** na hlavním návěstidle, zastaví vlak (PMD) návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Závorář zastaví vlak (PMD) vždy návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.**

- (6) O krytí nebo poškození samostatné předvěsti oddílového návěstidla není nutno strojvedoucího zpravovat při jízdě:
- vlaku v mezistaničním oddílu;
 - PMD.
- (7) Postup při poruchách mechanických předvěstí je stanoven v [Čl. 479](#) tohoto předpisu.

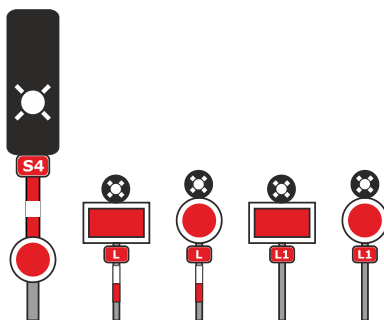
Čl. 118 Přivolávací návěst

- (1) **PN** je návěstí hlavního návěstidla, která umožňuje jízdu kolem návěstidla, u kterého nelze rozsvítit dovolující návěst vyjádřenou jedním nebo dvěma světly. **PN** může být rozkazem k odjezdu (viz odst. 7 tohoto článku a [Čl. 331](#) tohoto předpisu).
- (2) Návěst **Přivolávací návěst** (přerušované bílé světlo).



Obrázek 231

- (3) **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.
- (4) **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.



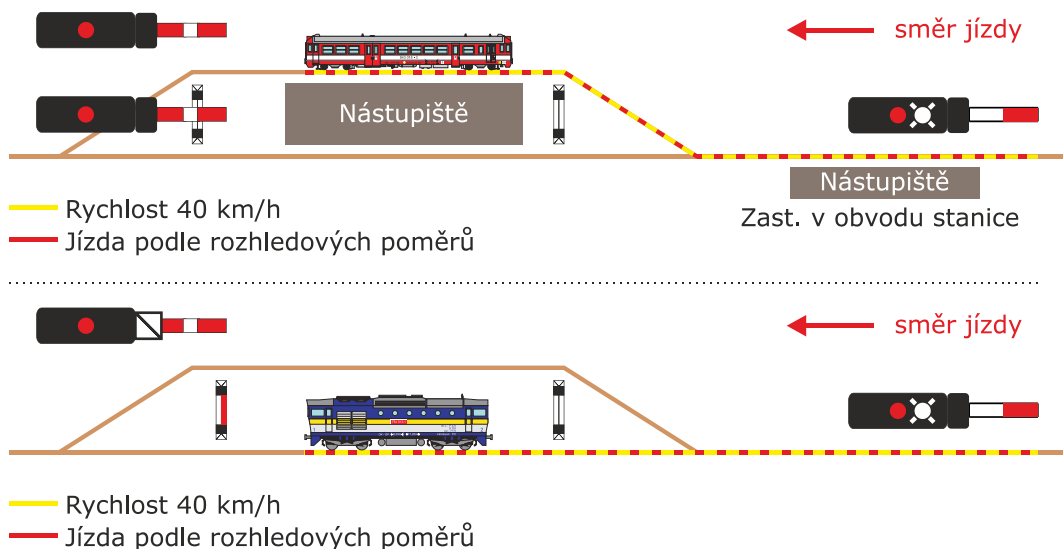
Obrázek 232

- (5) **PN** je návěst, která dovoluje jízdu vlaku (PMD) kolem:
- hlavního návěstidla s návěstí **Stůj**, které nelze přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku;
 - poškozeného hlavního návěstidla;
 - přenosné návěsti **Stůj**, kryje-li nebo nahrazuje-li hlavní návěstidlo.
- (6) 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**.
- (7) **PN** je pro strojvedoucího rozkazem k odjezdu v případě, že hlavním návěstidlem je povolena výprava vlaku (viz [Čl. 331](#) tohoto předpisu).

- (8) **PN** na vjezdových, cestových nebo odjezdových návěstidlech strojvedoucímu vlaku příkazuje:

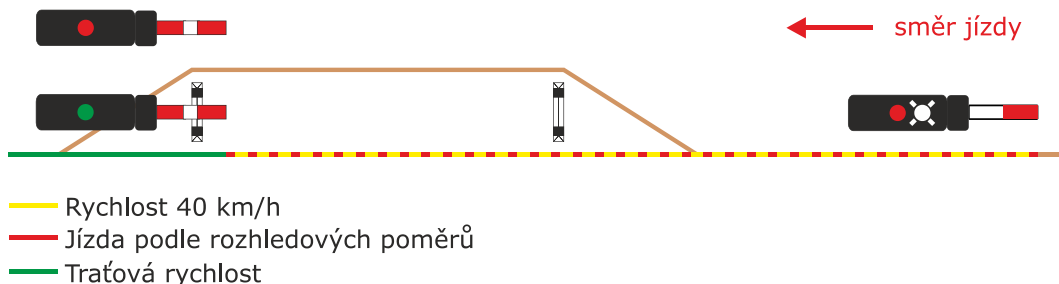
a) jízdu podle rozhledových poměrů:

aa) pro strojvedoucí vlakov, které ve stanici zastavují až do místa zastavení před následujícím hlavním návěstidlem nebo návěstí **Konec vlakové cesty**;



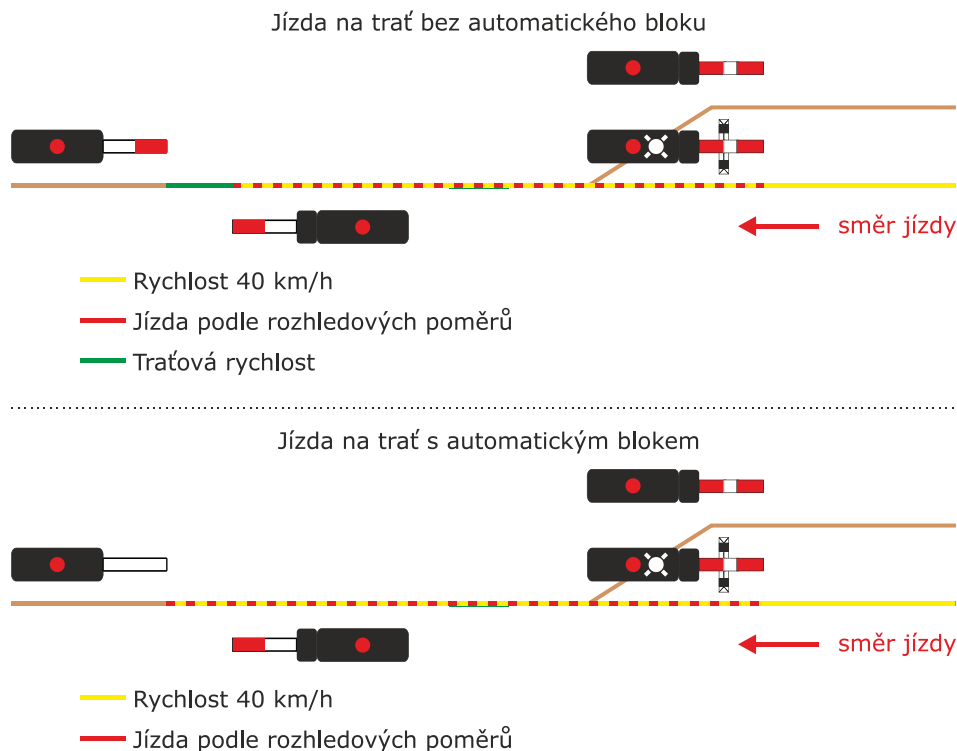
Obrázek 233

ab) pro strojvedoucí vlakov, které ve stanici projíždějí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu v obvodu dopravní nebo v případě, že ve směru jízdy není již v obvodu dopravní další hlavní návěstidlo, pak do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy;



Obrázek 234

- b) jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše rychlostí 30 km/h, pokud je návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí „3“ nebo je-li v TJŘ u příslušné stanice značka „3“ (vyjadřující snížení rychlosti v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu při jízdě na **PN** na rychlost 30 km/h).
- (9) 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.
- (10) **PN** na odjezdovém návěstidle příkazuje jízdu podle rozhledových poměrů od tohoto návěstidla až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy; 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.

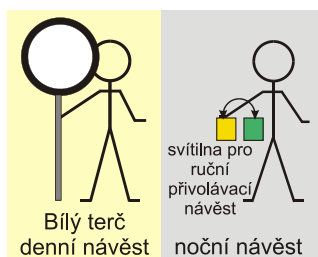


Obrázek 235

- (11) **PN** na krycích návěstidlech strojvedoucímu vlaku jízdu vlaku podle rozhledových poměrů nepřikazuje, ale přikazuje mu jet přes výhybky, které jsou tímto návěstidlem kryty, nejvýše rychlostí 40 km/h.
- (12) **PN** na oddílových návěstidlech hradla, hlásky a AH strojvedoucímu vlaku jízdu podle rozhledových poměrů nepřikazuje.
- (13) **PN** na návěstidle dopravní Portál jízdu podle rozhledových poměrů nepřikazuje. 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.
- (14) **PN** na mechanických hlavních návěstidlech je popsána v [Čl. 478](#) tohoto předpisu.

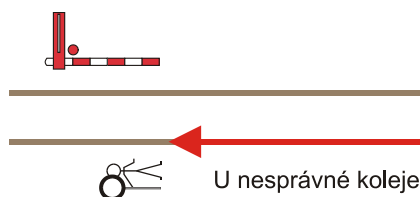
Čl. 119 Ruční přivolávací návěst

- (1) Návěst **Ruční přivolávací návěst** (bílý terč s černým okrajem [denní návěst]; střídavě žluté a zelené světlo ruční svítilny [noční návěst]) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku:
 - a) za hlavní návěstidlo s návěstí **Stůj**, které nelze přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku;
 - b) za poškozené hlavní návěstidlo;
 - c) za přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**, které kryje nebo nahrazuje zničené hlavní návěstidlo.



Obrázek 236

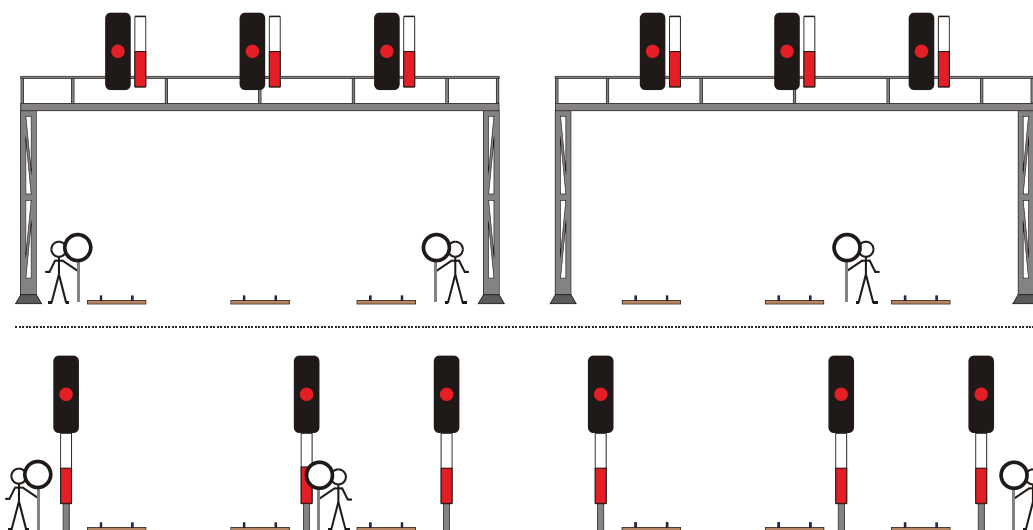
- (2) **Bílý terč** je ruční návěstidlo pro dávání denní **RPN**.
- (3) **Návěstní ruční svítilna** je návěstidlo, které svítí do stran nebo jen jedním směrem a používá se pro dávání nočních návěstí.
- (4) Je-li **RPN** dovolena jízda za hlavní návěstidlo, které je zároveň předvěstí následujícího hlavního návěstidla, musí strojvedoucí předpokládat na následujícím hlavním návěstidle návěst **Stůj**.
- (5) Pro jízdu vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla na **RPN** platí stejné podmínky jako pro jízdu vlaku na **PN**.
- (6) **RPN není nikdy rozkazem k odjezdu ani průjezdu vlaku.**
- (7) **RPN** může dávat:
 - a) výpravčí,
 - b) strážník oddílu nebo
 - c) z rozkazu výpravčího výhybkář nebo jiný zaměstnanec, který je určen ZDD.
- (8) Příkaz k dávání **RPN** nesmí výpravčí dát v případě, že by zaměstnanec, který dává **RPN** byl ohrožen jízdou jiného vozidla po sousední koleji.
- (9) **RPN** se dává tak dlouho, dokud zaměstnance, který dává **RPN** nemine čelo vlaku (u sunutého vlaku vedoucí vozidlo), a to přímo před hlavním návěstidlem, kolem něhož se dovoluje vlaku další jízda. U návěstidel umístěných nad kolejí nebo na stavbách dráhy se dává **RPN** přímo vpravo od koleje (viz znázornění na obrázcích 238 a 239 tohoto článku).
- (10) Příklady umístění **RPN** při jízdě vlaku:
 - a) na vícekolejné širé trati, při souběhu dvou nebo více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven u návěstidel platných:
 - aa) pro krajní koleje se **RPN** dává na vnější straně krajních kolejí;



Obrázek 237

- ab) pro vnitřní koleje se **RPN** dává přímo vpravo vedle vnitřních kolejí;

U traťové koleje nebo záhlaví

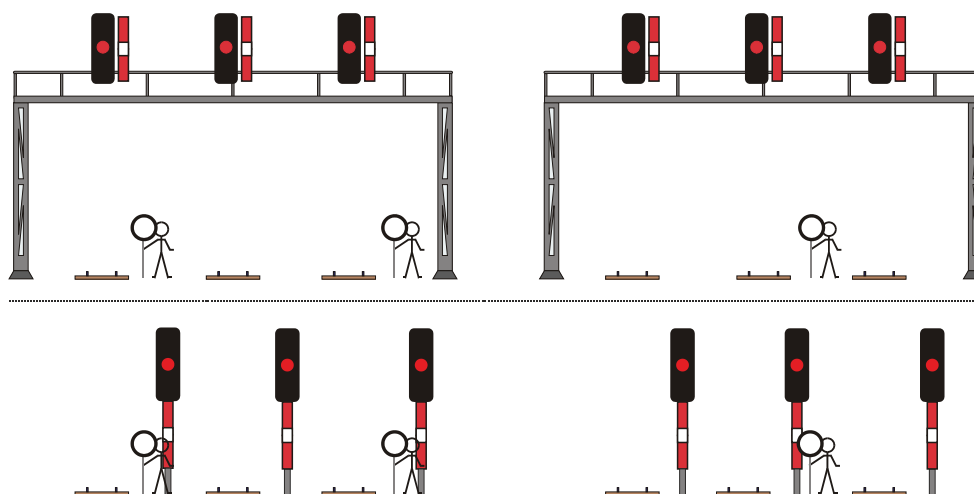


Obrázek 238

b) kolem cestového nebo odjezdového návěstidla se **RPN** dává tak, aby byla viditelná z vedoucího vozidla přímo vpravo vedle dopravní koleje v prostoru od čela vlaku:

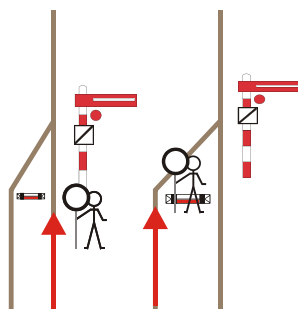
ba) k hlavnímu návěstidlu, které je umístěné přímo u koleje;

U traťové koleje nebo záhlaví



Obrázek 239

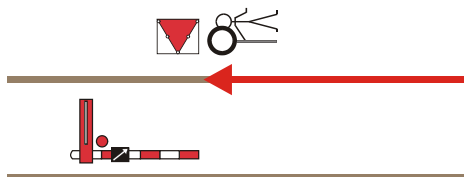
bb) k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**, nemá-li odjezdová kolej hlavní návěstidlo nebo není hlavní návěstidlo umístěno přímo u odjezdové koleje;



U skupinového návěstidla

Obrázek 240

- c) kolem hlavního návěstidla s návěstním upozorňovadlem přímo u dopravní koleje před návěstním upozorňovadlem, které je umístěné vedle pojezděné koleje.



U návěstního upozorňovadla

Obrázek 241

- (11) **RPN** nesmí být zneužita, a proto musí být bílý terč (svítlna pro dávání noční **RPN**) pod dohledem zaměstnance nebo pod uzávěrou.

Díl 11

Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

Čl. 120

Všeobecná ustanovení

- (1) Není-li možné pro poruchu nebo i z jiné příčiny (např. jízda na/z nesprávné koleje, porucha kolejových obvodů apod.) dovolit jízdu kolem hlavního návěstidla jeho normální obsluhou, dovoluje ji výpravčí nebo strážník oddílu **PN**.
- (2) Použití **PN** v případě, že lze normální obsluhou rozsvítit na světelném návěstidle nebo normální obsluhou přestavit mechanické návěstidlo na návěst dovolující jízdu se považuje za zneužití **PN**.
- (3) Není-li možná jízda kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla na **PN**, dovoluje se jízda kolem takového návěstidla **RPN** nebo písemným rozkazem.
- (4) Jízdu kolem světelného hlavního návěstidla, které návěstí pochybnou návěst, je však možno dovolit jen **RPN** nebo písemným rozkazem.
- (5) Jízdu na **PN** nebo kolem neobsluhovaného návěstidla může 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** udržující zaměstnanec.

- (6) Při povolení jízdy vlaku kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla písemným rozkazem, musí být v písemném rozkaze uveden vždy nápis na označovacím štítku tohoto návěstidla.

Čl. 121

Dokumentace jízdy vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

- (1) Důvod jízdy na **PN** (na **RPN**) 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 počítadla obsluh (pokud je zřízeno).
- (2) Jízdu na **RPN** (na **PN**) uvede strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů ve sloupci „Poznámky“; při jízdě na **PN** uvede i číslo počítadla obsluh (pokud je zřízeno).

Čl. 122

Zpravení písemným rozkazem při jízdě kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla

- (1) Příklady vzorů textů písemných rozkazů jsou uvedeny v služební rukověti SŽ SR101/1(D) – Metodická pomůcka pro zaměstnance řízení provozu [dále jen „služební rukověť SR101/1(D)“]. Služební rukověť SR101/1(D) je závazná pouze pro zaměstnance Správy železnic.
- (2) V písemných rozkazech musí být uveden název stanice (odbočky), které se pokyny týkají a označení návěstidla, které není obsluhováno takto:
„Vjezdové návěstidlo S stanice Sušice se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen“.
- (3) Je-li třeba dovolit vjezd vlaku u vjezdového návěstidla stanice (odbočky) kolem více neobsluhovaných návěstidel, která následují bezprostředně za sebou, lze to dovolit jedním písemným rozkazem takto:
„Vjezdové návěstidlo 1L a cestová návěstidla Lc2a a Lc2 stanice Bor se neobsluhují, vjezd do stanice dovolen“.
- (4) Je-li třeba dovolit vjezd vlaku u vjezdového návěstidla stanice (odbočky) 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, které musí být v písemném rozkaze uvedeno takto:
- *„Vjezdové návěstidlo 1L a cestová návěstidla Lc2a a Lc2c stanice Bor se neobsluhují, vjezd do stanice k návěstidlu L2 dovolen“ nebo*
- *„Vjezdové návěstidlo 1L a cestová návěstidla Lc2a a Lc2c stanice Bor se neobsluhují, vjezd do stanice na kolej číslo 2 dovolen“.*
- (5) Nemá-li výpravčí možnost dovolit vjezd vlaku do stanice obsluhou zabezpečovacího zařízení ani nadiktováním rozkazu strojvedoucímu telekomunikačním zařízením, může dovolit vjezd vlaku písemným rozkazem, sepsaným v sousední stanici (viz odst. 2 tohoto článku).
- (6) O zpravení podle odst. 5 tohoto článku smí výpravčí požádat 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.**

- (7) V sousední stanici může být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem pouze o neobsluhování vjezdového návěstidla a případně i o neobsluhování dalších návěstidel, následujících bezprostředně za vjezdovým návěstidlem (viz zpravení podle odst. 3 tohoto článku).
- (8) Výpravčí nesmí žádat výpravčího sousední stanice o zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o neobsluhování odjezdového návěstidla vlastní stanice (odbočky).
- (9) Strojvedoucí, který je zpraven písemným rozkazem o dovolení jízdy kolem neobsluhovaného cestového návěstidla pouze k následujícímu cestovému nebo odjezdovému návěstidlu takto:
- „Cestové návěstidlo Sc4 ve stanici Hustov se neobsluhuje, jízda k následujícímu hlavnímu návěstidlu povolena“,*
- musí na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti očekávat návěst **Stůj**.
- (10) O neobsluhování **odjezdového** návěstidla je strojvedoucí vlaku zpraven takto:
- *„Odjezdové návěstidlo S2 stanice Řevnice se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“ nebo*
 - *„Odjezdové návěstidlo S2 stanice Řevnice se neobsluhuje, vlak 60 201 ve stanici Řevnice ze druhé koleje do stanice Dobříchovice odjezd“.*
- (11) Následuje-li bezprostředně za sebou více neobsluhovaných návěstidel, je možné strojvedoucího zpravit o neobsluhování všech návěstidel jedním rozkazem takto:
- *„Vložené návěstidlo VL5 a odjezdové návěstidlo L5-13 stanice Praha-Smíchov se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“ nebo*
 - *„Vložené návěstidlo VL5 a odjezdové návěstidlo L5-13 stanice Praha-Smíchov se neobsluhují, vlak 83 212 ve stanici Praha-Smíchov z páté koleje do stanice Praha-Radotín odjezd“.*
- (12) 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 vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy.
- (13) Stejně tak musí být již před vydáním písemného rozkazu postavena vlaková cesta až k vjezdovému návěstidlu pro opačný směr jízdy, pokud je strojvedoucí zpravován o neobsluhování návěstidla u některého předchozího obsluhovaného návěstidla.
- (14) Jde-li o průjezd vlaku a nelze-li obsluhovat vjezdové i odjezdové, popř. i další hlavní návěstidla ve vlakové cestě tohoto vlaku, může se vlak zpravit jedním písemným rozkazem, doručeným nebo nadiktovaným u vjezdového návěstidla takto:
- „Vjezdové návěstidlo 1S a odjezdové návěstidlo S1 stanice Dobříchovice se neobsluhují, vjezd do stanice dovolen. Vlak 99 21 ve stanici Dobříchovice z první koleje do stanice Praha-Radotín odjezd“.*
- (15) Výpravčí může zpravit strojvedoucího vlaku podle odst. 14 tohoto článku, až když jsou splněny všechny podmínky pro průjezd vlaku. Takto zpravený strojvedoucí vlaku není ve stanici vypravován návěstí **Odjezd**.
- (16) Je-li jízda vlaku kolem neobsluhovaného (neplatného) odjezdového nebo oddílového návěstidla, jehož návěsti dovolují jízdu vlaku (kromě **PN**) jsou závislé na správné poloze výhybky na širé trati, povolena písemným rozkazem, musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem o potřebném snížení rychlosti přes tyto výhybky. V ZDD musí být na základě podkladů od OSPD uvedeno, kterých návěstidel se toto opatření týká, včetně povolené rychlosti přes tyto výhybky.

Čl. 123 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 (viz [Čl. 122](#) odst. 3 tohoto předpisu), 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 zábrzdnu vzdálenost.
- (2) V případě, že je strojvedoucí zpravován písemným rozkazem o neobsluhování cestového návěstidla (viz [Čl. 122](#) odst. 9 tohoto předpisu) a jízda vlaku je povolena pouze k následujícímu hlavnímu návěstidlu, musí na následujícím hlavním návěstidle bez samostatné předvěsti očekávat návěst **Stůj**.
- (3) V případě, že je strojvedoucí zpravován u vjezdového návěstidla o povolení průjezdu stanicí písemným rozkazem (viz [Čl. 122](#) odst. 14 tohoto předpisu), výpravčí návěst **Odjezd** nedává.
- (4) Strojvedoucí, který je zpraven o neobsluhování hlavních návěstidel musí při jízdě kolem těchto návěstidel dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů jako při jízdě na **PN** (viz [Čl. 118](#) tohoto předpisu).

Díl 12 Návěsti speciálního určení

Čl. 124 Základní pojmy

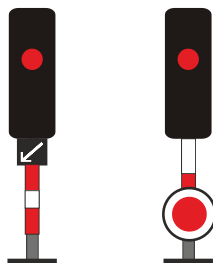
- (1) **Lokomotivní houkačka** je společný název pro zvukové návěstidlo (lokomotivní houkačka, lokomotivní píšťala) hnacích vozidel pro dávání slyšitelných návěstí.
- (2) Úplnou poruchu lokomotivní houkačky (tzn. nefunguje žádný tón lokomotivní houkačky) musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu, včetně případných omezení v rychlosti jízdy, která plynou z této poruchy stanovené vnitřním předpisem dopravce.
- (3) **Drhlík** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranic pro používání zařízení, které slouží k odstraňování nečistot z jízdní plochy dvojkolí vozidel.
- (4) **Návěstní upozorňovadlo** je přidružené neproměnné nepřenosné návěstidlo, které označuje skupinové návěstidlo nebo upozorňuje na mimořádné umístění některých návěstidel.
- (5) **Předvěstní upozorňovadlo** je přidružené nepřenosné neproměnné návěstidlo, upozorňující na umístění samostatné předvěsti nebo na oddílové návěstidlo AB, které předvěstí návěsti vjezdového návěstidla. Mezi předvěstní upozorňovadla patří i návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**.
- (6) **Vzdálenostní upozorňovadlo** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které upozorňuje na vzdálenost k následujícímu návěstidlu.
- (7) **Námezník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranice mezi dvěma kolejemi, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.
- (8) **Zadní námezník** je ten námezník, který je umístěn na vjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.
- (9) **Přední námezník** je ten námezník, který je umístěn na odjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.

- (10) **Koncovník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení konce vlakové cesty anebo začátku obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.
- (11) **Hraničník** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy.
- (12) **Lichoběžníková tabulka** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje na trati D3 nebo na trati RB hranici dopravní.
- (13) **Tabulka s křížem** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které plní funkci samostatné předvěsti; na tratích D3 nebo na tratích RB, kde je nejvyšší traťová rychlost vyšší než 60 km/h předvěstí lichoběžníkovou tabulku.
- (14) **Tabule před zastávkou** je nepřenosné návěstidlo, které upozorňuje na umístění zastávky.
- (15) **Staničník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí kilometrickou polohu místa na trati.
- (16) **Staničení** je způsob určování kilometrické polohy místa na trati.
- (17) **Sklonovník** je nepřenosné návěstidlo pro návěstění sklonových poměrů tratě.
- (18) **Předvěst rádiovníku** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí zahájení přípravy na registraci rádiového zařízení do sítě GSM-R.
- (19) **Rádiovník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí změnu kanálové skupiny pro vlakové rádiové spojení nebo povinnost komunikace v systému GSM-R.

Čl. 125 Všeobecná ustanovení

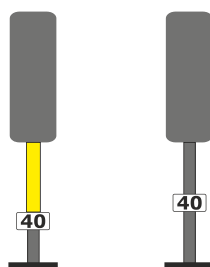
Umísťování nepřenosných (přenosných) návěstidel na stožáry návěstidel je umožněno za těchto podmínek:

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



Obrázek 242

- 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 243

Čl. 126 Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky

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



Obrázek 244

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

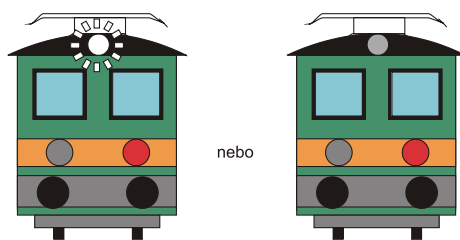
několikrát opakovaně:



píšťalkou, houkačkou,
lokomotivní houkačkou

Obrázek 245

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

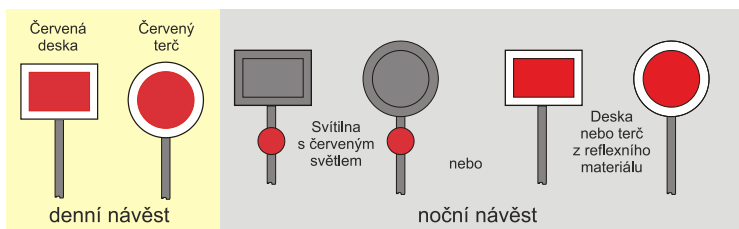


Obrázek 246

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

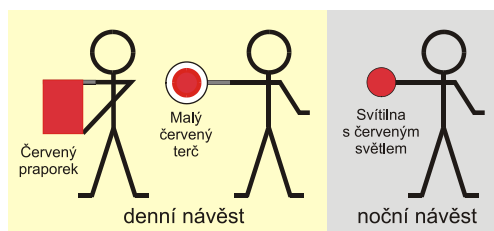
Čl. 127 Návěsti zakazující jízdu

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



Obrázek 247

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



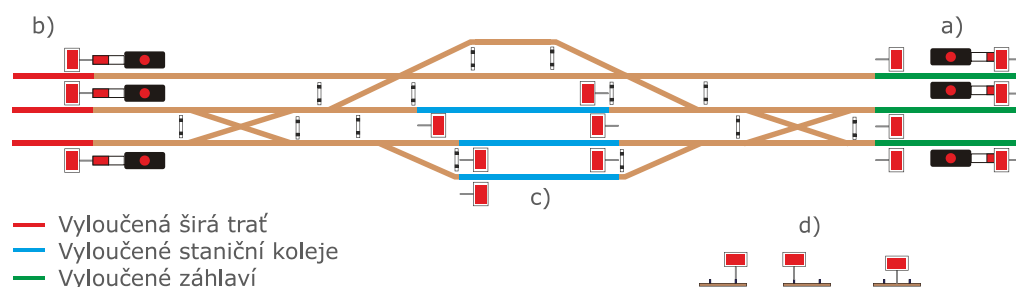
Obrázek 248

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

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

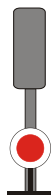
Strojvedoucí je povinen před označeným místem zastavit při splnění alespoň jedné z podmínek uvedených v tomto odstavci.

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



Obrázek 249

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



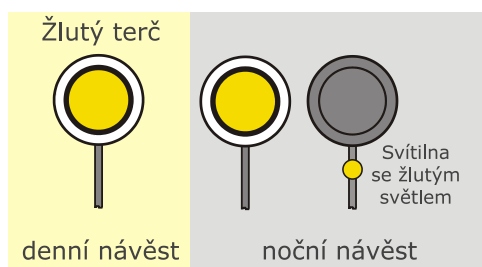
Obrázek 250

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

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

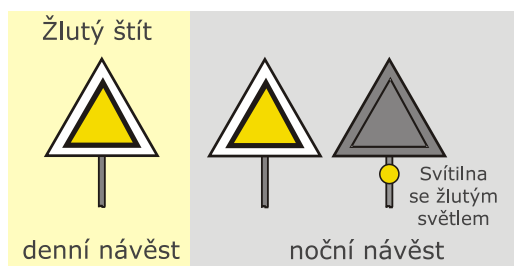
Čl. 128 Návěsti výstražné

- (1) Návěst **Výstraha** (žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem [denní návěst; noční návěst je-li deska vyrobena z reflexního materiálu]; žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst]) se dává přenosným návěstidlem a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem.



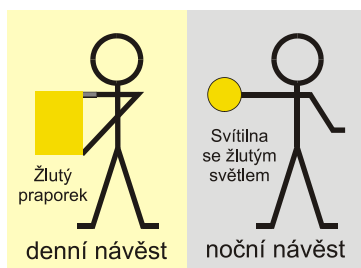
Obrázek 251

- (2) Návěst **Výstraha** (žlutý, na základně postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a bílým okrajem [denní návěst; noční návěst je-li deska vyrobena z reflexního materiálu]; žluté světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst]) se dává přenosným návěstidlem tam, kde průjezdný průřez nedovoluje použít žlutého terče, a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo nepřenosným návěstidlem.



Obrázek 252

- (3) Návěst **Výstraha** (žlutý praporek, držení kolmo ke koleji oběma rukama tak, aby byl rozvinutý ve svislé poloze [denní návěst] nebo žluté světlo držené zaměstnancem [noční návěst]) je ruční návěstí a předvěstí návěst **Stůj**, dávanou přenosným nebo ručním návěstidlem nebo návěst **Místo zastavení**, dávanou přenosným návěstidlem.



Obrázek 253

- (4) Přenosné návěstidlo s návěstí **Výstraha** musí být umístěno při krytí nesjízdného místa na širé trati nejméně na zábrzdnu vzdálenost před návěstidlem s návěstí **Stůj**.
- (5) Ruční návěst **Výstraha**:
- a) musí být dávana do doby, než ji mine vedoucí vozidlo vlaku;
 - b) při vjezdu na obsazenou (kusou) kolej nemusí předvést návěst **Stůj** nebo **Místo zastavení**.

Čl. 129 Slyšitelné návěsti

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



píšťalka,
lokomotivní houkačka

Obrázek 254

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

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



lokomotivní houkačka

Obrázek 255

- (7) Návěst **Zabrzděte úplně** (*tři krátké zvuky lokomotivní houkačkou*) dává strojvedoucí vedoucího vozidla a přikazuje strojvedoucím činných hnacích vozidel zařazených do soupravy zastavit činnost hnacího vozidla. Zaměstnancům obsluhujícím ruční brzdy

přikazuje tato návěst utažení ručních brzd k zastavení vlaku nebo zajištění stojící soupravy vozidel proti ujetí.



lokomotivní houkačka

Obrázek 256

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



lokomotivní houkačka

Obrázek 257

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

opakovaně po dobu jedné minuty



lokomotivní houkačka

Obrázek 258

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

opakovaně po dobu jedné minuty



píšťalka, houkačka,
lokomotivní houkačka

Obrázek 259

Čl. 130

Vzdálenostní upozorňovadla

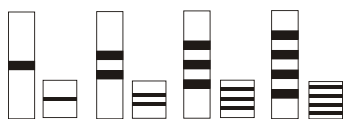
- (1) Návěst **Vlak se blíží k samostatné předvěsti** (*bílá čtvercová nebo obdélníková, na kratší straně postavená, deska s černými pruhy šikmo vpravo vzhůru*) upozorňuje na vzdálenost k samostatné předvěsti vjezdového, cestového, odjezdového návěstidla, návěstidla dopravní Portál nebo na vzdálenost k tabulce s křížem, která tuto předvěst nahrazuje.



Vzdálenostní upozorňovadla

Obrázek 260

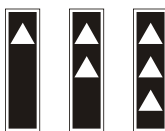
- (2) Návěst **Vlak se blíží k samostatné předvěsti** (*bílá čtvercová nebo obdélníková, na kratší straně postavená, deska s černými vodorovnými pruhy*) upozorňuje na vzdálenost k samostatné předvěsti oddílového, krycího návěstidla nebo na vzdálenost k tabulce s křížem, která tuto předvěst nahrazuje.



Vzdálenostní upozorňovadla

Obrázek 261

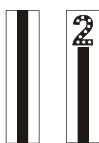
- (3) Vzdálenostní upozorňovadla k samostatné předvěsti se umísťují:
- a) tři nejméně po 75 metrech (pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně);
 - b) čtyři nejméně po 75 metrech (pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně);
 - c) čtyři nejméně po 100 metrech (pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h).
- (4) Nejvzdálenější vzdálenostní upozorňovadlo od samostatné předvěsti má tři, popř. čtyři černé pruhy, nejbližší má vždy jeden černý pruh.
- (5) Vzdálenostní upozorňovadla k samostatné předvěsti se umísťují podle uvedených zásad i před tabulkou s křížem, která nahrazuje samostatnou předvěst k hlavnímu návěstidlu.
- (6) Návěst **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 k hlavnímu návěstidlu v úsecích tratí s nedostatečnými rozhledovými poměry.



Vzdálenostní
upozorňovadla

Obrázek 262

- (7) Vzdálenostní upozorňovadla k hlavnímu návěstidlu se umísťují před hlavním návěstidlem:
- a) tři nejméně po 75 metrech (pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně);
 - b) tři nejméně po 100 metrech (pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h).
- (8) Nejvzdálenější vzdálenostní upozorňovadlo před hlavním návěstidlem má tři bílé trojúhelníky, nejbližší má jeden bílý trojúhelník.
- (9) Návěst **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 přechodů) 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.



Vzdálenostní
upozorňovadla

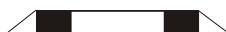
Obrázek 263

- (10) Vzdálenostní upozorňovadlo ke kmenovému přejezdníku se umísťuje na vzdálenost nejméně 200 m před kmenový přejezdník.

- (11) Před opakovací přejezdník a přenosný přejezdník se vzdálenostní upozorňovadlo neumísťuje.
- (12) Vzdálenostní upozorňovadla s červeným bleskem musí být z kolejiště odstraněna nejpozději do 30. 6. 2022.

Čl. 131 Námezník a koncovník

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



Námezník

Obrázek 264

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



Námezník

Obrázek 265

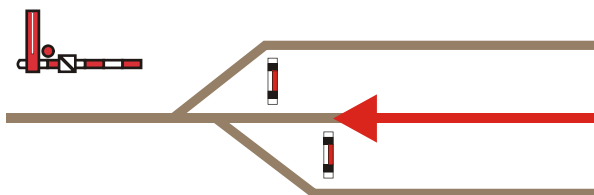
- (4) Návěst **Konec vlakové cesty** (*bílý vodorovný trámec, na němž je přední polovina bílého obdélníku postaveného na delší straně, vstřícného k zastavujícímu vlaku, červená*) stanovuje:
- a) konec vlakové cesty anebo
- b) začátek obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.



Koncovník

Obrázek 266

- (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 znázornění na obrázku 267 tohoto článku).



Obrázek 267

Čl. 132 Hraničník

- (1) Návěst **Hranice provozovatele dráhy** (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.



Hraničník

Obrázek 268

- (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. Umisťuje se i v případě, že zaústěná dráha není provozována.
- (3) Hraničník se neumisťuje na styku drah se zahraničním provozovatelem dráhy.
- (4) Pokud nelze hraničník umístit přímo vpravo nebo přímo vlevo od koleje, pro kterou platí, umístí se uprostřed koleje (mezi kolejnice).

Čl. 133 Lichoběžníková tabulka

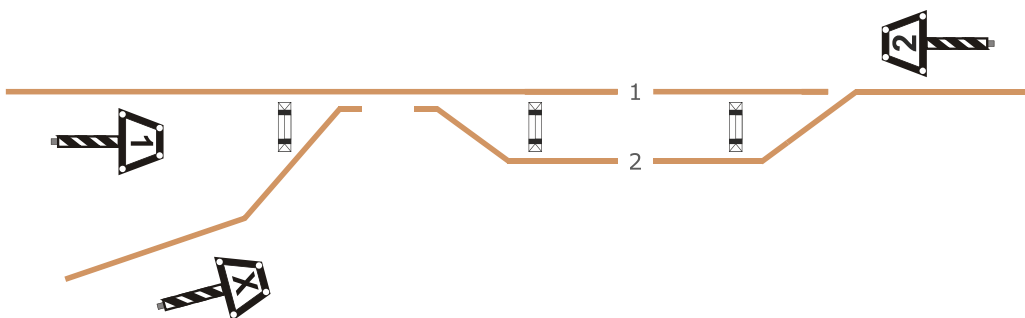
- (1) Lichoběžníkové tabulky mají značení označovacími pásy se šikmými černými a bílými pruhy (viz znázornění na obrázku 269 tohoto článku).
- (2) Návěst **Hranice dopravní** (bílá lichoběžníková deska s černým okrajem, postavená na nejdelší straně, uprostřed desky je černé číslo; není-li návěstidlo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



Lichoběžníková tabulka

Obrázek 269

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



Obrázek 270

Čl. 134 Tabulka s křížem

- (1) Návěst **Výstraha** (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 návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle nebo návěst **Hranice dopravní**.



Tabulka s křížem

Obrázek 271

- (2) Tabulka s křížem se umísťuje (pokud je její umístění předepsáno):
- a) před nejbližší následující hlavní návěstidlo na vzdálenost nejméně:
 - aa) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
 - ab) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
 - b) před nejbližší následující lichoběžníkovou tabulkou na vzdálenost nejméně 700 m pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h.

Čl. 135 Tabule před zastávkou a návěst Konec nástupiště

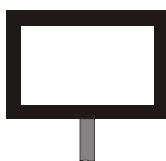
- (1) Návěst **Vlak se blíží k zastávce** (bílá obdélníková deska se třemi šikmými černými pruhy, postavená na delší straně; deska je vyrobena z reflexního materiálu) upozorňuje na umístění zastávky na širé trati i v obvodu stanice.



Tabule před zastávkou

Obrázek 272

- (2) Tabule před zastávkou se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Konec nástupiště** zastávky, 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/h do rychlosti 120 km/h včetně;
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (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**. Ustanovení tohoto odstavce se vztahuje na stanice, které nemají na odjezdovém záhlaví (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 návěstí **Konec nástupiště** předchozí zastávky nebo co nejbližší 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) Návěst **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.



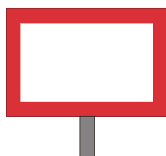
Obrázek 273

- (7) Návěst **Konec nástupiště** se umísťuje pouze na konec nástupiště zastávky na širé trati nebo zastávky v obvodu stanice (odbočky).
- (8) Na konec nástupiště stanice se návěst **Konec nástupiště** neumisťuje.
- (9) V případě, že je ve stanici zřízeno provizorní nástupiště nebo částečně vyloučeno nástupiště, a ve stanici není zřízena zastávka v obvodu stanice, 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**.

Čl. 136 Místo zastavení

- (1) Návěst **Místo zastavení** (bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) strojvedoucímu přikazuje zastavit co nejbližší před touto návěstí čelo zastavujícího vlaku nebo PMD, vjíždějícího do stanice, dopravní D3 nebo dopravní RB.



Obrázek 274

- (2) Na širé trati přikazuje návěst **Místo zastavení** strojvedoucímu vlaku a PMD zastavujících v tomto místě zastavení co nejbližší před touto návěstí.
- (3) Návěst **Místo zastavení** (bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně, uprostřed desky jsou černá písmena „Os“) přikazuje strojvedoucímu vlaku, vjíždějícího do stanice, dopravní D3 nebo dopravní RB a zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, zastavit čelo vlaku co nejbližší před touto návěstí.



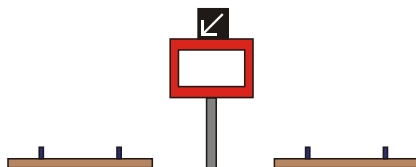
Obrázek 275

- (4) V případě nedostatku místa mohou být návěstidla s návěstmi **Místo zastavení** postavena na kratší straně.



Obrázek 276

- (5) Návěst **Místo zastavení** má platnost pro obě koleje, mezi kterými je dávana.
- (6) V případě, že nelze umístit návěst **Místo zastavení** tak, aby platila pouze pro jednu kolej, doplní se návěst indikátorovou tabulkou se šipkou.



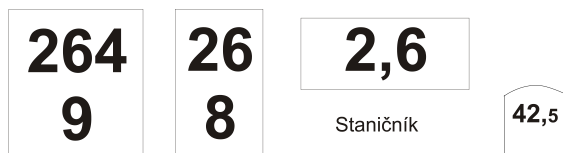
Obrázek 277

- (7) V dopravních D3 platí ustanovení odst. 1 a 3 tohoto článku jen při křižování vlaků (PMD).

Čl. 137 Staničník

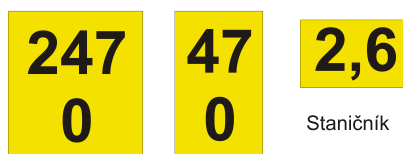
(1) Návěst **Kilometrická poloha:**

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



Obrázek 278

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



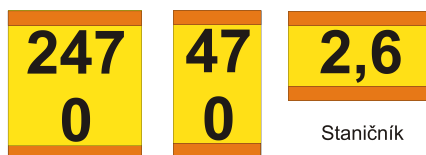
Obrázek 279

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



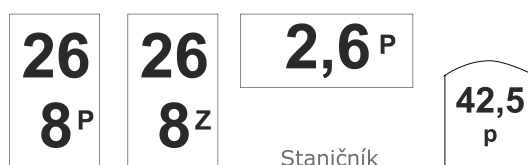
Obrázek 280

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



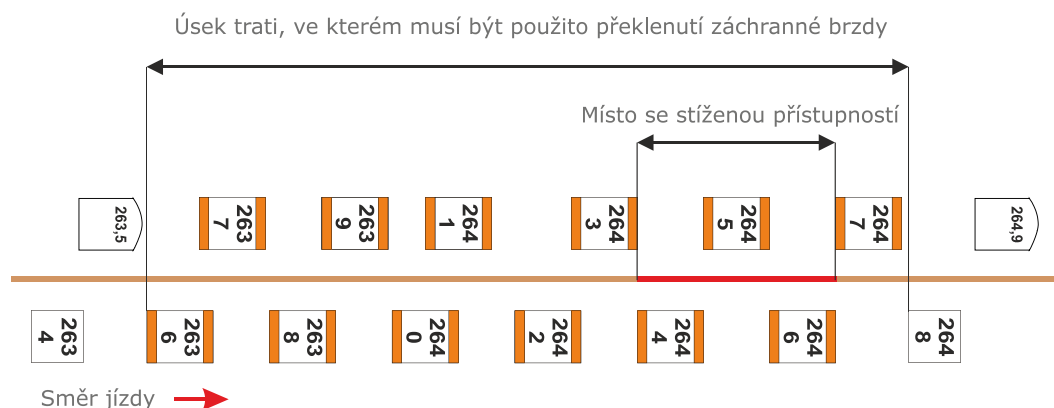
Obrázek 281

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



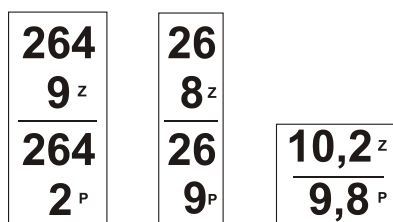
Obrázek 282

- (2) Pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ anebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy lze použít pouze tabulový staničník.
- (3) Staničník se žlutou deskou se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ bez přejezdníku nejméně na vzdálenost:
 - a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (4) Pokud je mezi přejezdy s PZZ vzdálenost kratší, než stanovená vzdálenost pro umístění staničníku žluté desky, umístí se pouze jeden staničník se žlutou deskou před prvním přejezdem s PZZ.
- (5) V úseku trati, ve kterém musí být u vlaků s přepravou cestujících použito překlenutí záchranné brzdy, musí být všechny staničníky v provedení **obdélníková** deska s oranžovými pruhy. Tento úsek ukončuje první staničník bez oranžových pruhů.



Obrázek 283

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



Skokový staničník

Obrázek 284

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

264	26	
9 ^z	8 ^z	
264	26	10,2 ^z
2 ^p	2 ^p	9,8 ^p

Skokový staničník

Obrázek 285

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

264	26	
9 ^z	8 ^z	
264	26	10,2 ^z
2 ^p	2 ^p	9,8 ^p

Skokový staničník

Obrázek 286

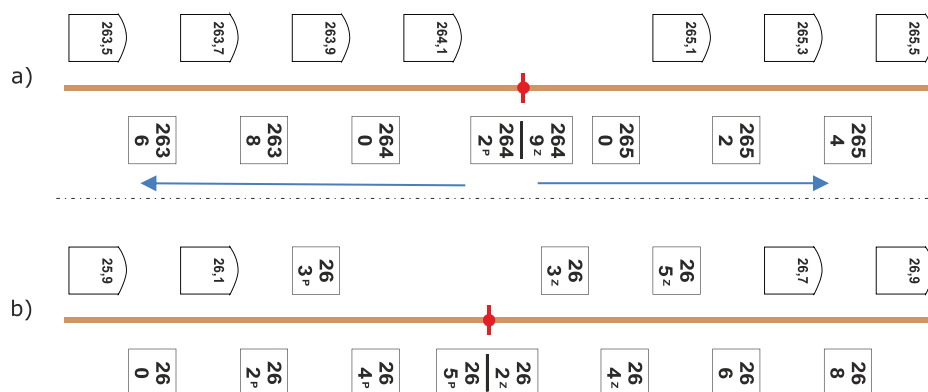
- d) [bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“, horní a dolní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

264	26	
9 ^z	8 ^z	
264	26	10,2 ^z
2 ^p	2 ^p	9,8 ^p

Skokový staničník

Obrázek 287

- (9) Příklady skokového staničení.



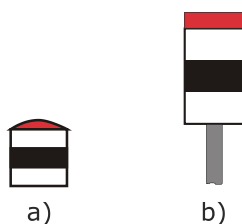
Obrázek 288

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

Čl. 138 Hranice izolovaného úseku

- (1) Návěst **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) vyznačuje hranici **kolejového úseku**, kde je zakázáno odstavit vozidla nebo kde je dovoleno zastavit jen výjimečně, 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, umožnění rozsvícení návěstí dovolující jízdu drážního vozidla na světelném návěstidle apod.



Obrázek 289

- (3) Nízký bílý sloupek s návěstí **Hranice izolovaného úseku** se umísťuje pouze u **kolejových úseků** u výhybek [znázornění na obrázku 289 a) tohoto článku].
- (4) **Obdélníková** deska s návěstí **Hranice izolovaného úseku** se umísťuje pouze u PZZ a centrálních přechodů s VZPK [znázornění na obrázku 289 b) tohoto článku].
- (5) Při úvratové jízdě musí strojvedoucí vždy zajet celým vlakem (PMD, posunovým dílem) až za návěst **Hranice izolovaného úseku** na konci **kolejového úseku**.
- (6) 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.

- (7) 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**.
- (8) Návěst **Hranice izolovaného úseku** v deskovém provedení může být vstřícným návěstidlem.

Čl. 139 Sklonovník

- (1) Návěst **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) informuje o stoupání v následujícím úseku tratě.



Sklonovník

Obrázek 290

- (2) Návěst **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) informuje o klesání v následujícím úseku tratě.



Sklonovník

Obrázek 291

- (3) Sklonovník se umísťuje podle sklonu trati:

Tabulka 1.

Sklon trati			Údaj 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.

Čl. 140 Návěsti pro vlakový zabezpečovač

- (1) Návěst **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 (dále jen „VZ“) do polohy 50 Hz.



Obrázek 292

- (2) Návěst **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.



Obrázek 293

- (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.
- (5) Návěst **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.



Obrázek 294

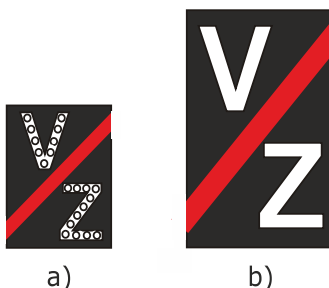
- (6) Návěst **Začátek úseku s přenosem kódu VZ podle návěsti samostatné předvěsti** se umísťuje pouze na trati s AH a jen tehdy, pokud se kód VZ podle návěsti samostatné předvěsti nepřenáší již od předchozího hlavního návěstidla, popř. při odjezdu na návěst tvořenou dvěma světly nebo na **PN** od místa zahájení přenosu kódu VZ na konci obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nebo v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy.

- (7) Návěst **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 „HI“; 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.



Obrázek 295

- (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) Návěst **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; návěstidlo podle obrázku 296 b) tohoto článku je vyrobeno z reflexního materiálu) oznamuje místo, odkud se nepřenáší kód VZ.



Obrázek 296

- (10) 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.
- (11) Na trati s AB je návěst **Bez přenosu kódu VZ** umístěna, jestliže:
- a) na příslušné trati přenos kódu VZ končí,
 - b) na začátek 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.
- (12) Návěst **Bez přenosu kódu VZ** v provedení znázorněném na obrázku 296 a) tohoto článku lze umístit pouze pod návěstní štít návěstidla. V ostatních případech musí být umístěna návěst **Bez přenosu kódu VZ** v provedení znázorněném na obrázku 296 b) tohoto článku.

Čl. 141 Číslo dopravní

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



Obrázek 297

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

Čl. 142 Drhlík

- (1) Návěst **Zapněte čistící zařízení** (šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný žlutý pruh) přikazuje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla uvést do činnosti zařízení pro čistící přítlak, pokud je vozidlo tímto zařízením vybaveno.



Drhlík

Obrázek 298

- (2) Návěst **Vypněte čistící zařízení** (šedý sloupek s černou hlavicí, pod kterou je vodorovný bílý a pod ním černý pruh) dovoluje strojvedoucímu samostatně jedoucího hnacího vozidla vypnout z činnosti zařízení pro čistící přítlak.



Drhlík

Obrázek 299

Čl. 143 Návěsti pro postrk

- (1) Návěst **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.



Obrázek 300

- (2) Návěst **Konec práce postrku** (bílá čtvercová deska s černým okrajem a s černým šípem, směřujícím dolů) přikazuje **strojvedoucímu postrkového** a vloženého hnacího vozidla ukončit vyvíjení tažné síly.



Obrázek 301

Čl. 144 Návěsti pro práci pluhu

- (1) Návěst **Zastavte práci pluhu** (čtverec s úhlopříčkami, stojící na vrcholu; čtverec a úhlopříčky mají černé a bílé pruhy nestejně délky) přikazuje zastavit práci sněhového pluhu.



Obrázek 302

- (2) Návěst **Začněte práci pluhu** (trojúhelník nebo trojúhelník s těžnicí, vrcholem dolů, s černými a bílými pruhy nestejně délky) upozorňuje na úsek, který nemá překážky pro práci sněhového pluhu.



Obrázek 303

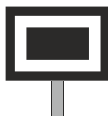
Čl. 145 Návěsti pro označení ozubnice

- (1) Návěst **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.



Obrázek 304

- (2) Návěst **Konec ozubnice** (černý obrázek na bílé *obdélníkové* tabulce s černým okrajem; vyrobeno z reflexního materiálu) označuje na ozubnicových tratích místo, kde ozubené kolo hnacího vozidla opouští ozubnici.

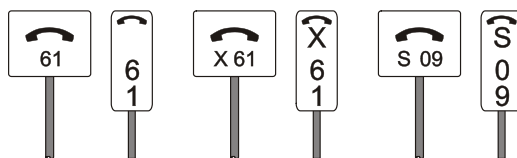


Obrázek 305

- (3) Návěst **Začátek ozubnice** (návěst **Konec ozubnice**) je dovoleno umístit i vlevo, pokud je na vstřícném návěstidle s návěstí **Konec ozubnice** (návěstí **Začátek ozubnice**).

Čl. 146 Rádiovník

- (1) Návěst **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 rádiovníků může být číslo doplněno písmenem) přikazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu.



Rádiovník

Obrázek 306

- (2) Je-li na rádiovníku 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 rádiovníku před (nad) číslem kanálu vyjadřuje simplexní provoz.
- (4) Návěst **Konec analogového vlakového rádiového systému** (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 jiný vlakový rádiový systém.



Rádiovník

Obrázek 307

- (5) Návěst **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 návěstí **Začátek rádiového systému GSM-R** bylo toto zařízení v systému GSM-R registrováno.



Předvěst
rádiovníku

Obrázek 308

- (6) Návěst **Začátek rádiového systému 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.



Rádiovník

Obrázek 309

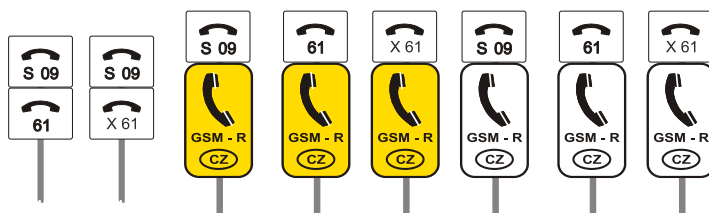
- (7) Návěst **Konec rádiového systému GSM-R** (bílá obdélníková deska s černým orámováním, postavená na kratší straně, na ní písmena GSM-R, nad písmeny symbol telefonního sluchátka, pod písmeny jsou v elipse písmena, vyjadřující symbol státu, v jehož systému GSM-R je rádiové zařízení registrováno a 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 jiný vlakový rádiový systém.



Rádiovník

Obrázek 310

- (8) Je-li ve stanici současně provozováno základní rádiové spojení i náhradní rádiové spojení (prostřednictvím různých vlakových rádiových systémů) lze rádiovníky uvedené v odst. 1, 5 a 6 tohoto článku pro dané rádiové systémy umístit na jeden sloupek nad sebou (viz znázornění na obrázku 311 tohoto článku). V tomto případě se návěstidlo pro náhradní rádiové spojení umísťuje vždy nad návěstidlo pro základní rádiové spojení.



Obrázek 311

Čl. 147 Ostatní návěsti

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



Obrázek 312

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

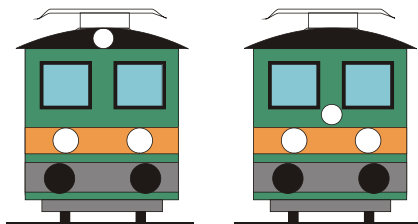
Díl 13 Návěsti na vozidlech

Čl. 148 Základní pojmy

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

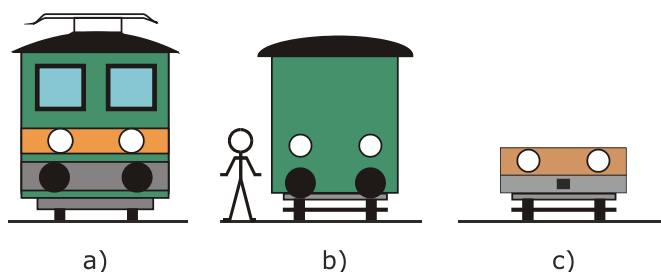
Čl. 149 Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravními a na hnacím vozidle posunového dílu

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



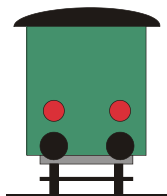
Obrázek 313

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



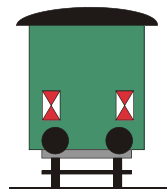
Obrázek 314

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



Obrázek 315

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

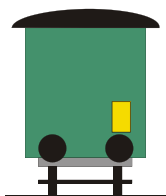


Koncovky

Obrázek 316

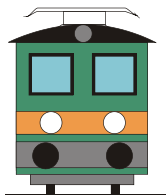
- (7) Je zakázáno kombinovat návěst **Konec vlaku** jedním světlem a jednou koncovkou.

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



Obrázek 317

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



Obrázek 318

- (15) Návěstí **Hnací vozidlo při posunu** musí být označeno hnací vozidlo i na vyloučené koleji (vyjma PMD jedoucího na/z vyloučené traťové koleje, které musí být označeno návěstí **Začátek vlaku**).
- (16) 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.
- (17) Ustanovení odst. 16 tohoto článku se vztahuje i na změnu návěstí na vozidlech:
- u vlaku, který se z km na širé trati vrací zpět podle JŘ;
 - vlaku při návratu vlaku z tratě jako PMD.

Čl. 150

Postup při závadách v označení začátku vlaku nebo posunu mezi dopravkami

- (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 návěstí **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:
 - aa) 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;
 - ab) 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 mezistančním úseku nenachází žádný vlak (PMD) a nařídí strojvedoucímu jízdu 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.
- (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.

Čl. 151

Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravnami - všeobecně

- (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 ohlásí:

a) ihned do všech zadních dopraven a závorářům až do sousední stanice takto:

„Zadržte vlaky, vlak 68 352 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.“

- (3) Výpravčí, strážník oddílu nebo závorář, který zjistí, že vlak je celý, ohlásí všem dopravnám a závorářským stanovištím v mezistaničním úseku, že je vlak celý takto:

„Vlak 68 352 je celý. Machač.“

- (4) Po hlášení podle odst. 3 tohoto článku 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.
- (5) Není-li vlak celý, musí výpravčí zajistit uvolnění traťové koleje.
- (6) 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.
- (7) Zjistí-li zaměstnanec, že na vlaku je neúplná koncová návěst nebo že na vlaku je více koncových návěstí na různých vozidlech (kromě posledního vozu vlaku s nezavěšeným postrkem), postupuje stejně jako, když zjistí, že na vlaku chybí návěst **Konec vlaku**.
- (8) 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 celý nedorazil, nesmí se vlak vracet a strojvedoucí vlaku musí tuto skutečnost ohlásit výpravčím obou sousedních stanic (příp. prostřednictvím jednoho z nich).
- (9) Koncová návěst smí být rozsvícena (umístěna), jen když má strojvedoucí jistotu, že je vlak celý. Odstranění závady v označení konce vlaku (umístění, zhasnutí, odstranění návěsti) musí strojvedoucí oznámit výpravčímu, který mu závadu v označení vlaku ohlásil.
- (10) Při jízdě PMD platí vztažná ustanovení [Čl. 149](#) – [Čl. 154](#) tohoto předpisu.

Čl. 152
Postup při závadách v označení konce vlaku
nebo posunu mezi dopravkami
- povinnosti strážníka oddílu

- (1) Strážník oddílu, 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 strážníkům oddílu a závorářům, že vlak nemá návěst **Konec vlaku**.
- (2) Strážník oddílu 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.
- (3) Dostane-li strážník oddílu po hláskovém telefonu hlášení, aby zadržel vlaky, protože předchozí vlak nemá koncovou návěst, je povinen předat toto hlášení zadní dopravě, 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 doprava.
- (4) Dostane-li strážník oddílu hlášení, že k němu jedoucí vlak nemá koncovou návěst, vlak nezastaví, ale bedlivě sleduje jeho konec.
- (5) Zjistí-li, že koncová návěst na vlaku chybí nebo si není jist, že ji upozoroval, postupuje stejně, jako kdyby tuto záadu zjistil sám.
- (6) Nejistí-li žádný strážník oddílu, že vlak je celý, musí být vlak v sousední stanici zastaven a výpravčí zjistí, zda je celý.
- (7) Při jízdě PMD sleduje jízdu PMD a případné závady v označení konce PMD oznámí ostatním stanovištím a výpravčímu stanice, ve které PMD ukončí jízdu.

Čl. 153
Postup při závadách v označení konce vlaku
nebo posunu mezi dopravkami
- 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.

Čl. 154
Postup při závadách v označení konce vlaku
nebo posunu mezi dopravkami

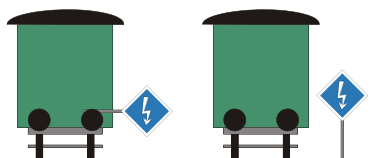
- povinnosti výhybkáře

- (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.

Čl. 155

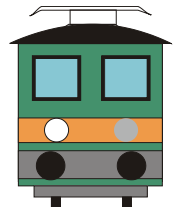
Návěsti ke krytí vozidel

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



Obrázek 319

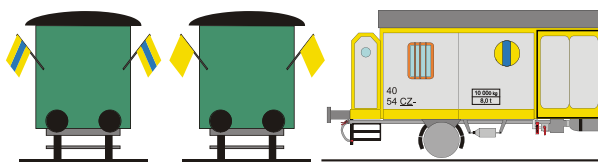
- (2) Stojí-li vozidla na kusé koleji, nemusí být návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** a **Obsazeno osobami** na straně zarážedla umístěna.
- (3) Dříve zřízená návěstidla s návěstí **Vozidla připojena k elektrickému předtápěcímu stojanu** mohou mít modrou plochu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



Obrázek 320

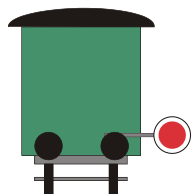
- (5) Návěst **Obsazeno osobami** (žlutý praporek s modrým pruhem uprostřed nebo žlutý praporek na obou podélných stranách vozidla [denní návěst] nebo žluté světlo uprostřed

s modrým svislým pruhem [denní i noční návěst]) upozorňuje na odstavená vozidla obsazená osobami nebo vozidla se speciálním vybavením.



Obrázek 321

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



Obrázek 322

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

Díl 14 Návěsti pro traťovou rychlost

Čl. 156 Základní pojmy

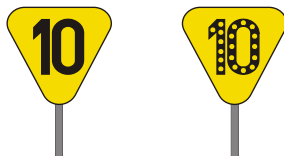
- (1) **Hodnota desetiny čísla následující traťové rychlosti** je nejbližší nižší celé číslo, vyjadřující desetinu následné traťové rychlosti.
- (2) **Předvěstník** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku.
- (3) **Předvěstník N** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost pro soupravy, jejichž strojvedoucí se v daném místě neřídí návěstmi předvěstníku NS, předvěstníku R ani předvěstníku 3.
- (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) **Předvěstník 3** je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost pro hnací vozidla skupiny přechodnosti 3.
- (7) **Rychlostník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost od tohoto návěstidla.
- (8) **Rychlostník N** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro soupravy, jejichž strojvedoucí se v daném místě neřídí návěstmi rychlostníku NS, rychlostníku R ani

rychlostníku 3. Ustanovení předchozí věty platí i pro upravený horní rychlostník N se svislými černými pruhy.

- (9) **Rychlostník NS** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro soupravy s naklápěcími skříněmi.
- (10) **Rychlostník R** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro případy stanovené TTP.
- (11) **Rychlostník 3** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro vozidla skupiny přechodnosti 3.

Čl. 157 Předvěstníky

- (1) Návěst **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) předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku N. Rychlost 5 km/h se vyjadřuje zlomkem $\frac{1}{2}$.



Předvěstník N

Obrázek 323

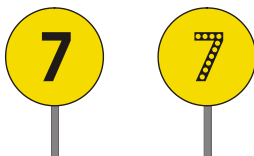
- (2) Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku NS.



Předvěstník NS

Obrázek 324

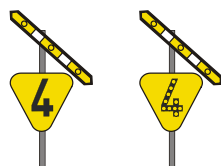
- (3) Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** (žlutý terč, na terči černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo se žlutými odrazkami) předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku 3. Předvěstník 3 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 3 umístěn.



Předvěstník 3

Obrázek 325

- (4) Návěst **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) 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.



Předvěstník R

Obrázek 326

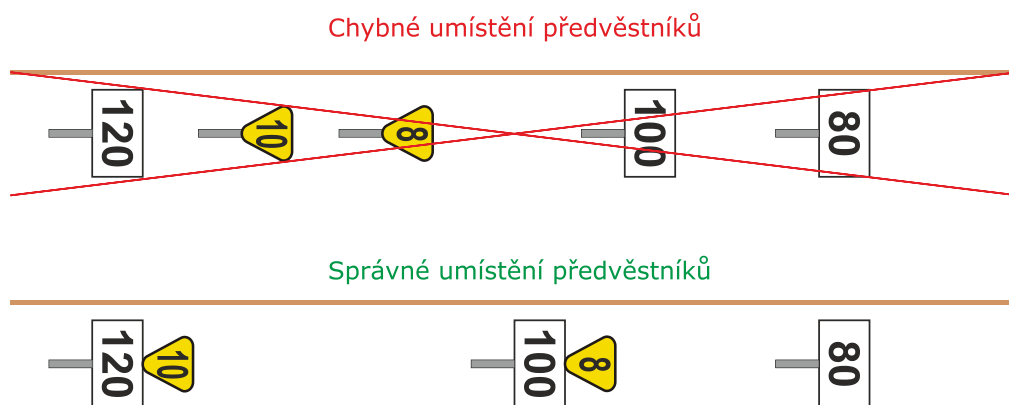
- (5) Dříve zřízené předvěstníky N, předvěstníky 3 a předvěstníky R mohou mít štít nebo terč s bílým okrajem. Tato návěstidla je možné používat do doby, než dojde k jejich výměně, úpravě nebo odstranění.
- (6) Předvěstníky se umísťují podle [Čl. 74](#) odst. (1), písm. a) nebo c). Na opačné straně se předvěstníky mohou umísťovat pouze v případě špatné viditelnosti návěstidla umístěného vpravo.
- (7) Umístit předvěstník na zkrácenou vzdálenost je povoleno pouze výjimečně a se souhlasem gestorského útvaru tohoto předpisu²⁵ a pouze tehdy je-li zaručeno, že na tuto vzdálenost lze snížit rychlost vlaku (PMD, posunového dílu) na rychlost stanovenou tímto rychlostníkem bez použití rychločinného brzdění.
- (8) **Předvěstník** se umísťuje před předvěstěný rychlostník na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně,
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně,
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti nejvýše o 50 km/h,
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.
- Předvěstníky, které byly umístěny na vzdálenost 300 m podle předpisu SŽDC D1 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**.
- (9) Předvěstníky musí být viditelné z vedoucího vozidla jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí alespoň po dobu 12 s.

²⁵ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

(10) Předvěstník se však neumísťuje:

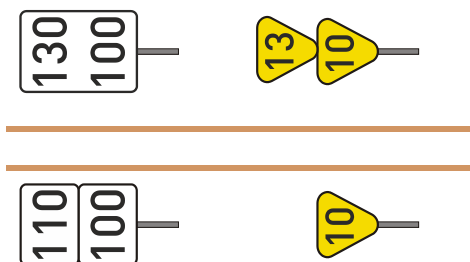
- před rychlostníkem, který povoluje zvýšení rychlosti;
- před rychlostníkem, který přikazuje snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h, ale jen pokud je snížení rychlosti nařízeno z rychlosti 120 km/h nebo nižší;
- před rychlostníkem, který je umístěn v obvodu stanice, odbočky, dopravní D3 nebo dopravní RB, pokud:
 - 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
 - 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
 - je délka úseku trati před tímto rychlostníkem kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvratové dopravní) nebo
 - návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem tohoto rychlostníku dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost stanovená rychlostníkem, nebo nižší.

(11) Mezi předvěstníkem a příslušným předvěštěným rychlostníkem nesmí být umístěn jiný předvěstník nebo rychlostník.



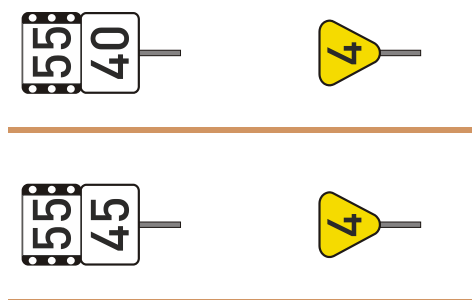
Obrázek 327

- (12) Nelze-li dodržet ustanovení odst. 11 tohoto článku, musí být předchozí traťová rychlost upravena tak, aby bylo možno snížení traťové rychlosti předvést v souladu s odst. 8 tohoto článku.
- (13) 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 předvěštěny jedním předvěstníkem N, pak předvěstník N vždy předvěstí traťovou rychlost dolního rychlostníku N.



Obrázek 328

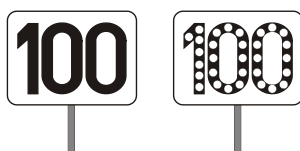
- (14) Pouze jedním předvěstníkem N jsou předvěstěny dva rychlostníky N nad sebou, z nichž horní rychlostník N je se svislými černými pruhy, a to i v případě, že je rozdíl traťových rychlostí větší než 10 km/h.



Obrázek 329

Čl. 158 Rychlostníky

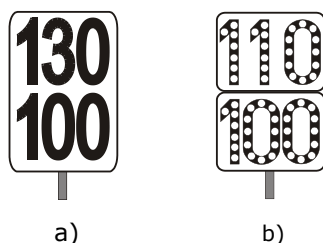
- (1) Návěst **Traťová rychlost** (bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami) přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.



Rychlostník N

Obrázek 330

- (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. 14 tohoto článku;
 - b) jsou u všech hnacích vozidel řazených ve vlaku splněny podmínky dané v aplikaci IS REVOZ (např. sloupec 2 tabulka 1j předpisu D2/1);
 - c) jsou splněny podmínky stanovené výrobcem vozidla.



a)

b)

Obrázek 331

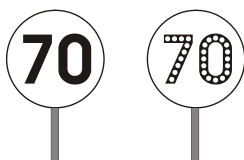
- (3) Pokud jsou na horním rychlostníku N (při umístění dvou rychlostníků N nad sebou) svislé černé pruhy na levém a pravém okraji a v obou černých pruzích vždy tři pod sebou umístěné bílé kruhy (návěstidlo je vyrobeno z reflexního materiálu), přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla 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 nebo v tabulce 1j předpisu D2/1);
- 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 nebo v tabulkách 1a-h předpisu D2/1).



Obrázek 332

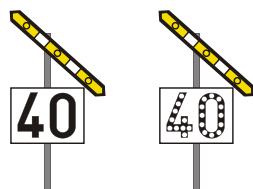
- (4) Splnění podmínek pro možnost využití rychlosti podle horních rychlostníků N se svislými černými pruhy oznámí strojvedoucímu dopravce. Způsob oznámení stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.
- (5) Pokud je při umístění dvou rychlostníků N nad sebou horní rychlostník N se svislými černými pruhy, 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 TTP.
- (7) Dva rychlostníky N umístěné nad sebou musí být umístěny tak, aby mezi nimi nebyla mezera [znázornění na obrázcích 330 b) a 331 tohoto článku].
- (8) Návěst **Traťová rychlost** (bílý terč a na něm černé číslo; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami) přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem při jízdě vlaku, PMD nebo posunového dílu, ve kterém je zařazeno hnací vozidlo skupiny přechodnosti 3. Stejným způsobem musí strojvedoucí postupovat, pokud je rychlostník 3 seskupen s jiným rychlostníkem. Rychlostník 3 je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se nově zřizovat pouze z důvodu poškození původního rychlostníku 3.



Rychlostník 3

Obrázek 333

- (9) Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem 3 stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem 3, nebo další rychlostník 3.
- (10) Návěst **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) přikazuje strojvedoucímu v případech, stanovených TTP, nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem. Rychlostník R je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se nově zřizovat pouze z důvodu poškození původního rychlostníku R.



Rychlostník R

Obrázek 334

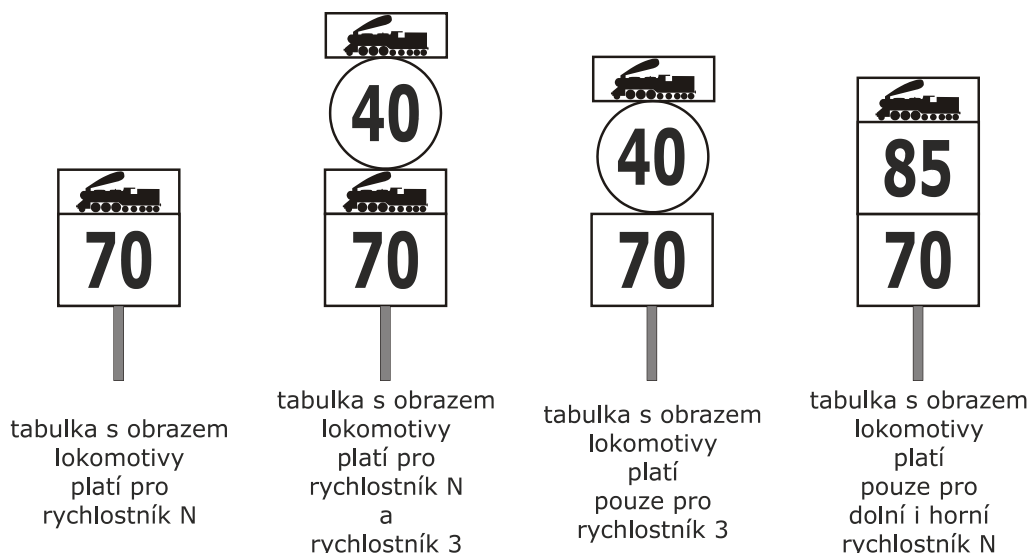
- (11) Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem R stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem R nebo další rychlostník R.
- (12) Je-li třeba v jednom úseku současně umístit více rychlostníků R s různou rychlostí, které se vzájemně překrývají, smí se umístit pouze jeden rychlostník R, a to s nejnižší z těchto různých rychlostí.
- (13) Návěst **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) přikazuje strojvedoucímu soupravy s naklápěcími skříněmi nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem pro jízdu vlaku s činným zařízením pro nakládění skříní.



Rychlostník NS

Obrázek 335

- (14) 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 (např. sloupec 2 tabulka 1j předpisu D2/1);
 - c) jsou splněny podmínky stanovené výrobcem vozidla;
 - d) zařízení pro nakládění skříní je v činnosti.
- (15) 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).
- (16) Úseky tratí, na kterých jsou umístěny rychlostníky NS, jsou uvedeny v TTP.
- (17) 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 různé rychlostníky (popř. více), platí tabulka s obrazem lokomotivy pouze pro rychlostník, umístěný bezprostředně pod touto tabulkou.



Obrázek 336

- (18) Návěst **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.



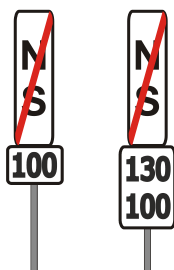
Obrázek 337

- (19) Návěst **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.



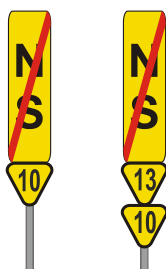
Obrázek 338

- (20) 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 naklápečími skříněmi traťovou rychlost v následujícím úseku.



Obrázek 339

- (21) V místě, kde je umístěna návěst **Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS**, musí být umístěn i předvěstník N (popř. dva předvěstníky N nad sebou).



Obrázek 340

- (22) Dopravce musí stanovit způsob, jak bude strojvedoucí informován, jakému nedostatku převýšení při průjezdu obloukem vyhovují všechna vozidla zařazená v soupravě (ve vlaku).
- (23) 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. 74](#) tohoto předpisu;
 - b) na stožáry trakčního vedení s kotevními závažími (včetně umístění na závaží);
 - c) v kombinaci se staničником v provedení **obdélníkové** desky.
- (24) V případě seskupení více návěstidel pro traťovou rychlost (včetně předvěstníků) na jednom sloupcu se umísťují návěstidla odspoda následovně:
- a) rychlostník N (případně včetně horního rychlostníku N);
 - b) rychlostník 3;
 - c) rychlostník R;
 - d) rychlostník NS;
 - e) předvěstník N (případně včetně horního předvěstníku N);
 - f) předvěstník 3;
 - g) předvěstník R;
 - h) předvěstník NS.
- (25) Na jednom místě mohou být maximálně čtyři návěstidla pro traťovou rychlost, včetně předvěstníků. 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, návěstidel, či jinými překážkami.

- (26) Příklady seskupení návěstidel pro traťovou rychlost jsou uvedeny v „Příloze A.6“ tohoto předpisu.

Díl 15 Návěsti pro pomalou jízdu

Čl. 159 Základní pojmy

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

Čl. 160 Návěsti pro pomalou jízdu

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



Obrázek 341

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

tabule Z s černým písmenem „Z“ je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se používat do **31. prosince 2022**.



Tabule Z

Obrázek 342

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



Tabule Z

Obrázek 343

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



Tabule Z

Obrázek 344

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



Tabule K

Obrázek 345

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



Obrázek 346

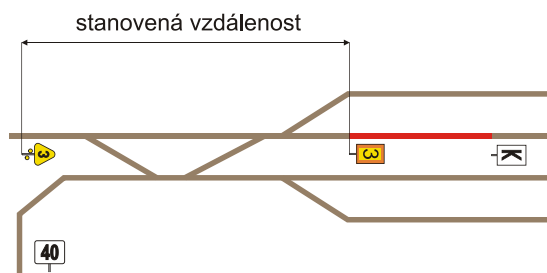
- (10) Každé přechodné snížení traťové rychlosti musí být kromě nepředpokládaných případů vždy návěstěno. Za označení pomalé jízdy návěstmi pro pomalou jízdu a za dodání podkladů pro zpravování strojvedoucího odpovídá pověřený a oprávněný zaměstnanec OSPD.
- (11) Vznikla-li pomalá jízda tak náhle, že ji nelze označit návěstmi pro pomalou jízdu, uvede se tato okolnost před jízdou vlaku nebo PMD v písemném rozkaze. Strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého PMD nebo posunového dílu), který již odjel ze sousední stanice a kterého nelze zpravit telekomunikačním zařízením, musí být zpraven ústně prostřednictvím strážníka oddílu nebo závoráře. Nelze-li zastavit vlak nebo PMD hlavním návěstidlem, zastaví se návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (12) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně,
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně,
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h; pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti maximálně o 50 km/h,
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.
- (13) Pokud za sebou následují dvě pomalé jízdy různých rychlostí a rychlost druhé pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou pomalou jízdu:
- a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěsti **Zkrácená vzdálenost**), nebo
 - b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.
- Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v tomto odstavci, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.
- (14) Tabule K pro první pomalou jízdu se neumísťuje, jestliže bezprostředně navazuje druhá pomalá jízda.
- (15) V obvodu stanice, odbočky, dopravní D3 nebo dopravní RB nemusí být předvěstní štít umístěn, pokud:
- a) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo omezení rychlosti návěstmi hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovoluje rychlost vyšší než 50 km/h, nebo
 - b) nelze předvěstní štít umístit na stanovenou vzdálenost tak, aby neovlivňoval jízdu po jiných kolejích a traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových

cestách kolem začátku této pomalé jízdy nedovolují rychlost vyšší než 120 km/h, přikazuje-li pomalá jízda snížení rychlosti nejvýše o 10 km/h, nebo

- c) je délka úseku trati před začátkem pomalé jízdy kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvratě dopravní), nebo
- d) je traťová rychlost nebo návěsti hlavních návěstidel při všech vlakových cestách kolem začátku této pomalé jízdy dovolují rychlost stejnou, jako je rychlost pomalé jízdy, nebo nižší.

V případech uvedených v tomto odstavci musí být na začátku pomalé jízdy umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**.

- (16) Jsou-li v odbočných stanicích splněny podmínky pro nepředvěstění pomalé jízdy jen z některého směru, umístí se na začátku pomalé jízdy návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy**, a ze směru, pro který nejsou podmínky splněny, se před návěst **Začátek nepředvěstěné pomalé jízdy** umístí na stanovenou vzdálenost i návěstidlo s návěstí **Očekávejte pomalou jízdu**.



Obrázek 347

Čl. 161 Dočasná pomalá jízda

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



Předvěstní štít

Obrázek 348

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



Tabule Z

Obrázek 349

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



Tabule Z

Obrázek 350

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



Tabule K

Obrázek 351

- (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 zpravení písemným rozkazem včetně časového vymezení její platnosti (od – do hodin).
- (6) V kalendářní den platnosti dočasné pomalé jízdy, v době **mimo časové vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy**:
- a) návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu, pro strojvedoucího vlaku nebo PMD (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu), **neplatí**;
 - b) se návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu **nezakrývají ani neodstraňují**.
- (7) Návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu musí být v kolejišti umístěna pouze ve dnech, ve kterých je uvedeno časové vymezení jejich platnosti (v ostatních dnech musí být odstraněna, nebo spolehlivě zakryta).
- (8) V případě, že je nutno umístit v kolejišti návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu ještě před dnem platnosti časového vymezení (z důvodu, že první den začátku platnosti dočasné pomalé jízdy bude v čase od 0:00 hod. do 6:00 **hod.**), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího ještě před umístěním příslušných návěstidel. Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění nezakrytých (nezneplatněných) návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti.

- (9) Poslední den platnosti dočasné pomalé jízdy, po ukončení časového vymezení platnosti dočasné pomalé jízdy, musí být návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu odstraněna nejpozději do 23:59 hod. dne, kdy byla ukončena platnost dočasné pomalé jízdy. Nebudou-li příslušná návěstidla odstraněna (z důvodu, že konec platnosti dočasné pomalé jízdy bude v době snížené viditelnosti), musí o této skutečnosti zaměstnanec OSPD prokazatelně zpravit výpravčího. Výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem o umístění nezakrytých (nezneplatněných) návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu a jejich neplatnosti. OSPD odpovídá za odstranění příslušných návěstidel co nejdříve po obnovení viditelnosti.
- (10) Zjistí-li strojvedoucí, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a nebyl o této skutečnosti zpraven, strojvedoucí zastaví vlak (PMD) a ohlásí tuto skutečnost výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.
- (11) Je-li výpravčímu oznámeno, že jsou na trati umístěna návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu a strojvedoucí nejsou o jejich umístění zpravováni, postupuje následovně:
- a) pokud je mu známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích;
 - b) pokud mu není známa platnost (resp. neplatnost) návěstidel, zajistí zpravení strojvedoucích o platnosti návěstidel do doby prověření jejich platnosti u zaměstnance OSPD. Zaměstnanec OSPD musí výpravčímu oznámit, zda návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu platí nebo neplatí. V případě jejich neplatnosti musí zajistit jejich zneplatnění.
- (12) Předvěstní štít se umísťuje před nejbližší následující návěstidlo s návěstí **Začátek dočasné pomalé jízdy**, a to na vzdálenost nejméně:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně,
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně,
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně; pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, jen pokud je nařízeno snížení rychlosti maximálně o 50 km/h,
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně, pokud je nařízeno snížení rychlosti o více než 50 km/h.
- (13) Pokud za sebou následují dvě dočasné pomalé jízdy různých rychlostí a rychlost druhé dočasné pomalé jízdy je buď vyšší než rychlost první pomalé jízdy, nebo je nižší nejvíce o 10 km/h a současně je rychlost první pomalé jízdy 120 km/h nebo nižší, je dovoleno, aby pro druhou dočasnou pomalou jízdu:
- a) buď byla vzdálenost za předvěstním štítem kratší než stanovená vzdálenost (včetně umístění návěstí **Zkrácená vzdálenost**), nebo
 - b) nebyl předvěstní štít umístěn, následují-li dočasné pomalé jízdy bezprostředně za sebou; na začátku druhé dočasné pomalé jízdy pak musí být umístěno návěstidlo s návěstí **Začátek nepředvěstěné dočasné pomalé jízdy**.
- (14) Pro dvě dočasné pomalé jízdy platí ustanovení odst. 13 tohoto článku jen tehdy, mají-li obě dočasné pomalé jízdy shodné časové vymezení platnosti.
- (15) Nejsou-li splněny podmínky, stanovené v odst. 13 tohoto článku, musí být v případě potřeby první pomalá jízda prodloužena proti směru jízdy tak, aby předvěstní štít druhé pomalé jízdy nebyl umístěn před tabulí Z první pomalé jízdy.
- (16) Při současném umístění návěstidel pro pomalou jízdu a návěstidel pro dočasnou pomalou jízdu není dovoleno umístit návěstidla tak, aby návěstidla pro dočasnou pomalou jízdu zvyšovala rychlost pomalé jízdy.
- (17) Zásady pro umísťování návěstidel pro pomalé jízdy platí i pro dočasné pomalé jízdy.

Čl. 162 Bezpečnostní pomalá jízda

- (1) **Bezpečnostní pomalá jízda** je pomalá jízda, kterou zavádí/ukončuje výpravčí, a to pouze z důvodu zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích v případech stanovených tímto článkem.
- (2) Zavedení bezpečnostní pomalé jízdy je možné v těchto případech:
 - a) k zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v kolejích při šetření a odstraňování následků MU a/nebo pracovního úrazu,
 - b) k zajištění bezpečnosti zaměstnanců při provádění mimořádné prohlídky vlaku (PMD) na traťové koleji, kdy na sousední traťové koleji je dovolena jízda vozidel rychlostí vyšší než 40 km/h,
 - c) k zjištění příčiny nemožnosti přestavení výhybky nebo výkolejky zaměstnancem dopravce (viz Čl. 54 odst. 11).
- (3) Bezpečnostní pomalá jízda je výpravčím zavedena a ukončena na základě požadavku velitele zásahu HZS Správy železnic, zaměstnance provádějícího šetření MU a/nebo pracovního úrazu nebo zaměstnance provádějícího technickou prohlídku vlaku (PMD).
- (4) Požadavek na zavedení bezpečnostní pomalé jízdy musí obsahovat:
 - a) km polohu začátku a konce bezpečnostní pomalé jízdy;
 - b) povolenou rychlost. U bezpečnostní pomalé jízdy, zavedené z důvodu prohlídky vlaku (PMD) doprovodem vlaku (PMD) na sousední traťové koleji, je povolena rychlost maximálně 40 km/h;
 - c) jméno, příjmení a funkci zaměstnance, který požadavek dává.
- (5) Bezpečnostní pomalá jízda je vždy evidována v telefonním zápisníku, a to i když je telefonický hovor zaznamenán záznamovým zařízením. V případě, že zaměstnanec, který dává požadavek na zavedení nebo ukončení bezpečnostní pomalé jízdy osobně, zapíše požadavek do telefonního zápisníku sám a výpravčí zápis spolupodepíše.
- (6) Bezpečnostní pomalá jízda se neoznačuje návěstidly pro pomalou jízdu (pro dočasnou pomalou jízdu) ani přenosnými varovnými návěstidly.
- (7) O bezpečnostní pomalé jízdě musí být strojvedoucí vždy zpraven písemným rozkazem.

Díl 16 Varovná návěstidla

Čl. 163 Základní pojmy

- (1) **Varovné návěstidlo** je návěstidlo, které svými návěstmi přikazuje dávat návěsti **Pozor** k varování osob anebo upozorňuje zaměstnance na pracovním místě na jízdu vozidel.
- (2) **Světelný výstražný terč** je přenosné varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem. Toto návěstidlo se umísťuje před pracovním místem.
- (3) **Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem** je přenosné varovné návěstidlo systému zařízení automatického varování (dále jen „ZAV“), které se umísťuje u pracovního místa, které může být jak na širé trati, tak i v dopravnách.
- (4) **Zařízení automatického varování** (ZAV) je zařízení pro zajištění bezpečnosti práce na pracovním místě, které se do činnosti uvádí jízdou vozidel samočinně. Zábleskovými světly a houkačkou informuje osoby o jízdě vozidel.

- (5) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa** je varovné nepřenosné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno na širé trati tam, kde není zajištěn volný schůdný a manipulační prostor, a má platnost jen při zpravení písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením.

Čl. 164

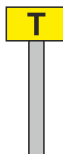
Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

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



Obrázek 352

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



Obrázek 353

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



Obrázek 354

Čl. 165 Světelné výstražné terče

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



Obrázek 355

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



Světelný
výstražný terč

Obrázek 356

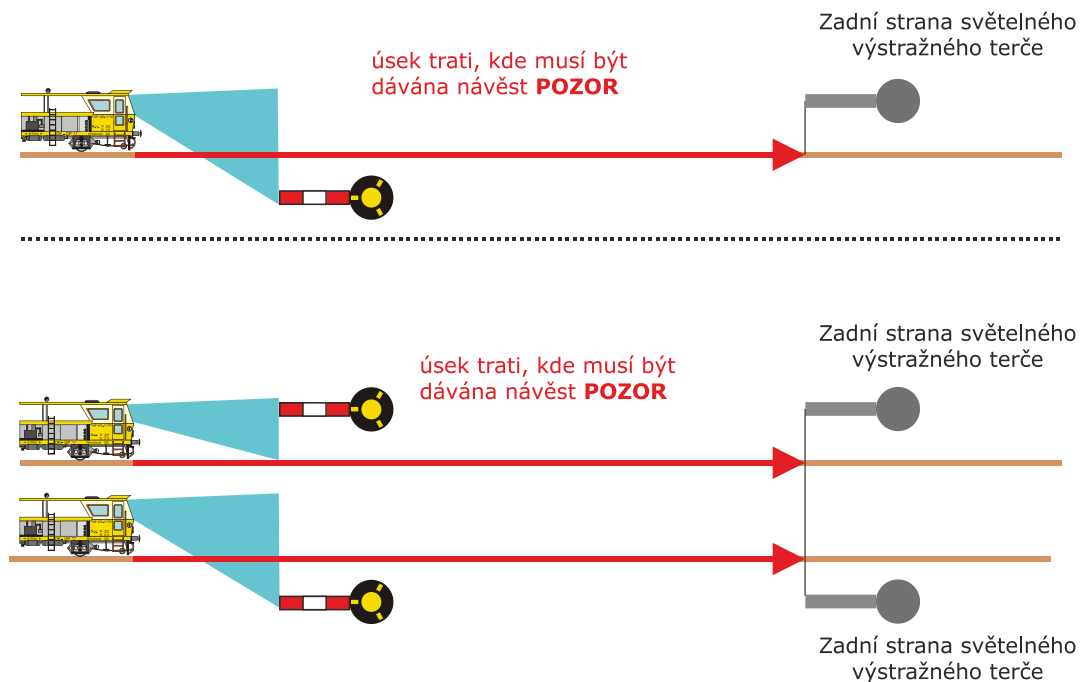
- (3) Nenávěstí-li světelný výstražný terč návěst **Práce na trati**, jedná strojvedoucí (příp. i zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) jako v případě, kdy uvedená návěstidla nejsou umístěna.
- (4) Světelný výstražný terč se umísťuje:
- a) na jednokolejných tratích vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;
 - b) na vícekolejně širé trati, při souběhu dvou a více kolejí různých tratí nebo v záhlaví dopraven se umísťuje pro krajní koleje na jejich vnější straně přímo u koleje, pro kterou platí; pro ostatní koleje se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí;
 - c) v dopravnách s kolejovým rozvětvením (v dopravnách D3 nebo dopravnách RB bez kolejového rozvětvení) vpravo přímo u koleje, pro kterou platí.

O umístění výstražného terče musí být zpraven výpravčí, který v dotčeném úseku tratě organizuje a řídí drážní dopravu.

- (5) Světelný výstražný terč je dovoleno použít bez omezení počtu případů.
- (6) O umístění světelného výstražného terče se strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) vždy zpravuje písemným rozkazem takto:
- „Mezi stanicemi Hýskov – Nižbor je jedno pracovní místo“ nebo

- „Mezi stanicemi Beroun – Karlštejn jsou v první traťové koleji tři pracovní místa“.

(7) Dávání návěsti **Pozor** při umístění přenosných světelných výstražných terčů:



Obrázek 357

Čl. 166 Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech

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



zábleskové světlo ZAV

Obrázek 358

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



Obrázek 359

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



Obrázek 360

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



Obrázek 361

Kapitola IV Změna stavebně technických parametrů dráhy

Díl 1 Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy

Čl. 167 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost mezi návěstidly

- (1) Návěst **Zkrácená vzdálenost** (*dva svítící svislé bílé pruhy*) upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu, ke kterému se předvěstění zkrácené vzdálenosti vztahuje.



Indikátor

Obrázek 362

- (2) Návěst **Zkrácená vzdálenost** (*černá, na delší straně postavená obdélníková deska se dvěma svislými bílými pruhy reflex*) upozorňuje na zkrácenou vzdálenost od takto označeného návěstidla k následujícímu návěstidlu, ke kterému se předvěstění zkrácené vzdálenosti vztahuje.



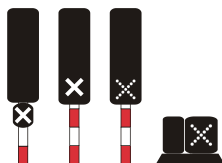
Deska

Obrázek 363

- (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 – 399 m).
- (4) Příklady použití návěsti **Zkrácená vzdálenost** jsou graficky znázorněny v „Příloze A.5“ tohoto předpisu.

Čl. 168 Návěsti pro označení neplatnosti návěstidel

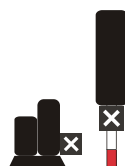
- (1) Návěst **Neplatné návěstidlo** (*na návěstidle svítící bílý znak X*) upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.



Indikátor

Obrázek 364

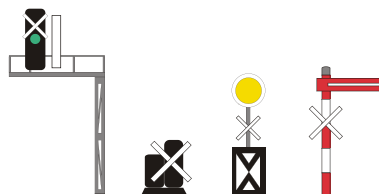
- (2) Návěst **Neplatné návěstidlo** (*na návěstidle černá deska s bílým znakem X*) upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.



Deska

Obrázek 365

- (3) Při nedostatku místa může být deska umístěna vedle návěstidla.
- (4) Návěst **Neplatné návěstidlo** (na návěstidle dvě zkřížené bílé latě, umístěné jako znak X) upozorňuje na neplatnost návěstidla, na kterém je umístěna.



Obrázek 366

- (5) Pokud je označeno návěstidlo jako neplatné, jsou neplatné všechny návěsti návěstěné tímto návěstidlem.
- (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 VR povoleno zpravovat o jízdě v mezistaničním oddílu v jiné stanici než ve stanici, která přímo sousedí s traťovým úsekem, kde je výluka AB;
 - 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, ale které má označovací štítek a 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.
- (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 zakrýt označovací štítek a označovací pás. Návěstní štít musí být otočen nebo zakrýt, 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 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.

Díl 2

Změny stavebně technických parametrů dráhy

Čl. 169

Úvodní ustanovení

Správa železnic 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).

Čl. 170

Stavebně technické parametry dráhy

- (1) Změny stavebně technických parametrů dráhy, které mají podle [Čl. 169](#) tohoto předpisu přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, jsou Správou železnic oznamovány:
- a) v TTP (zpravidla změny na trati) nebo
 - b) v ZDD (zpravidla změny v dopravných s kolejovým rozvětvením) nebo
 - c) písemnými rozkazy. Za správnost a včasné dodání podkladů pro tvorbu písemných rozkazů odpovídá zaměstnanec Správy železnic určený ředitelem OS.
- (2) Změny stavebně technických parametrů dráhy, které mají podle [Čl. 169](#) tohoto předpisu 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:
 - fa) 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;
 - fb) 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,
 - rádiovníky,
 - návěsti pro postrk,
 - návěsti pro ETCS,
 - návěst **Konec vlakové cesty**,
 - návěst **Konec nástupiště**,
 - návěst **Místo zastavení**,
 - návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** a
 - návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**.
- g) změny týkající se staničního zabezpečovacího zařízení:
- ga) zda doprava je dálkově řízená z DOZ;
 - gb) zda doprava je/není v daném směru vybavena vloženými, skupinovými návěstidly;
 - gc) změny závislosti návěstidel (nezávislé, závislé, závislé s rychlostní návěstní soustavou).
- h) změny týkající se traťového zabezpečovacího zařízení:
- ha) změna zabezpečení jízdy vlaků v traťových oddílech (AH, AB);
 - hb) změna zabezpečení jízd vlaků v mezistaničním úseku:
 - jednosměrné – po nesprávné koleji
 - obousměrné – proti správnému směru
- i) změny týkající se přejezdů, přechodů nebo přechodů kolejí vybavených výstražným zařízením pro přechod kolejí (dále jen „VZPK“):
- ia) zřízení/zrušení přejezdu, přechodu nebo přechodu kolejí vybaveného VZPK;
 - ib) změna skutečné polohy přejezdu, přechodu nebo přechodu kolejí vybaveného VZPK;
 - ic) změna zabezpečení přejezdu, přechodu nebo přechodu vybaveného VZPK.
- j) změny týkající se zařízení vlakového zabezpečovače (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“.

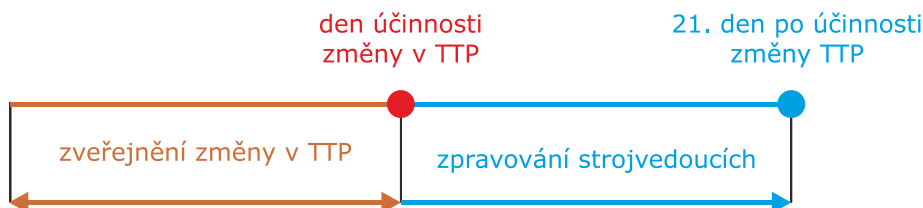
Čl. 171 Změny v tabulkách traťových poměrů

- (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 zpracovaná v TTP, musí být zvýrazněna červenou barvou.

- (4) Při následující změně údajů v příslušné tabulce TTP se červený text změní na černý a červeně je zvýrazněn pouze nově změněný text.
- (5) Zaměstnanec pověřený zpracováním jednotlivých tabulek TTP musí vždy zajistit zpravování strojvedoucích o změnách uvedených v [Čl. 170](#) odst. 2 tohoto předpisu v rozsahu podle [Čl. 172](#) odst. 1, písm. a) a b) tohoto předpisu.

Čl. 172 Zpravování strojvedoucích

- (1) Správa železnic 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;



Obrázek 367

- 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 její účinnosti změny v TTP;



Obrázek 368

- 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).
- (2) Příklady vzorů textů písemných rozkazů jsou uvedeny v služební rukověti SR101/1(D).

Kapitola V Zajištění vozidel proti ujetí

Čl. 173 Základní pojmy

- (1) **Přímá boční ochrana jízdních cest** je ochrana jízdy drážních vozidel před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí, zajišťovaná odvratnou polohou výhybek nebo výkolejek.
- (2) **Nepřímá boční ochrana jízdních cest** je ochrana jízdy drážních vozidel před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí, zajišťovaná zakazující návěstí na návěstidlech.

- (3) **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 Správy železnic, popř. jinými technickými normami (např. ČSN, EN) nařízeno.
- (4) Boční ochrana jízdních cest musí být plně zajištěna v souladu s předpisem Z1.
- (5) **Svěšením (přivěšením) vozidel** se pro potřeby tohoto předpisu rozumí mechanické připojení vozidla k jinému vozidlu (např. šroubovka, automatické spřáhlo) a v případech, kdy je to technologicky potřebné, se jedná i o vzájemné propojení dalších předepsaných zařízení (např. brzdové spojky hlavního potrubí, spojky napájecího potrubí, topné spojky, kabely pro napájení a dálkové ovládání apod.) u těchto vozidel.
- (6) **Odvěšením (rozvěšením) vozidel** se pro potřeby tohoto předpisu rozumí mechanické odpojení (např. šroubovka, automatické spřáhlo) vozidla od jiného vozidla včetně rozpojení všech propojených zařízení (např. kabely pro napájení a dálkové ovládání, topné spojky, spojky napájecího potrubí, brzdové spojky hlavního potrubí apod.).
- (7) **Trvalým dohledem zaměstnance dopravce** je myšleno, že zaměstnanec dopravce ze svého stanoviště sleduje odstavená vozidla.
- (8) **Zajišťovací síla** je brzdící schopnost (mohutnost) brzdy. Vyjadřuje se v kN (kilonewton). Tabulka zajišťovací síly je uvedena v „Příloze D.2“.

Čl. 174 Kovová podložka uzamykatelná

- (1) Kovová podložka uzamykatelná se používá:
- a) jako náhrada uzamykatelné zarážky (viz [Čl. 180](#) a [Čl. 181](#) tohoto předpisu), nebo
 - b) jako náhrada za poškozenou výkolejku (bez závislosti na činnosti zabezpečovacího zařízení).
- (2) Kovová podložka uzamykatelná se pokládá pod nárazníky vozidla.
- (3) Kovová podložka uzamykatelná Správy železnic musí mít hlavní a náhradní klíč. Klíč musí být označen obdélníkovým štítkem, na kterém je zkratka dopravny, ve které je podložka uložena, pořadové číslo a písmeno P. Náhradní klíče se pečeti podle zásad platných pro pečeti náhradních klíčů od výhybek.
- (4) Uložení klíčů od uschovaných nebo na koleji umístěných a uzamčených kovových podložek uzamykatelných Správy železnic stanoví ZDD.
- (5) Ve stanicích s DOZ, kde je povoleno pravidelné odstavování vozidel na kolejích, které nemají z obou stran zařízení zabráňující nežádoucímu ujetí vozidel (odvratnou výhybku, výkolejku nebo u kusé koleje odvratnou výhybku, výkolejku z jedné strany a z druhé strany zarážedlo) do vlakových cest, nebo do prostoru nástupiště, pokud je k němu přístup cestujících uskutečňován přes příslušnou kolej, musí být kovové uzamykatelné podložky (včetně hlavních a náhradních klíčů) uschovány v příslušné stanici s DOZ.

Čl. 175 Zarážky – všeobecná ustanovení

- (1) Na dráhách provozovaných Správou železnic se mohou pro zajišťování vozidel proti ujetí používat pouze zarážky opatřené žlutým nátěrem, které jsou nepoškozené, neopotřebované a jsou plně v souladu s technickými požadavky Správy železnic²⁶. Zarážky, které tyto technické požadavky nesplňují, se nesmí na dráhách provozovaných Správou železnic používat.

²⁶ V době schválení tohoto předpisu je to Pokynem provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2016 – Technické požadavky na železniční vozové zarážky

- (2) Používání zarážek pro zajištění vozidel proti ujetí je stanoveno v [Čl. 177](#), [Čl. 179](#) – [Čl. 181](#) tohoto předpisu.
- (3) Na dráhách, provozovaných Správou železnic, 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.
- (4) Pokládat zarážky napříč na kolejnice pro zamezení dalšího pohybu vozidel je zakázáno.
- (5) Ve výhybkách a kolejových křižovatkách je kladení zarážek zakázáno, pokud to není třeba k odvrácení hrozícího nebezpečí.
- (6) Na kolejích u boční rampy, popř. u nástupiště 550 mm se zarážky kladou zásadně na kolejnici vzdálenější od rampy, popř. od nástupiště 550 mm. V tomto případě se uzamykatelné zarážky kladou na jednu kolejnici pod kola náprav. Podmínky stanoví dopravce.

Čl. 176 **Zastavování vozidel zarážkami**

- (1) Pro používání zarážek pro zastavování vozidel platí dále uvedené podmínky tohoto článku. Na spádovištích platí ustanovení tohoto předpisu, pokud není v ZDD stanoveno jinak.
- (2) Zarážka musí být před jedoucím vozidlem na kolejnici položena tak včas, aby mohla být položena správně a aby nebyla ohrožena bezpečnost zaměstnance, který ji pokládá. Přitom je nutno přihlížet ke sklonu koleje, počasí, rychlosti, hmotnosti a počtu vozidel, která se mají zastavit, a při pokládání zarážky musí zaměstnanec být vždy čelem k blížícímu se vozidlu.
- (3) Je zakázáno odstraňovat zarážku z koleje těsně před jedoucím vozidlem nebo z pod vozidel, na která najíždějí jiná vozidla nebo lze najetí vozidel předpokládat.
- (4) 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.
- (5) Při používání zarážek se dvěma přírubami pro zastavování vozidel se **tyto** zarážky nesmí:
- a) klást na kolejnice v dlažbě, na kolejnice na přejezdech a přechodech, a na kolejnice vysoko zašterkované;
 - b) používat na kolejích, na kterých jsou vodivé kolejnicové propojky přivařeny (připájeny) na boku hlavy kolejnice.
- (6) Zarážka, která nebude po ukončení posunu použita současně k zajištění vozidel proti ujetí, musí být z koleje ihned odstraněna.
- (7) Pro zastavování vozidel zarážkou musí být splněny tyto podmínky:
- a) zarážka i kolejnice, na kterou je zarážka pokládána, nesmí být nadměrně znečištěna (např. mastnota, bláto, listí);
 - b) zarážka musí být položena v takové vzdálenosti od stojících vozidel (od zarážedla, od míst stanovených ZDD), aby nedošlo k najetí na stojící vozidla (zarážedlo, do místa stanoveného ZDD);
 - c) zarážka musí být na kolejnici položena tak, aby se pod zastavovanými vozidly nedostala až na výhybku, točnu, přesuvnu, kolejovou váhu, na kolejovou křižovátku nebo kolejnicový styk.
 - d) Při teplotě 0°C a méně musí být odstraněn led nebo jinovatka na místě, kde se bude pokládat zarážka. Je-li kolejnice, na kterou se bude pokládat zarážka, kluzká,

doporučuje se kolejnici posypat pískem. Pravděpodobnost odskočení zarážky se bez ohledu na počasí snižuje, když se jazyk zarážky posype pískem.

- (8) Používá-li dopravce vozidla s koly menšími než 840 mm (včetně), musí mít svou vnitřní legislativou nastaveny podmínky pro zastavování těchto vozidel zarážkami.
- (9) Nebudou-li splněny podmínky stanovené v odst. 7 tohoto článku, nesmí se vozidla pomocí zarážky zastavovat vyjma případů k odvrácení hrozícího ohrožení bezpečnosti provozování dráhy (např. zastavení ujetých vozidel).
- (10) Je-li nutno zajistit zastavení pohybujících se vozidel pro případ, že by první zarážka mohla odskočit ve spádu při námraze, při jinovatce, v oblouku nebo při použití nové zarážky apod., položí se dvě zarážky za sebou na téže kolejnici nebo po jedné zarážce na obou kolejnicích ve vzdálenosti 10 až 15 m od sebe. Ve stanicích se spádovištěm stanoví ZDD, na kterých kolejích se musí pro zastavení vozidel pokládat dvě zarážky tímto způsobem. Při použití dvou zarážek na jedné kolejnici se musí druhá zarážka odstranit, pokud první zarážka neodskočí.
- (11) Pomocí zarážek se smí zastavovat skupina vozů při posunu odrazem s maximálním počtem 12 náprav.
- (12) Na spádovištích musí být v ZDD stanoveny:
 - a) přípustné délky skupiny spouštěných vozidel (vozy/metry) s ohledem na technické podmínky spádoviště,
 - b) přidělené počty zarážek,
 - c) místa, kde dochází k pravidelnému zastavování drážních vozidel při posunu pomocí dvoupřírubových zarážek (tzv. zarážkové pásmo),
 - d) podmínky použití zarážek jako boční ochrany jízdních cest na směrových kolejích apod.,
 - e) místo položení trvale umístěných zarážek na volné koleji (kusé koleje s pražcovým zarážedlem).

Čl. 177

Zajištění vozidel proti ujetí – všeobecně

- (1) K zajištění vozidel proti ujetí se smí používat:
 - a) jen provozuschopné průběžné brzdy,
 - b) upotřebitelné ruční brzdy nebo
 - c) zajišťovací brzdy, např. pružinové střadačové, magnetické zajišťovací brzdy s permanentním magnetem apod. (dále jen „ruční brzdy“) a
 - d) prostředky k zajištění vozidel proti ujetí, kterými jsou:
 - dřevěné klíny (jen k zajištění hnacích vozidel),
 - zarážky nebo uzamykatelné zarážky,
 - **kovová podložka uzamykatelná.**
- (2) Zarážky s jednou přírubou lze používat k zajištění stojících vozidel proti ujetí pouze během posunu, kdy jsou vozidla pod trvalým dohledem člena posunové čety.
- (3) Za zajištění vozidel proti ujetí během posunu a po jeho ukončení plně odpovídá dopravcem určený zaměstnanec. Odpovědnost za zajištění vozidel proti ujetí jednotlivých zaměstnanců dopravce zúčastněných na posunu musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem. Zajišťovací prostředky si musí v potřebném počtu zajistit dopravce.
- (4) Způsob zajištění hnacích vozidel **proti** ujetí stanoví dopravce svým vnitřním předpisem. Ustanovení této kapitoly se na zajišťování hnacích vozidel vztahují jen v případě, že jsou v nich podmínky pro zajištění hnacích vozidel proti ujetí výslovně uvedeny.
- (5) Odstavená vozidla v jednotlivých skupinách se musí po ukončení posunu svěsit a zajistit proti ujetí. Vozidla však nemusí být svěšena:

- a) jedná-li se o jednotlivá hnací vozidla;
b) vyžaduje-li to nakládka nebo vykládka těchto vozidel;
c) vyžaduje-li to oprava vozidel apod.
- (6) Zaměstnanec, který k odstaveným vozidlům přivěšuje další vozidla nebo od odstavených vozidel vozidla odvěšuje, odpovídá za správné zajištění vozidel proti ujetí u nově vzniklé skupiny odstavených vozidel a za odstranění nepotřebných zajišťovacích prostředků dříve použitých k zajištění těchto vozidel proti ujetí.
- (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.
- (8) Vozidla, která jsou odstavena při posunu (včetně vozidel, na která se najíždí), mohou být proti ujetí zajištěna i jen přivěšeným činným hnacím vozidlem.
- (9) Vozidla, na která se odráží nebo spouští, musí být zajištěna proti ujetí utažením tolika ručních brzd, aby součet jejich hodnot zajišťovací síly (brzdících vah) byl alespoň takový, jaký je předepsán pro součet hmotností odrážených (spouštěných) vozidel a vozidel, na která se odráží (spouští). Najíždí-li se na ně při odrážení nebo spouštění na rovině nebo po spádu, musí být ještě jejich ujetí navíc znemožněno nejméně jednou zarážkou.
- (10) Při posunu je možné zajistit vozidla proti ujetí jen zarážkami, brání-li jim ve vzdálenosti nejvýše 100 m spolehlivě v ujetí jiná vozidla, která jsou zajištěna proti ujetí, nebo zarážedlo.
- (11) Ve všech případech, kdy je první a poslední náprava odstaveného vozidla (odstavených vozidel) zajištěna uzamykatelnou zarážkou, slouží tato uzamykatelná zarážka zároveň i jako boční ochrana sousedních jízdních cest.
- (12) Odstavovat vozidla na nevyloučenou (provozovanou) traťovou kolej je zakázáno, kromě vozidel ponechaných na traťové koleji během posunu nebo při jízdě vlaku (PMD) po částech.
- (13) Před uvedením odstavených vozidel do pohybu musí být odstraněny z kolejnic všechny prostředky používané pro zajištění těchto vozidel proti ujetí a povoleny všechny jejich ruční brzdy. Za odstranění zajišťovacích prostředků odpovídá odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.
- (14) ZDD může v odůvodněných případech:
a) zakázat odstavování vozidel na spojovacích kolejích;
b) zakázat odstavování vozidel na dopravních kolejích bez přímé boční ochrany jízdních cest.
- (15) Schvalovatel ZDD musí zajistit, aby zákaz odstavování vozidel podle odst. 14 tohoto článku byl uveden v TTP.
- (16) ZDD musí vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším rozhodném spádu na jednotlivých kolejích (skupinách kolejí) dopravní, nákladiště nebo vlečky, provozované Správou železnic (včetně jeho směru).
- (17) TTP musí vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším rozhodném spádu na širé trati (včetně jeho směru).

Čl. 178

Zajištění vozidel proti ujetí ručními brzdami

- (1) Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí, a to utažením stanoveného počtu ručních brzd.
- (2) Stanovený počet ručních brzd je tolik ručních brzd až:
a) **u vozidel s vyznačenou hodnotou zajišťovací síly na vozidle** je součet jejich hodnot zajišťovací síly stejný nebo vyšší než hodnota stanovené potřebné zajišťovací síly

(viz „Příloha D.2“). Za případné stanovení vlastní hodnoty potřebné zajišťovací síly výpočtem je odpovědný dopravce;

- b) **u vozidel s vyznačenou hodnotou brzdící váhy na vozidle** je součet jejich brzdících vah stejný nebo vyšší než potřebná brzdící váha odstavených vozidel.

- (3) Potřebná brzdící váha odstavených vozidel se počítá podle následujícího vzorce:

$$\frac{\text{potřebná brzdící váha odstavených vozidel}}{100} = \frac{\text{celková hmotnost vozidel (t) x předepsané brzdící procento}}{100}$$

Tabulka 2.

pro rozhodný spád	jsou předepsaná brzdící procenta
rovina nebo spád až do 5 ‰ včetně	2
více než 5 ‰ až do 10 ‰ včetně	3
více než 10 ‰ až do 20 ‰ včetně	5
více než 20 ‰ až do 40 ‰ včetně	10
přes 40 ‰	30 nebo podle ustanovení zvláštního předpisu, platného pro příslušnou trať

- (4) Jako hodnota zajišťovací síly (brzdící váhy) ruční brzdy se uvažuje hodnota vyznačená na vozidle; pokud je však dopravní hmotnost vozidla nižší než vyznačená hodnota, uvažuje se jako hodnota zajišťovací síly (brzdící váhy) ruční brzdy dopravní hmotnost vozidla.
- (5) K zajištění vozidel proti ujetí se nesmějí započítat hodnoty zajišťovací síly (brzdící váhy) neupotřebitelných ručních brzd a vozidel s poškozeným zábradlím, podlahou nebo stupátky k plošině s ruční brzdou.
- (6) Za neupotřebitelnou ruční brzdu je nutno považovat brzdu:
- a) která je takto označena;
 - b) u které se neupotřebitelnost zjistí při ověření činnosti brzd;
 - c) není-li na vozidle uvedena hodnota zajišťovací síly (brzdící váhy) ruční brzd.

Čl. 179

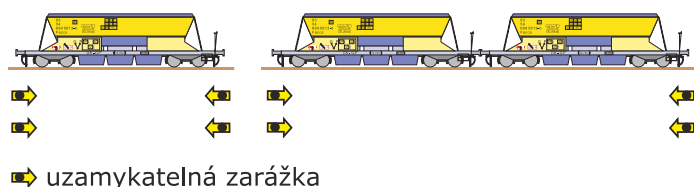
Zajištění vozidel proti ujetí zarážkami

- (1) V případě, že odstavovaná vozidla nebudou vybavena ručními brzdami nebo nebude-li možné dosáhnout utažením ručních brzd potřebnou zajišťovací sílu (brzdící váhu) odstavených vozidel a k zajištění vozidel budou použity zarážky, tak při podložení vozidel zarážkami se zajišťovací silou (brzdící váhou) rozumí podíl z jeho hrubé hmotnosti spočívající na podložené nápravě (nebo nápravách). Podmínky musí stanovit dopravce svými vnitřními předpisy.
- (2) Při **zajištění** vozidel proti ujetí na rovině a na spádu do 2,5 ‰ včetně musí být zarážky položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozidel na obě strany; na spádu větším než 2,5 ‰ musí být zarážky položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozidel po spádu. Podrobnosti jsou stanoveny v [Čl. 180](#) a [Čl. 181](#) tohoto předpisu.

Čl. 180

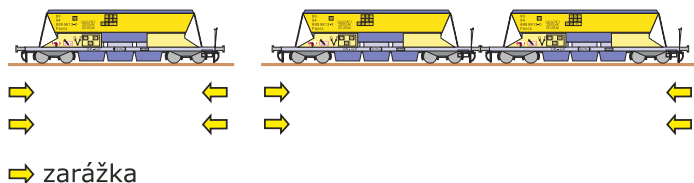
Zajištění vozidel proti ujetí na rovině nebo na spádu do 2,5 ‰ včetně

- (1) Na kolejích, které nemají zajištěnu boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), musí být odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno proti ujetí ručními brzdami podle [Čl. 178](#) tohoto předpisu a navíc na obou stranách dvěma uzamykatelnými zarážkami (viz znázornění na obrázku 369 tohoto článku).



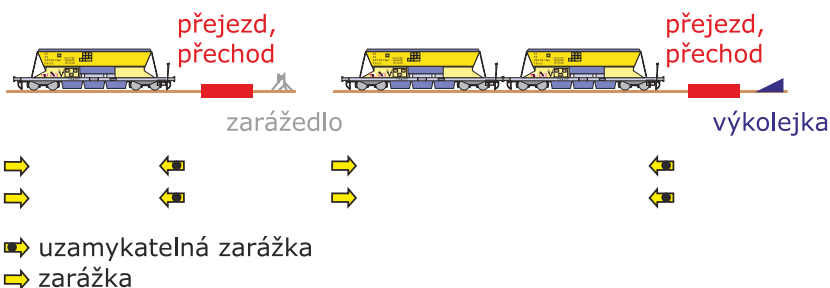
Obrázek 369

- (2) Na kolejích, které mají zajištění boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), musí být odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno proti ujetí ručními brzdami podle [Čl. 178](#) tohoto předpisu a navíc na obou stranách dvěma zarážkami (viz znázornění na obrázku 370 tohoto článku).



Obrázek 370

- (3) Jsou-li vozidla zajištěna proti ujetí podle odst. 2 tohoto článku a mezi zajištěným vozidlem (vozidly) proti ujetí a zarážedlem (výkolejkou) je přechod určený k přístupu cestujících k nástupišti nebo přejezd, musí se vozidlo na straně zarážedla (výkolejky) zajistit dvěma uzamykatelnými zarážkami (viz znázornění na obrázku 371 tohoto článku).

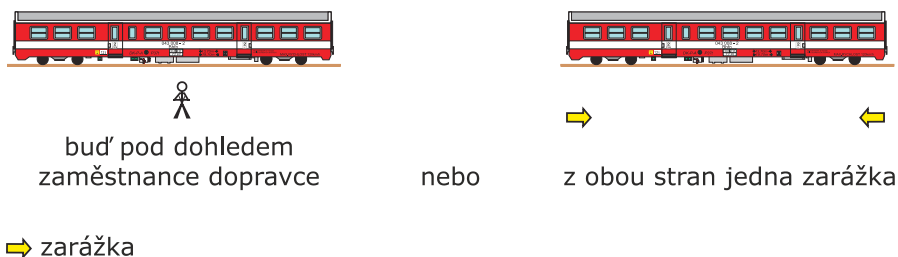


Obrázek 371

- (4) Je-li souprava odstavených vozidel odstavena i s hnacím vozidlem, musí být:
- souprava vozidel zajištěna proti ujetí podle této kapitoly;
 - hnačí vozidlo zajištěno proti ujetí podle podmínek stanovených dopravcem. Nelze-li první nápravu hnačího vozidla zajistit proti ujetí uzamykatelnou zarážkou podle odst. 1 a 3 tohoto článku, musí být na kolej, kde je nařízeno zajištění vozidla uzamykatelnou zarážkou položena kovová podložka uzamykatelná.
- (5) V případě, že nelze použít k zajištění vozidel proti ujetí uzamykatelnou zarážku podle tohoto článku, musí být použita kovová podložka uzamykatelná.
- (6) Má-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnačí vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ruční brzdou po dobu maximálně 30 minut, a to:
- zajištěné pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a
 - při odstavení dvou a více vozidel musí být účinkující průběžná brzda nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených), nejméně však u dvou vozů.

Takto odstavená vozidla musí být pod trvalým dohledem zaměstnance dopravce nebo z obou stran podložena jednou zarážkou (viz znázornění na obrázku 372 tohoto článku).

Maximálně 30 minut
- průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím

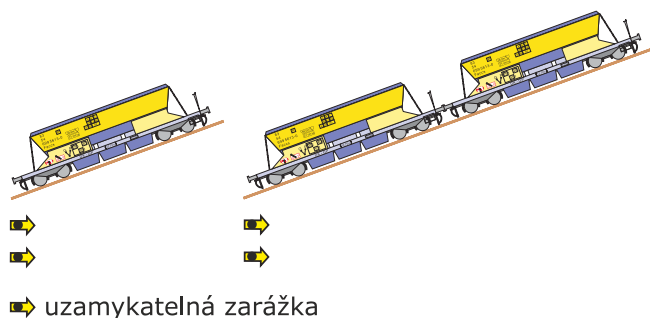


Obrázek 372

- (7) Odvětrání hlavního potrubí se dosáhne otevřením spojkového kohoutu na dobu, dokud je únik vzduchu slyšitelný.
- (8) Za ověření činnosti brzd a za dodržení doby 30 minut na přechodné odstavení soupravy odpovídá odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

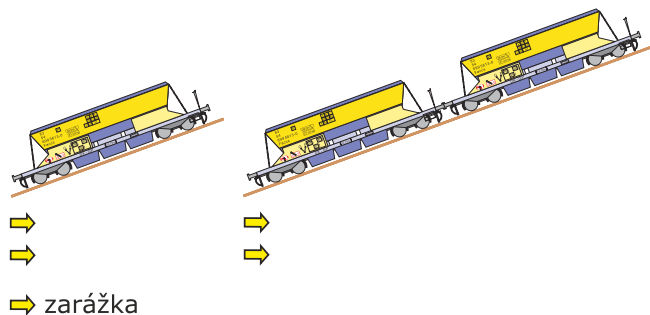
Čl. 181 Zajištění vozidel proti ujetí na spádu větším než 2,5 ‰

- (1) Na kolejích, které nemají zajištění boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), musí být odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno proti ujetí ručními brzdami podle [Čl. 178](#) tohoto předpisu a navíc ve směru spádu dvěma uzamykatelnými zarážkami (viz znázornění na obrázku 373 tohoto článku).



Obrázek 373

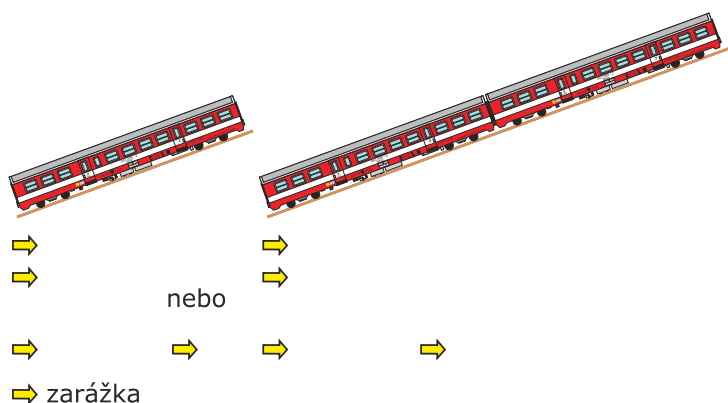
- (2) Na kolejích, které mají zajištění boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), musí být odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno proti ujetí ručními brzdami podle [Čl. 178](#) tohoto předpisu a navíc ve směru spádu dvěma zarážkami (viz znázornění na obrázku 374 tohoto článku).



Obrázek 374

- (3) Jsou-li vozidla zajištěna proti ujetí podle odst. 2 tohoto článku a mezi zajištěným vozidlem (vozidly) proti ujetí a zarážedlem (výkolejkou) ve směru spádu je přechod určený k přístupu cestujících k nástupišti nebo přejezd, musí se první vozidlo na straně spádu zajistit dvěma uzamykatelnými zarážkami.
- (4) Je-li k odstavenému vozidlu (odstaveným vozidlům) přivěšeno na nejnižším místě spádu hnací vozidlo (hnací vozidla), musí být prostředky k zajištění vozidla (vozidel) proti ujetí podloženy pod první nápravu odstaveného vozidla (odstavených vozidel), sousedícího s hnacím vozidlem.
- (5) Při odstavování vozidla (vozidel) na kolej o spádu větším než 2,5 ‰ musí být jejich zajištění proti ujetí provedeno ještě před odvěšením hnacího vozidla.
- (6) Je-li souprava odstavených vozidel odstavena i s hnacím vozidlem, musí být:
- a) souprava vozidel zajištěna proti ujetí podle této kapitoly;
 - b) hnací vozidlo zajištěno proti ujetí podle podmínek stanovených dopravcem. Nelze-li první nápravu hnacího vozidla zajistit proti ujetí uzamykatelnou zarážkou podle odst. 1 a 3 tohoto článku, musí být na kolej, kde je nařízeno zajištění vozidla uzamykatelnou zarážkou položena kovová podložka uzamykatelná.
- (7) V případě, že nelze použít k zajištění vozidel proti ujetí uzamykatelnou zarážku podle tohoto článku, musí být použita kovová podložka uzamykatelná.
- (8) Má-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut, a to zajištěné průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženo dvěma zarážkami (viz znázornění na obrázku 375 tohoto článku).

Maximálně 30 minut
- průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a zarážkami



Obrázek 375

- (9) Odvětrání hlavního potrubí se dosáhne otevřením spojkového kohoutu na dobu, dokud je únik vzduchu slyšitelný.
- (10) Za ověření činnosti brzd a za dodržení doby 30 minut na přechodné odstavení soupravy odpovídá odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

Kapitola VI Posun

Díl 1 Značení návěstidel

Čl. 182 Základní pojmy

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

Čl. 183 Značení nepřenosných návěstidel platných pouze pro posun

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

d) jen označovací pásem.

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



Obrázek 376

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



Obrázek 377

- (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 378

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



Obrázek 379

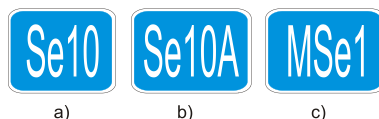
- (12) **Vyčkávací návěstidla** mají značení modrými nebo šedými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacími pásy s modrými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 380

Čl. 184 Značení seřadovacích návěstidel

- (1) Seřadovací 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 381

- a) seřadovací návěstidlo; číslo uvádí pořadí seřadovacího návěstidla v dopravně;
b) dodatečně vložené seřadovací návěstidlo;
c) seřadovací návěstidlo; první písmeno uvádí označení vlečky, kde je provozovatelem dráhy Správa železnic.
- (2) V samostatných obvodech stanice se seřadovací návěstidla mohou číslovat stejnou stovkovou sérií, jako jsou číslovány koleje, pokud bude dodržena podmínka, že v obvodu jedné stanice nebude více seřadovacích návěstidel stejného čísla.
- (3) Jsou-li seřadovací návěstidla ve stejné úrovni, číslovají se zleva doprava ve směru od začátku ke konci trati.
- (4) Zvětší-li se dodatečně počet seřadovacích návěstidel, označí se dodatečně vložené seřadovací návěstidlo číslem sousedního seřadovacího návěstidla a postupně velkým písmenem abecedy („Se10A“).
- (5) U seřadovacích návěstidel, která jsou obsluhována zaměstnancem Správy železnic a umístěna na vlečkách, se před zkratkou „Se“ přidá ještě velké písmeno, zpravidla začáteční písmeno názvu vlečky, např. „TSe1“.
- (6) Značení seřadovacích návěstidel, které bylo schváleno před účinností tohoto předpisu, může být ponecháno do nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 185 Značení opakovacích seřadovacích návěstidel

- (1) Opakovací seřadovací návěstidla se označují zkratkou „OSe“ a číslem kmenového seřadovacího návěstidla. Je-li k jednomu kmenovému návěstidlu zřízeno více opakovacích seřadovacích návěstidel, je před zkratkou „OSe“ římská číslice počínaje „I“ u návěstidla, které je nejbližší ke kmenovému návěstidlu (např. „IOSe 4“).



Obrázek 382

- a) opakovací seřadovací návěstidlo kmenového seřadovacího návěstidla „Se4“;
b) opakovací seřadovací návěstidlo kmenového seřadovacího návěstidla „Se4“; římské číslo uvádí pořadí od kmenového seřadovacího návěstidla (ve směru jízdy sestupně) při více opakovacích seřadovacích návěstidlech u jedné koleje.

Čl. 186 Značení spádovištních návěstidel

- (1) Spádovištní návěstidla se označují zkratkou „Sp“ a arabskou číslicí příslušné koleje, pro kterou platí (např. „Sp101“).



Obrázek 383

- a) spádovištní návěstidlo platné pro kolej číslo 101;
b) dodatečně vložené spádovištní návěstidlo.
- (2) Zvětší-li se dodatečně počet kmenových spádovištních návěstidel, označí se číslem sousedního kmenového spádovištního návěstidla a postupně velkým písmenem abecedy („Sp101A“).

Čl. 187 Značení opakovacích spádovištních návěstidel

- (1) Samostatná opakovací spádovištní návěstidla se označují zkratkou „OSp“ a číslem koleje, pro niž 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 384

- a) samostatné opakovací spádovištní návěstidlo kmenového spádovištního návěstidla „Sp101“;
b) samostatné opakovací spádovištní návěstidlo kmenového spádovištního návěstidla „Sp101“; římské číslo uvádí pořadí od kmenového spádovištního návěstidla (ve směru sunutí sestupně) při více opakovacích spádovištních návěstidlech u jedné koleje; jsou-li k jednomu kmenovému spádovištnímu návěstidlu umístěna samostatná opakovací spádovištní návěstidla u více výtažných kolejí, vyjadřuje číslo za označením „OSp“ číslo výtažné koleje (např. „IIOSp102“, „IOSp102“).

Čl. 188 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“).



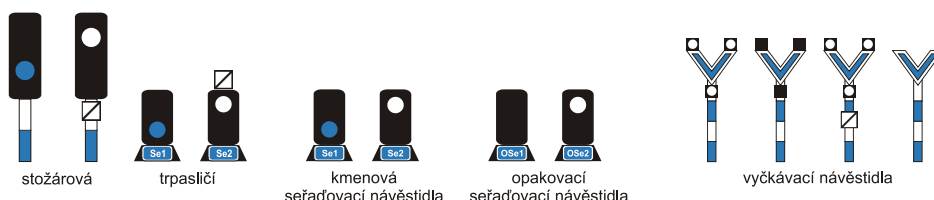
Obrázek 385

- (2) Jsou-li vyčkávací návěstidla ve stejné úrovni, číslují se zleva doprava ve směru od začátku ke konci trati.

Díl 2 Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel

Čl. 189 Návěsti seřadovacích návěstidel

- (1) Příklady seřadovacích návěstidel.



Obrázek 386

- (2) Nejzávažnější návěstí seřadovacích 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 a splnění podmínek pro zahájení posunu (viz [Čl. 200](#) nebo [Čl. 201](#) nebo [Čl. 202](#) tohoto předpisu). U návěstidel platných pro posun v obvodu pomocného stavědla platí, že obsluha pomocného stavědla je povolena na základě souhlasu k obsluze pomocného stavědla, uděleného v souladu s předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
- (4) Návěst **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.



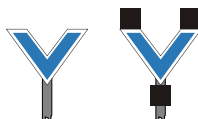
Obrázek 387

- (5) Návěst **Posun dovolen** (bílé světlo) dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem a je souhlasem k zahájení posunu.



Obrázek 388

- (6) Pokud návěst **Posun dovolen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k zahájení posunu ani informací o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem, musí být o tom zaměstnanec řídící posun vyrozuměn zaměstnancem, který návěstidlo obsluhuje, ještě před rozsvícením návěsti **Posun dovolen**.
- (7) Návěst **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.



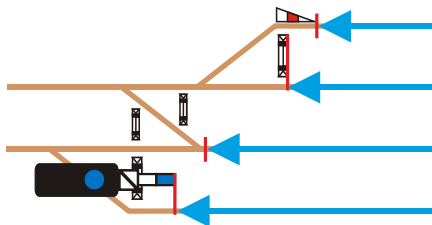
Obrázek 389

- (8) Návěst **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, informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem a je souhlasem k zahájení posunu.



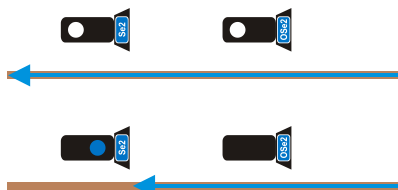
Obrázek 390

- (9) Neproměnné vyčkávací návěstidlo označuje místo, za které je zaměstnanci řídicímu posun dovoleno posunovat, jen pokud obdržel souhlas k zahájení posunu.
- (10) Pokud je seřaďovací návěstidlo označeno návěstí **Skupinové návěstidlo** a návěstí návěst **Posun zakázán**, smí posunový díl dojet nejdále:
- a) k námezníku příslušné koleje,
 - b) k výkolejce,
 - c) do úrovně skupinového návěstidla,
 - d) k hrotu jazyka výhybky.



Obrázek 391

- (11) 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 návěstí **Posun zakázán** tato znovu změní na návěst **Posun dovolen**.
- (12) Pokud na opakovacím světelném seřaďovacím návěstidle nesvítí bílé světlo, je zaměstnanci řídicímu posun dovoleno posunovat nejdále ke kmenovému světelnému seřaďovacímu návěstidlu.



Obrázek 392

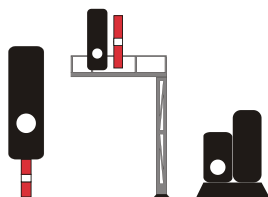
- (13) Plní-li světelné seřaďovací návěstidlo funkci označníku, platí pro posun za toto návěstidlo veškerá ustanovení jako pro posun za označník.

Čl. 190

Návěst Posun dovolen na hlavních návěstidlech

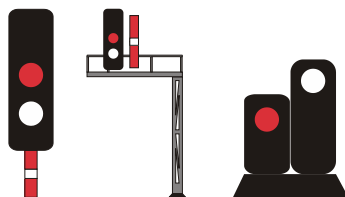
- (1) Zaměstnanec, který obsluhuje **hlavní** návěstidlo platné pro posun, může toto návěstidlo obsloužit (rozsvítit návěst **Posun dovolen**) až po sjednání posunu a splnění podmínek pro zahájení posunu (viz [Čl. 200](#) nebo [Čl. 201](#) nebo [Čl. 202](#) tohoto předpisu). U návěstidel platných pro 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) Návěst **Posun dovolen** (*bílé světlo*) dovoluje posun; je-li na hlavním návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem a je souhlasem k zahájení posunu. Návěst **Posun dovolen** na hlavním návěstidle nedovoluje jízdu vlaku.



Obrázek 393

- (3) Návěst **Posun dovolen** (*bílé světlo a nad ním, popř. pod ním, červené světlo*) dovoluje posun; je-li na hlavním návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem a je souhlasem k zahájení posunu. Návěst **Posun dovolen** na hlavním návěstidle nedovoluje jízdu vlaku.



Obrázek 394

- (4) Pro návěst **Posun dovolen** světelného hlavního návěstidla platného pro jízdu vlaku i posun platí všechna ustanovení jako pro návěst **Posun dovolen** seřadovacího návěstidla.
- (5) Plní-li světelné hlavní návěstidlo funkci označníku, platí pro posun za toto návěstidlo veškerá ustanovení jako pro posun za označnick.

Čl. 191 Návěsti spádovištních návěstidel

- (1) Příklady spádovištních návěstidel.



Obrázek 395

- (2) Nejzávažnější návěstí spádovištních návěstidel je návěst **Sunout zakázáno**.
- (3) Návěst **Sunout zakázáno** (*červené světlo*) je návěst kmenového spádovištního návěstidla a zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku.



Obrázek 396

- (4) Návěst **Sunout zakázáno** (*modré světlo*) je návěst samostatného opakovacího spádovištního návěstidla a zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku.



Obrázek 397

- (5) Návěst **Posun dovolen** (červené světlo a bílé světlo) je návěst kmenového spádovištního návěstidla a povoluje jízdu posunového dílu ke svážnému pahrbku pouze v případě, že byl posun sjednán a přes svážný pahrbek dovolen.



Obrázek 398

- (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) Návěst **Sunout pomalu** (dvě bílá světla pod sebou) přikazuje rychlost posunu vozidel nejvýše 5 km/h.



Obrázek 399

- (9) Návěst **Sunout rychleji** (jedno bílé světlo) přikazuje rychlost posunu vozidel nejvýše 30 km/h.



Obrázek 400

- (10) Návěst **Zpět** (svítící bílé písmeno „Z“) je návěst indikátoru na spádovištním návěstidle, zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku a přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku.



Obrázek 401

- (11) Návěst **Zpět** (červené světlo a svítící bílé písmeno „Z“) je návěst kmenového spádovištního návěstidla a indikátoru; zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku a přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku.



Obrázek 402

- (12) Návěst **Zpět** (modré světlo a svítící bílé písmeno „Z“) je návěst samostatného opakovacího spádovištního návěstidla a indikátoru; zakazuje pohyb vozidel směrem ke svážnému pahrbku a přikazuje strojvedoucímu provést posun od svážného pahrbku.



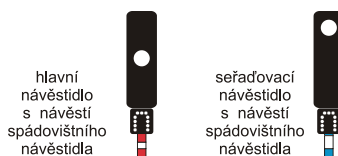
Obrázek 403

- (13) Při zhasnutí indikátoru s návěstí **Zpět** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.
- (14) Návěst **Přísun soupravy vozidel ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu** (dvě pomalu přerušovaná bílá světla pod sebou) informuje o postavené posunové cestě ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu a přikazuje strojvedoucímu zahájit přísun soupravy vozidel ke kmenovému spádovištnímu návěstidlu.



Obrázek 404

- (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 návěsti 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 405

- (20) Návěst **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.



Obrázek 406

- (21) Při zhasnutí indikátoru s návěstí **Na svážný pahrbek postaveno** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.

Čl. 192 Poruchy seřadovacích a spádovištních návěstidel

- (1) Pokud je seřadovací nebo spádovištní návěstidlo 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 seřadovací nebo spádovištní návěstidlo 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.

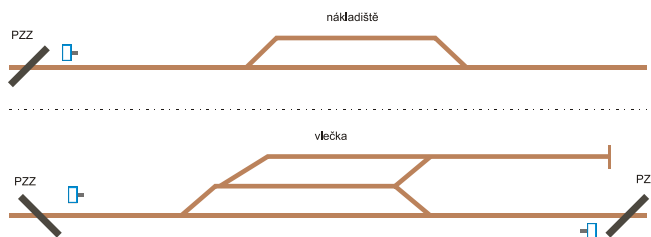
Čl. 193 Posun kolem neobsluhovaných nepřenosných návěstidel platných pro posun

- (1) Nelze-li pro poruchu nebo i z důvodu funkčnosti zabezpečovacího zařízení na hlavním, seřadovacím, vyčkávacím nebo spádovištním návěstidle rozsvítit návěst dovolující posun, může udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k zahájení posunu kolem takového návěstidla jen ten zaměstnanec, který toto návěstidlo obsluhuje.
- (2) Souhlas k zahájení posunu kolem neobsluhovaného návěstidla může být udělen buď:
 - a) pro každou jízdu zvlášť (rádiovým zařízením, telekomunikačním zařízením, ústně), ale pouze v případě, že seřadovací nebo spádovištní návěstidlo nenávěstí v poškozeném stavu návěst **Posun dovolen**, nebo
 - b) časovým vymezením, uvedeným v písemném rozkaze takto:
„První záloha. Návěstidlo Se47 ve stanici Bor se neobsluhuje, mezi návěstidly Se37 na koleji páté a Se56 na koleji páté cé v době od 14:20 do 17:00 posun dovolen“.
- (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 zpraven 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).
- (4) Po dobu platnosti časově omezeného svolení se posunuje jako na koleji bez nepřenosného návěstidla platného pro posun.
- (5) Je-li před neobsluhovaným nepřenosným návěstidlem platným pro posun několik posunových dílů, musí každý z nich obdržet samostatný souhlas k zahájení posunu.
- (6) Strojvedoucí (při posunu bez posunové čtyry) 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.

Čl. 194 Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky

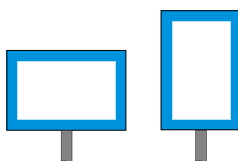
- (1) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** je návěst vymezující obvod nákladiště (vlečky) na širé trati, ve kterém lze při obsluze nákladiště (vlečky) provádět posun směrem

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 407

- (2) **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** (bílá obdélníková deska s modrým okrajem, postavená na delší straně) 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.



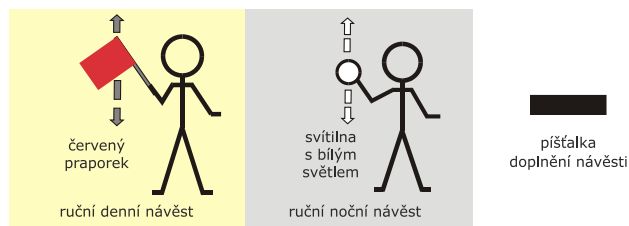
Obrázek 408

- (3) Návěst **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** je platná pro strojvedoucího vlaku, PMD nebo posunového dílu (zaměstnanec 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 širší 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 PZZ 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.

Čl. 195

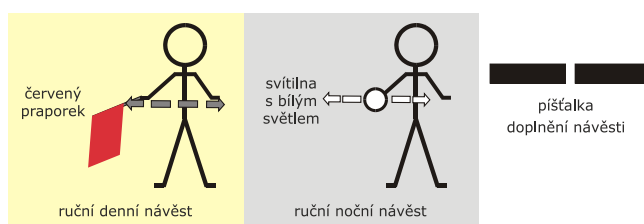
Ruční a slyšitelné návěsti pro posun

- (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.
- (2) 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.
- (3) 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**, **Odras** nebo **Souhlas k posunu**.
- (4) Návěst **Vzdálit** (svislé dlouhé pohyby červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o jeden dlouhý zvuk píšťalky) prikazuje pohyb vozidel směrem od zaměstnance, který tuto návěst dává.



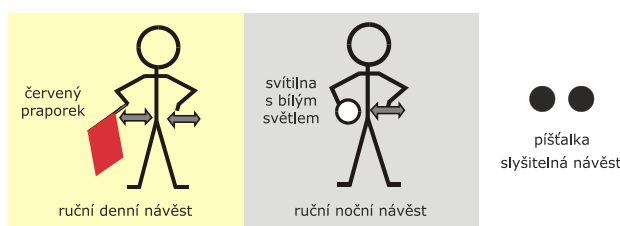
Obrázek 409

- (5) Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí **Vzdálit**.
- (6) Návěst **Přiblížit** (vodorovné dlouhé pohyby červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o dva dlouhé zvuky píšťalky) přikazuje pohyb vozidel směrem k zaměstnanci, který tuto návěst dává.



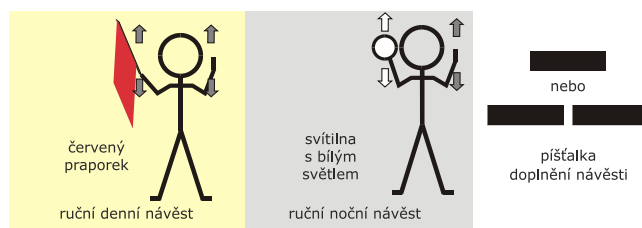
Obrázek 410

- (7) Slyšitelný pokyn smí strojvedoucí uposlechnout, jen když je dáván současně s viditelnou návěstí **Přiblížit**.
- (8) Ruční návěsti pro posun (návěst **Vzdálit**, **Přiblížit**, **Pomalu** nebo **Stůj**) může dávat výhybkář pouze v případě, že plní povinnosti zaměstnance dávajícího pokyny při posunu za námezník.
- (9) Návěst **Stlačit** (vodorovné krátké pohyby rukama k sobě a od sebe, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o dva krátké zvuky píšťalky rychle za sebou) přikazuje strojvedoucímu stlačit vozidla, aby mohla být svěšena nebo rozvěšena. Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej (popř. na kolej obsazenou vozidly) informuje strojvedoucího o možnosti najeť na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení.



Obrázek 411

- (10) Návěst **Popotáhnout** (svislé krátké pohyby rukama zdviženýma vzhůru, v jedné ruce drží zaměstnanec červený praporek [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]) 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.



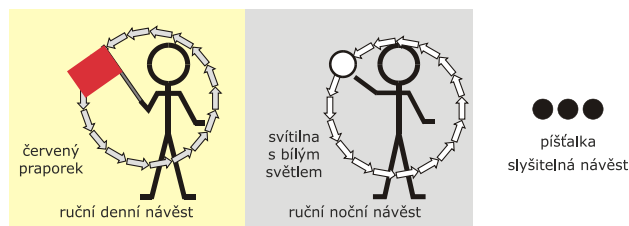
Obrázek 412

- (11) Návěst **Pomalů** (*šikmo vzhůru ruka s červeným praporekem [denní návěst] nebo ruční svítilna s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné opakovaně o dlouhý zvuk píšťalky*) přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše 5 km/h a předvestí ruční návěst pro posun **Stůj**.



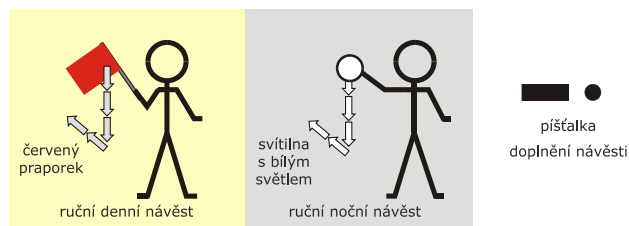
Obrázek 413

- (12) Ruční návěst pro posun **Pomalů** musí být dáována nejméně 100 m (odhadem) před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započítím posunu nerozhodne jinak. Bude-li sunutí prováděno na vzdálenost kratší než 100 m, musí zaměstnanec řídící posun na tuto skutečnost strojvedoucího upozornit.
- (13) Nenásleduje-li bezprostředně po návěsti **Pomalů** snížení rychlosti vozidel, je zaměstnanec posunové čety povinen dát neprodleně návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (14) Návěst **Stůj** (*kruhové pohyby nataženou rukou s červeným praporekem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; podle potřeby doplněné o tři krátké zvuky píšťalky*) přikazuje strojvedoucímu neprodleně zastavit pohyb vozidel.



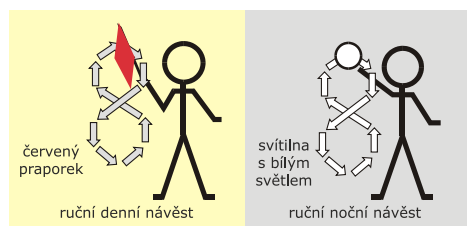
Obrázek 414

- (15) Návěst **Odras** (*volný pohyb shora dolů a pak rychle šikmo vzhůru červeným praporekem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]; 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.



Obrázek 415

- (16) Návěst **Souhlas k posunu** (*viditelná opisování svislé osmičky červeným praporkem [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]*) dává výhybkář a informuje zaměstnance řídicího posunu o postavené posunové cestě a je souhlasem k **zahájení posunu**.



Obrázek 416

- (17) Návěstí **Souhlas k posunu** může dát člen doprovodu vlaku pokyn k jízdě vlaku, popř. PMD do (z) dopravní D3 nebo dopravní RB v případech, kdy pro vjezd/odjezd vlaku, popř. (PMD) je třeba přestavit výhybky (výkolejky) a tyto výhybky (výkolejky) jsou již přestaveny a zajištěny.
- (18) Návěst **Výhybka je uvolněna** (*dva krátké zvuky lokomotivní houkačkou*) dává na žádost výhybkáře strojvedoucí a upozorňuje na to, že všechna vozidla uvolnila výhybkářem určenou výhybku.



Obrázek 417

Díl 3 Posun

Čl. 196 Všeobecná ustanovení

- (1) **Svolení k posunu** uděluje zaměstnanci řídicímu posun zaměstnanec, se kterým posun sjednává a je vždy součástí sjednání posunu.
- (2) **Souhlas k zahájení posunu** uděluje zaměstnanci řídicímu posun zaměstnanec, který obsluhuje výhybky (výkolejky) a nepřenositelná návěstidla platná pro posun. Udělené svolení k posunu je zároveň souhlasem k posunu za dodržení podmínek [Čl. 200](#) odst. 4 tohoto předpisu.
- (3) **Pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu při posunu s posunovou četou** uděluje strojvedoucímu vedoucí posunové čety nebo jím pověřený člen posunové čety.
- (4) Každý posun ve stanici (v odbočce), v dopravně D3 nebo dopravně RB musí být sjednán podle [Čl. 200](#) nebo [Čl. 201](#) nebo [Čl. 202](#) tohoto předpisu. Posun na širé trati v nákladisti nebo na vlečce se sjednává za podmínek stanovených ZDD.
- (5) Sjednávat posun může:
- a) za dopravce pouze zaměstnanec řídicí posun;

- b) za Správu železnic výpravčí, vyjma případů stanovených [Čl. 202](#) tohoto předpisu.
- (6) Posun může být prováděn na základě požadavku:
- a) zaměstnance dopravce;
 - b) zaměstnance Správy železnic v případech, kdy okolnosti na straně provozování dráhy vyžadují provedení posunu (mimořádné přestavení vlaku z důvodu poruchy **výhybky apod.**).
- (7) Pro každý posun musí být znám dopravce a u posunu s posunovou četou zaměstnanec řídící posun.
- (8) **Jednoduchým posunem** se rozumí ruční posun nebo posun silničními vozidly a mechanizačním zařízením (prostředky). Jednoduchý posun se sjednává, ale souhlas k zahájení posunu se nedává.
- (9) Posun může být prováděn:
- a) v obvodu dopraven s kolejovým rozvětvením;
 - b) na širé trati (obsluha nákladíšť, obsluha vleček, pohyb v místě manipulace PMD, pohyb drážních vozidel po vyloučené koleji).
- (10) Podle toho, jakým způsobem jsou při posunu uváděna vozidla do pohybu, rozeznáváme posun:
- a) hnacími vozidly (včetně SHV);
 - b) ruční;
 - c) silničními vozidly;
 - d) mechanizačními zařízeními a prostředky (např. vrátkem, navijákem, strkačem apod.).
- (11) Zaměstnanec určený ZDD může udělit souhlas k zahájení:
- a) ručního posunu,
 - b) posunu silničními vozidly nebo
 - c) posunu mechanizačními zařízeními a prostředky
- i jiným osobám za podmínek stanovených ZDD.

Čl. 197 **Posunovací obvod**

- (1) **Posunovací obvod** je vymezená část kolejiště dopravní 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 staveb, výhybkářských **stanovišť nebo pomocných staveb**.
- (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, musí být v ZDD stanoveno, zda je v tomto posunovacím obvodu povolen současný posun více posunových dílů jednoho dopravce, včetně stanovení podmínek takového posunu pro zajištění bezpečného posunu.
- (5) Při posunu více posunových dílů jednoho dopravce v jednom posunovacím obvodu, musí plnit po celou dobu posunu v jednom a též posunovacím obvodu povinnosti výhybkáře jen jeden zaměstnanec dopravce.

Čl. 198 Zaměstnanci vykonávající posun

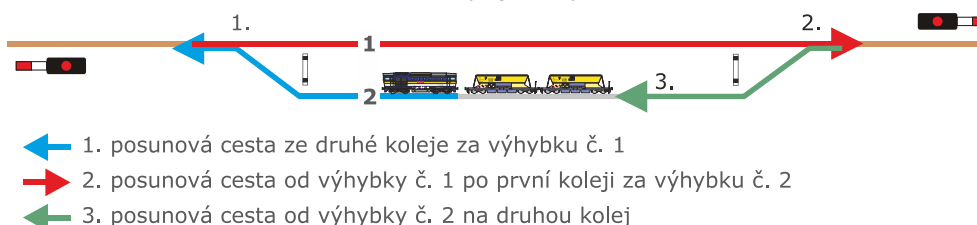
- (1) Zaměstnanec, který plní funkci zaměstnance řídícího posun, musí být k řízení posunu odborně způsobilý.
- (2) Na jednom posunovém dílu může posun řídit pouze jeden zaměstnanec řídící posun.
- (3) Při jednoduchém posunu musí být zaměstnancem řídícím posun zaměstnanec odborně způsobilý k řízení nebo provádění posunu, popř. k řízení jednoduchého posunu.
- (4) 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.
- (5) Zaměstnancem řídícím posun je:
 - a) strojvedoucí vedoucího vozidla při posunu bez posunové čety, kromě případů uvedených v písm. c) - f) tohoto odstavce; **pokud je v posunovém dílu více hnacích vozidel obsazených strojvedoucími, musí dopravce určit svým vnitřním předpisem, který strojvedoucí bude plnit povinnosti zaměstnance řídícího posun;**
 - b) vedoucí posunové čety při posunu s posunovou četou, kromě případu uvedeného v písm. d) tohoto odstavce;
 - c) zaměstnanec, dávající při vjezdu vlaku na obsazenou kolej (popř. na kolej obsazenou vozidly v dopravně D3) strojvedoucímu pokyn k najetí na stojící vozidla;
 - d) zaměstnanec, dávající pokyny k jízdě při posunu za námezník (tímto zaměstnancem není zaměstnanec, dávající ruční návěst **Posun za námezník**);
 - e) zaměstnanec pro řízení sledu;
 - f) zaměstnanec, který při jednoduchém posunu rozhoduje o pohybu vozidel a tento pohyb řídí.
- (6) Pro určení vedoucího vozidla posunového dílu platí ustanovení [Čl. 19 odst. 5](#) tohoto předpisu.
- (7) Zaměstnanec řídící posun 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 strojvedoucími, s posunovači);
 - d) v průběhu posunu komunikuje se zaměstnanci řízení provozu, kteří se podílí na jízdě posunového dílu (výpravčí, výhybkáři).
- (8) Strojvedoucí může vykonávat posun:
 - a) bez posunové čety,
 - b) s posunovou četou.
- (9) Zaměstnanec řídící posun musí povinnosti, které mu ukládá tento předpis, plnit sám nepředá-li plnění svých povinností jinému zaměstnanci odborně způsobilému k řízení posunu.
- (10) Ve všech případech, kdy dojde 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.
- (11) Povinnosti vedoucího posunové čety (viz [Čl. 207](#) tohoto předpisu) může vykonávat také:
 - a) člen posunové čety, určený vedoucím posunové čety;
 - b) vedoucí **obsluhy vlaku** nebo jím určený člen obsluhy vlaku;

- c) jiný odborně způsobilý zaměstnanec dopravce;
- d) jiný strojvedoucí;
- e) zaměstnanec pro řízení sledu;
- f) jiný odborně způsobilý zaměstnanec Správy železnic na základě uzavřené smlouvy s dopravcem.

Čl. 199 Posunová cesta

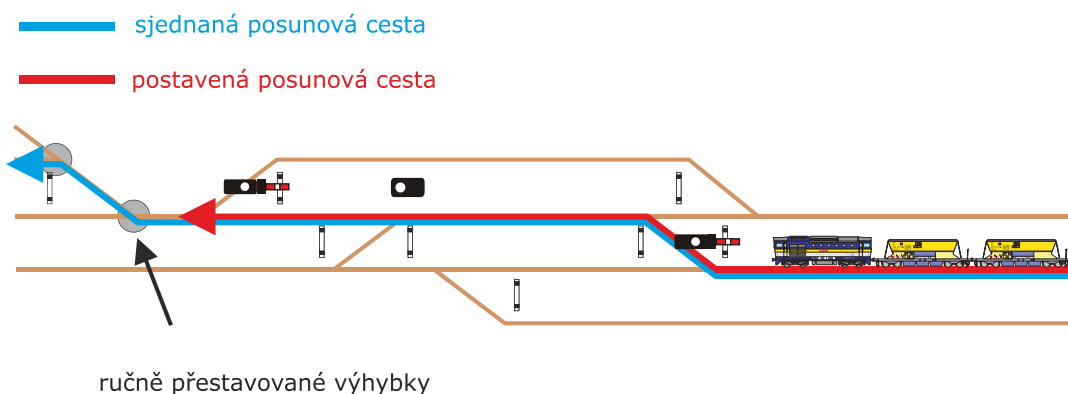
- (1) **Posunovou cestou** v dopravně s kolejovým rozvětvením se rozumí úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun (na základě sjednané posunové cesty s výpravčím nebo výhybkářem); při posunu do sousedního posunovacího obvodu však nejdále k nejbližšímu nepřenosnému 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.

Sjednaný posun ze druhé koleje po první koleji zpět na druhou kolej
(objíždění)



Obrázek 418

- (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 a je-li na širé trati umístěno návěstidlo s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**, pak nejdále k tomuto návěstidlu.
- (3) **Postavená posunová cesta** je posunová cesta nebo část posunové cesty, ve které musí být dotčené výhybky, výkolejky, kolejové křižovatky s PHS, točny, přesuvny a kolejové zábrany 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. 217](#) odst. 10 tohoto předpisu).
- (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 a postavená část posunové cesty **nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun**, musí vždy před udělením **souhlasu k zahájení posunu** zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty a případně s ním dohodnout další postup.



Obrázek 419

- (6) Ustanovení odst. 5 tohoto článku 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.
- (7) 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 vždy ohlášena co nejdříve příslušnému výhybkáři.

Čl. 200

Posun na kolejích určených pro jízdu vlaků

- (1) Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se souhlasem výpravčího. Před udělením souhlasu k zahájení posunu dopravci musí výpravčí znát:
 - a) dopravce, který bude posunovat, a jeho připravenost k zahájení posunu;
 - b) dopravcem požadovanou technologii posunu, včetně požadavku na obsazení kolejí po ukončení posunu. Při sjednávání posunu z důvodu na straně Správy železnic musí být uveden i důvod provedení posunu (např. porucha výhybky);
 - c) zda bude posun prováděn bez posunové čety;
 - d) způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím (výhybkářem);
 - e) trakci (tzn. závislá nebo nezávislá na trakčním vedení) všech činných a k službě pohotových hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu, na tratích s trakčním vedením.
- (2) Výpravčí musí zaměstnanci řídícímu posun a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat oznámit:
 - a) vždy technologii posunu:
 - aa) začátek a konec posunových cest (viz znázornění na obrázku 418 [Čl. 199](#) tohoto předpisu), včetně kolejí, po kterých bude posun prováděn,
 - ab) při kterých posunových cestách se mezi čelem posunového dílu a návěstidlem platným pro posun nachází výhybka, výkolejka, přejezd s PZZ nebo centrální přechod s VZPK a **kdo zaměstnanci řídícímu posun udělí souhlas k zahájení posunu přes příslušnou výhybku, přejezd s PZZ nebo centrální přechod s VZPK;**
 - 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 bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené na základě sjednané technologie posunu;
- e) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit;
- f) vždy 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.);
- g) vždy vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnost trakčního vedení (včetně způsobu projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů, je-li výpravčímu znám), o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz, je-li posun prováděn vozidly závislé trakce;
- a udělí svolení k posunu.
- (3) O mimořádnostech uvedených v odst. 2, písm. f) a g) tohoto článku musí být strojvedoucí zpraven vždy písemným rozkazem.
- (4) Po udělení svolení k posunu podle odst. 2 tohoto článku může zaměstnanec řídící posun udělit strojvedoucímu (není-li zaměstnancem řídícím posun sám strojvedoucí) pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu k nejbližšímu:
- a) nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun, nebo
- b) návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**, nebo
- c) návěstidlu s návěstí **Hranice izolovaného úseku**, nebo
- d) námezníku (k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce), nebo
- e) přejezdu s PZZ, nebo
- f) centrálnímu přechodu s VZPK.
- (5) 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.
- (6) V ZDD se mohou stanovit odchylky sjednávání posunu a udělování pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu pro směrové koleje, z nichž jsou dovoleny jen odjezdy vlaků.
- (7) Byl-li posun na příkaz výpravčího přerušen, může v něm zaměstnanec řídící posun pokračovat, až když obdržel od výpravčího nové svolení k posunu. Přerušovaný posun se znovu nesjednává, pouze je uděleno nové svolení.
- (8) Po ukončení posunu s posunovou četou 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.
- (9) Po ukončení posunu (popř. během posunu) si výpravčí ověří, zda byl (je) posun proveden (prováděn) podle sjednané technologie.
- (10) Svolení 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. 8 tohoto článku s uvedením jejího způsobu a případné použití upamatovávacích pomůcek s ohledem na druh staničního zabezpečovacího zařízení.
- (11) 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.
- (12) Na styku vzájemně zaústěných drah musí ZDD stanovit podmínky sjednání posunu, **způsob ohlášení uvolnění koleje a ukončení posunu**.

Čl. 201

Posun na kolejích Správy železnic určených jako zařízení služeb

- (1) Posunovat na kolejích Správy železnic určených jako zařízení služeb (dále jen „kolejích určených jako zařízení služeb“) se smí pouze se souhlasem výpravčího.
- (2) Výpravčí může udělit souhlas k zahájení posunu na kolejích určených jako zařízení služeb při současném splnění:
 - a) podmínek pro sjednání posunu stanovených v [Čl. 200](#) tohoto předpisu;
 - b) podmínek stanovených tímto článkem.
- (3) Souhlas k odstavení vozidel na kolejích určených jako zařízení služeb může výpravčí udělit pouze dopravci, který má přidělenou kapacitu příslušného zařízení služeb a jen na dobu přidělené kapacity.
- (4) Výpravčí může také udělit souhlas k zahájení posunu na kolejích určených pro zařízení služeb dopravci, který nemá přidělenou kapacitu příslušného zařízení služeb v případě, že kolej určená pro zařízení služeb je volná a pouze pro průjezd posunového dílu po této koleji.

Čl. 202

Posun na manipulačních kolejích

- (1) Posunovat na manipulačních kolejích se smí jen se souhlasem zaměstnance, určeného ZDD. Zaměstnanec řídící posun pak sjedná posun s tímto zaměstnancem, který může udělit souhlas k zahájení posunu za podmínek stanovených v [Čl. 200](#).
- (2) V případě, že je posun sjednáván na manipulačních kolejích a zároveň na kolejích určených pro jízdu vlaků anebo na kolejích určených pro zařízení služeb, musí být posun vždy sjednán s výpravčím, který pak vydá **svolení k zahájení posunu** podle [Čl. 200](#).
- (3) Je-li nutno zpravit strojvedoucího o mimořádnostech podle [Čl. 200](#) odst. 2, písm. f) a g), tohoto předpisu, musí zpravení zajistit výpravčí určený ZDD.

Čl. 203

Udělení souhlasu k zahájení posunu

- (1) Výhybkář může udělit souhlas k zahájení posunu, 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, že výhybky, výkolejky jsou správně přestaveny a PZZ je uzavřeno;
 - c) postavil sjednanou posunovou cestu a zkontroloval, zda je posunová cesta postavena v souladu s požadavkem zaměstnance řídícího posun a v souladu s určením začátku a konce posunové cesty stanoveným výpravčím nebo zaměstnancem řídícím posun.
- (2) Přestavení výhybek, výkolejek nebo uzavření PZZ, centrálního přechodu s VZPK pro zamýšlený posun se nesmí považovat za souhlas k zahájení posunu.
- (3) Při posunu s posunovou četou předává výhybkář souhlas k zahájení posunu zaměstnanci řídícímu posun. Na základě uděleného souhlasu k **posunu** může určený zaměstnanec dopravce udělit strojvedoucímu (není-li jím strojvedoucí sám) pokyn uvedení posunového dílu do pohybu za podmínek stanovených vnitřním předpisem dopravce.
- (4) Při posunu s posunovou četou může zaměstnanec řídící posun udělit strojvedoucímu pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu přes výhybky anebo přejezd s PZZ, centrální přechod

s VZPK, které leží mezi čelem posunového dílu a nepřenosným návěstidlem platným pro posun pouze tehdy, dostal-li od výhybkáře souhlas k zahájení posunu přes tyto výhybky anebo tento přejezd s PZZ, centrální přechod s VZPK.

- (5) Při posunu bez posunové čety může strojvedoucí uvést posunový díl do pohybu přes výhybky anebo přejezd s PZZ, centrální přechod s VZPK, které leží mezi čelem posunového dílu a nepřenosným návěstidlem platným pro posun, pouze tehdy, dostal-li od výhybkáře souhlas k zahájení posunu přes tyto výhybky anebo tento přejezd s PZZ, centrální přechod s VZPK.
- (6) Souhlas k zahájení posunu uděluje výhybkář těmito způsoby:
- a) návěstí dovolující posun na nepřenosném návěstidle, které platí jen pro příslušnou kolej;
 - b) návěstí **Souhlas k posunu**;
 - c) ústně nebo telekomunikačním zařízením takto:
 - „*Třetí záloha (označení posunového dílu) ve stanici Maloměřice z páté koleje do první výtažné koleje posun dovolen.*“ nebo
 - „*První záloha (označení posunového dílu) ve stanici Přelouč ze sedmé koleje směrem ke stanici Pardubice posun dovolen.*“ nebo
 - „*Hnací vozidlo od vlaku 58 23 (označení posunového dílu) ve stanici Les ze druhé koleje k návěstidlu (za návěstidlo) Se 2 posun dovolen.*“ nebo
 - „*Vlak 87 621 (označení posunového dílu) ve stanici Povrly ze druhé koleje k návěstidlu (za návěstidlo) Se42 posun dovolen.*“ nebo
 - „*Vlak 87 621 (označení posunového dílu) ve stanici Povrly ze druhé koleje za návěstidlo Sc2a posun dovolen.*“
- Při posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného návěstidla platného **takto**:
- „*První záloha (označení posunového dílu) ve stanici Bor, návěstidlo L5 se neobsluhuje, z páté koleje směrem ke stanici Les posun dovolen.*“
- d) 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 zahájení 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.**
- (7) **Stojí-li na téže koleji před návěstidlem platným pro posun připraveno k zahájení posunu více posunových dílů (včetně PMD), platí souhlas k zahájení posunu podle odst. 6, písm. a) a d) tohoto článku, jen pro první posunový díl stojící před tímto návěstidlem.**

Čl. 204 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 SŽDC (ČD) Z11 – Předpis pro obsluhu rádiových zařízení (dále jen „předpis 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;

- 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.
- (6) Omezení traťové rychlosti, platná pro vlaky, se vztahují i na posun.
- (7) Je-li nutno, aby při posunu byly koleje nebo výhybky (kolejové křižovatky) trvale pojížděny rychlostí nižší než 40 km/h, musí být tato rychlost návěstěna rychlostníky. Není-li možné sníženou rychlost vynávést, musí být tato rychlost uvedena v ZDD. OSPD dodá příslušnému přednostovi PO seznam kolejí a výhybek (kolejových křižovatek), kterých se týká ustanovení tohoto odstavce.
- (8) 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).
- (9) 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.
- (10) Sunout vozidla na volnou kolej, v jejímž pokračování není zajištěna přímá boční ochrana jízdních cest, je dovoleno pouze se souhlasem výpravčího.
- (11) Může-li být ohrožena bezpečnost cestujících posunem v místech, určených pro veřejnost (nástupiště a úrovněové přístupové cesty k nim), 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.
- (12) 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 požadované úvratě posunové cesty;
- b) celý posunový díl minul nepřenosné návěstidlo platné pro posun, kterým bude posun opačným směrem dovolován (je-li zřízeno). Pokud nemůže toto návěstidlo minout, může dát pokyn ke změně směru jízdy, až když je na tomto návěstidle návěst **Posun dovolen** nebo až výhybkář, obsluhující toto návěstidlo, **udělí souhlas k zahájení posunu jiným** způsobem nebo
- c) celý posunový díl minul návěstidlo s návěstí **Hranice izolovaného úseku** (je-li umístěno).
- (13) 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.
- (14) 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 strojvedoucím předem oznámeno místo, kde musí čelo posunového dílu zastavit.
- (15) Po ukončeném posunu smí zaměstnanec řídící posun nechat stát vozidla na výhybkách, a na kolejových spojkách jen se souhlasem výpravčího.
- (16) 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;

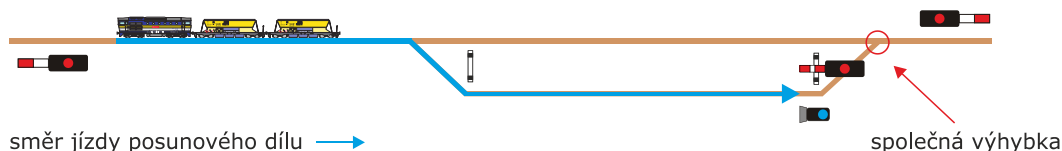
- b) strojvedoucí bude výpravčím zpraven, na konci které koleje (ve kterém obvodu stanice) a u kterého návěstidla začíná vlaková cesta;
- c) do doby, než čelo posunového dílu mine návěstidlo, u kterého začíná vlaková cesta, jedná strojvedoucí jako při posunu, rychlost 40 km/h (není-li nařízena rychlost 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, zaměstnanec řídící posun ukončení posunu neohlašuje.

- (17) Souhlas k zahájení posunu není nikdy rozkazem k odjezdu vlaku. Vlaková cesta odjíždějícího vlaku podle odst. 16 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, u návěstí **Konec vlakové cesty** na konci odjezdové koleje.

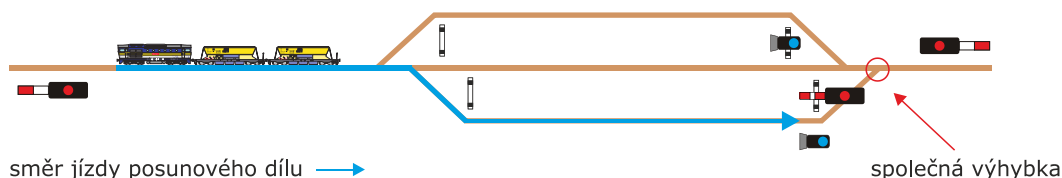
Čl. 205 Povinnosti výpravčího

- (1) Pokud ve stanici společně vykonává dopravní službu více výpravčích, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.
- (2) Souhlas k zahájení posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků nebo na kolejích určených pro zařízení služeb 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 zahájení 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 znázornění na obrázku 420 tohoto článku);



Obrázek 420

- b) výhybek v jednom zhlaví společných pro jízdu vozidla na sousední kolej (viz znázornění na obrázku 421 tohoto článku).



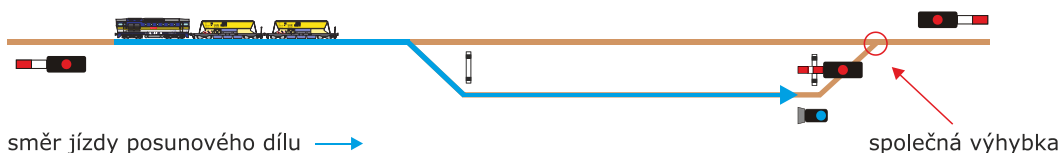
Obrázek 421

- (4) Výpravčí může udělit souhlas k obsazení výhybek a kolejových spojek po ukončení posunu, jen dovoluje-li to ZDD.
- (5) Výpravčí musí zpravit výhybkáře, v jejichž posunovacích obvodech bude prováděn posun, o způsobu komunikace se zaměstnancem řídícím posun.

Čl. 206 Povinnosti výhybkáře

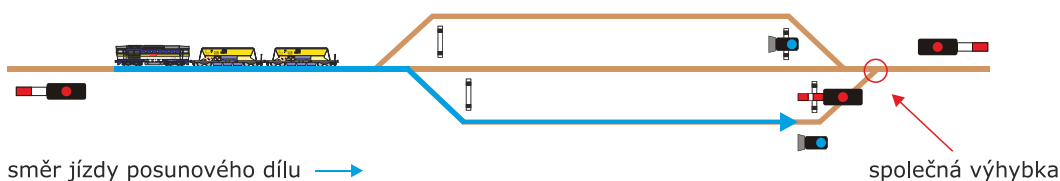
- (1) Pokud na stavědle nebo výhybkářském stanovišti společně vykonává dopravní službu více výhybkářů, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.
- (2) Výhybkář může udělit souhlas k zahájení posunu pouze na kolejích, na kterých mu to dovoluje ZDD, a pouze jestli s ním posun sjednal zaměstnanec řídící posun.
- (3) Výhybkář ve svém posunovacím obvodu může udělit **souhlas k zahájení posunu** na kolejích určených pro jízdu vlaku nebo na kolejích určených pro zařízení služeb pouze se souhlasem výpravčího.
- (4) Výhybkář může dát souhlas k zahájení 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 upamatovací 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 znázornění na obrázku 421 tohoto článku);



Obrázek 422

- b) výhybek v jednom zhlaví společných pro jízdu vozidla na sousední koleje (viz znázornění na obrázku 423 tohoto článku).



Obrázek 423

- (5) Pokud výhybkář z důvodu jízdy vlaku přerušil posun, musí mu výpravčí udělit nové svolení k posunu.
- (6) Výhybkář smí postavit posunovou cestu, jen je-li posun sjednán, a pokud tato posunová cesta nebude ohrožovat jinou postavenou nebo sjednanou jízdní cestu.
- (7) Nedává-li výhybkář souhlas k zahájení posunu návštěví **Posun dovozen**, může jej dát zaměstnanci řídícímu posun jen takovým způsobem, aby neuvedl v omyl jiný posunový díl.
- (8) 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.
- (9) Zrušit souhlas k zahájení posunu a zrušit postavenou posunovou cestu může výhybkář jen tehdy, pokud mu zaměstnanec řídící posun ohlásil zastavení posunu.
- (10) Pokud návštěv **Posun dovozen** na návěstidle, které platí jen pro jednu kolej, není souhlasem k **zahájení posunu** ani informací o postavené posunové cestě, musí o tom výhybkář vyzkoušet všechny zaměstnance řídící posun, kteří jsou v jeho posunovacím obvodu nebo do tohoto obvodu pojedou před udělením souhlasu k zahájení posunu. Seznam těchto návštěv musí být uveden v ZDD.
- (11) Před převzetím obsluhy pomocného stavědla musí výhybkář vyzkoušet:

- 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.
- (12) 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.
- (13) Ustanovení odst. 11 a 12 tohoto článku platí i pro případy, kdy výhybkář přebírá obsluhu elektromagnetického **zámku**.

Čl. 207

Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety

- (1) Zaměstnanec řídící posun musí včas před zahájením posunu sjednat posun podle [Čl. 200](#) tohoto předpisu.
- (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.
- (3) Kromě posunu samotných nebo spojených hnacích vozidel zaměstnanec řídící posun zpraví strojvedoucího, při posunu s posunovou četou, ještě o:
 - a) počtu a přibližné celkové hmotnosti posunovaných vozidel;
 - b) způsobu brzdění posunového dílu (průběžně nebo jen hnacím vozidlem);
 - c) počtu vozidel se zapnutou samočinnou brzdou při průběžném brzdění;
 - d) režimu brzdění při průběžném brzdění;
 - e) počtu brzd s nekovovými špalíky a kotoučových brzd při průběžném brzdění.
- (4) 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.
- (5) Pokud nedal výhybkář zaměstnanci řídícímu posun souhlas k posunu, nesmí zaměstnanec řídící posun v posunovacím obvodu výhybkáře zahájit posun.
- (6) 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 s výpravčím;
 - b) okamžitě ohlásit výpravčímu (výhybkáři), že posun nebude možné ukončit ve stanoveném čase a vyžádat si další pokyny;
 - c) zaujmout při posunu takové místo, aby z něho mohl řídit posun a sledovat, zda je postavena sjednaná posunová cesta;
 - d) dát pokyn k zastavení posunového dílu tak, aby posunový díl zastavil nejdále v místě označeného konce posunové cesty nebo

- e) 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.
- (7) Při posunu s posunovou četou musí **vedoucí posunové čety** před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu zajistit:
- a) bezpečnost na přejezdech, přes které se bude posunovat (např. ručním uzavřením PZZ nebo střežením **přejezdu**), **jestliže za uzavření přejezdu neodpovídá zaměstnanec dávající souhlas k zahájení posunu (podrobnosti stanoví ZDD)**;
 - b) aby do průjezdného průřezu posunové cesty nezasahovala silniční vozidla a zařízení (auta, jeřáby, transportéry, můstky apod.) a byly odstraněny všechny překážky **z koleje (např. dřevo)**, které by mohly ohrozit bezpečnost členů posunové čety při pohybu v kolejišti nebo způsobit vykolejení vozidla;
 - c) bezpečné zastavení posunovaných vozidel (vyzkoušení brzd, položení zarážek apod.);
 - d) zajištění vozidel, která jsou během posunu odstavená nebo na která se najíždí (odráží nebo spouští), proti náhodnému pohybu;
 - e) kontrolu svěšení vozidel a zavěšení nebo zkrácení nepoužitých šroubovek;
 - f) odstranění všech prostředků k zajištění vozidel proti ujetí a uvolnění ručních brzd;
 - g) aby byl posun prováděn s vozidly, která jsou připravena k posunu (tzn. mají uzavřené dveře, uzavřené klapky otevírající se ven, mají zajištěný náklad apod.);
 - h) souhlas osoby, řídící nákladku nebo vykládku, pro posun s vozy, které nejsou dosud zcela naloženy nebo vyloženy;
 - i) uzavření bočních dveří u vozidel obsazených cestujícími, popř. i čelních dveří, byl-li přerušen přechod mezi vozidly;
 - j) uzavření dveří vozidel, ve kterých zůstanou za posunu jiné osoby (průvodci zásilek apod.), a ústní varování těchto osob;
 - k) aby s vozidly nebylo pohybováno, dokud nejsou ukončeny jiné činnosti zaměstnanců dopravce.
- (8) Při posunu s posunovou četou může **vedoucí posunové čety** pověřit plněním povinností, uvedených v odst. 7 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.
- (9) 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 zahájení 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** (není-li jím strojvedoucí sám) jen tehdy pokud se přesvědčil, že tato návěstidla svou návěstí jízdu posunového dílu povolují.
- (10) Ve stanicích s kolejovými úseky musí při posunu s vozidly, která je nespolehlivě ovlivňují, ohlásit zaměstnanec řídící posun výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře každé, tj. i přechodné obsazení kolejí určených pro jízdu vlaků, a to dříve, než bude kolej obsazena. Po uvolnění těchto kolejí musí zaměstnanec řídící posun ohlásit, že koleje byly uvolněny. Stejně musí postupovat zaměstnanec řídící posun ve stanicích s počítači náprav vždy před nakolejením speciálního vozidla na kolej nebo po jeho odstranění z koleje.
- (11) Při posunu vozidlem závislé trakce se zdviženým sběračem musí zaměstnanec řídící posun informovat všechny zúčastněné zaměstnance o vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnosti trakčního vedení.

Čl. 208 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 od výhybkáře souhlas k zahájení posunua 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 ani podle informace výhybkáře.
- (4) Ustanovení odst. 3 tohoto článku musí strojvedoucí plnit vždy:
 - a) u taženého posunového dílu;
 - b) při sunutí jednoho speciálního vozidla bez posunové čety.
- (5) Při posunu s posunovou četou u sunutých posunových dílů musí plnění povinností stanovených v odst. 3 písm. a) – 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 **Odras** opakovat. Strojvedoucí musí zastavit posunový díl na návěst **Stůj**, nebo ztratí-li z dohledu zaměstnance, který dal návěst **Odras**.
- (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.
- (8) Je-li v posunovém dílu zařazeno jedno nebo více vozidel závislé trakce, může strojvedoucí takového vozidla mít zdvižen sběrač jen se souhlasem zaměstnance řídícího posun a při posunu odpovídá za splnění pokynů daných návěstmi pro elektrický provoz.
- (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.

Čl. 209 Posun bez posunové čety - všeobecně

- (1) O tom, že bude posun prováděn bez posunové čety, rozhoduje strojvedoucí vyjma případů uvedených v odst. 4 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 z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu,
 - d) speciálních vozidel podle [Čl. 210](#) tohoto předpisu.
- (3) 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.
- (4) Vlak může pokračovat bez zastavení jako posun bez posunové čety za **hlavní** návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu, pokud strojvedoucí dostane souhlas k zahájení posunu předem (telekomunikačním zařízením, návěstí **Posun za námezník**). Vlak se změní v posunový díl v okamžiku, kdy čelo vlaku mine úroveň **tohoto hlavního návěstidla**.
- (5) Při posunu bez posunové čety je zaměstnanec řídící posun povinen:
 - a) včas před zahájením posunu sjednat posun podle [Čl. 200](#) tohoto předpisu, vyjma případů uvedených v odst. 4 tohoto článku;
 - b) okamžitě ohlásit výpravčímu (výhybkáři), že posun nebude možné ukončit ve stanoveném čase a vyžádat si další pokyny;
 - c) se přesvědčit, že do průjezdného průřezu posunové cesty nezasahují silniční vozidla a zařízení (auta, jeřáby, transportéry, můstky apod.) a jsou odstraněny všechny překážky z koleje;
 - d) zajistit proti náhodnému pohybu vozidla, která jsou během posunu odstavená nebo na která se najíždí;
 - e) zajistit odstranění všech prostředků k zajištění vozidel proti ujetí a uvolnění ručních brzd;
 - f) uzavřít boční dveře u vozidel obsazených cestujícími. Není-li to možné, nesmí být posunováno bez posunové čety;
 - g) zajistit uzavření dveří vozidel, ve kterých zůstanou za posunu jiné osoby (průvodci zásilek apod.), a ústní varování těchto osob;
 - h) aby s vozidly nebylo pohybováno, dokud nejsou ukončeny jiné činnosti zaměstnanců dopravce;
 - i) ve stanicích s kolejovými úseky musí při posunu s vozidly, která je nespolehlivě ovlivňují, ohlásit výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře každé, tj. i přechodné obsazení kolejí určených pro jízdu vlaků, a to dříve, než bude kolej obsazena. Po uvolnění těchto kolejí musí ohlásit, že koleje byly uvolněny. Stejně musí postupovat zaměstnanec řídící posun ve stanicích s počítači náprav vždy před nakolejením speciálního vozidla na kolej nebo po jeho odstranění z koleje.

Čl. 210 Posun bez posunové čety speciálními vozidly

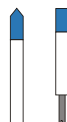
- (1) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly je možné sunutí jednoho speciálního vozidla, délka takto sunutého vozidla může být maximálně 25 m (odhadem), pokud

strojvedoucímu při řízení speciálního vozidla nebrání ve výhledu konstrukce tohoto sunutého vozidla nebo případný náklad spočívající na tomto sunutém vozidle.

- (2) Při posunu bez posunové čety speciálními vozidly je sunutí speciálních vozidel v místech určených pro veřejnost (nástupiště a úroňové přístupové cesty k nim) 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 oznamovacímu 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 zahájení posunu, popř. k pokračování v posunu (pokud tuto posunovou cestu nestaví sám).

Čl. 211 Posun k označníku

- (1) Návěst **Posun zakázán** (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 dopravní s kolejovým rozvětvením (vyjma dopravní D3) posunovat za úroveň tohoto návěstidla.



Označník

Obrázek 424

- (2) Označník není vstřícné návěstidlo. Návěst **Posun zakázán** je platná pouze pro jízdu posunového dílu směrem ze stanice.
- (3) Funkci označníku může plnit i světelné seřaďovací návěstidlo nebo světelné hlavní návěstidlo platné pro jízdu vlaků i posun.
- (4) Označník musí být umístěn ve všech dopravních s kolejovým rozvětvením (vyjma dopravní D3) a umísťuje se na záhlaví:
 - a) stanice, výhybny a odbočky ve vzdálenosti minimálně 50 m od vjezdového návěstidla, resp. samostatného sloupku s označovací pásem vjezdového návěstidla,
 - b) dopravní RB ve vzdálenosti minimálně 50 m od lichoběžníkové tabulky.
- (5) Odchytky v umístění označníku může stanovit gestorský útvar tohoto předpisu²⁷, včetně stanovení podmínek jízdy za odchylně umístěný označník, které musí být uvedeny v ZDD.
- (6) Při posunu směrem z dopravní s kolejovým rozvětvením (vyjma dopravní D3) se může posunovat pouze do úrovně označníku.
- (7) Za dodržení ustanovení odst. 6 tohoto článku odpovídá:
 - a) strojvedoucí hnacího vozidla v čele posunového dílu, nebo
 - b) strojvedoucí speciálního vozidla, který sune jedno speciální vozidlo bez posunové čety, nebo
 - c) zaměstnanec v čele posunového dílu u sunutých posunových dílů s posunovou četou.

²⁷ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

Čl. 212 Posun za označnick

- (1) Posun za označnick nebo za návěstidlo, které plní funkci označnicku, je dovolen jen se souhlasem výpravčického.
- (2) Při posunu za označnick nesmí konec posunového dílu opustit obvod dopravní s kolejovým rozvětvením.
- (3) Posun za označnick smí být prováděn nejdále do úrovně vjezdového návěstidla sousední dopravní s kolejovým rozvětvením.
- (4) Posun za označnick v přilehlé stanici směrem na trať D3 nebo v autonomní dopravně směrem na trať RB je dovolen pouze do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy vlastní přilehlé stanice nebo autonomní dopravní.
- (5) V přilehlé stanici nebo v autonomní dopravně lze za úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy provádět posun za označnick směrem na trať D3 nebo trať RB za podmínek stanovených předpisem D3 nebo D4.
- (6) Ve stanicích (odbočkách) na dvou a více kolejných tratích se posunuje zpravidla na záhlaví správné koleje [pro směr jízdy z dopravní s kolejovým rozvětvením] nebo koleje s uděleným traťovým souhlasem směrem z dopravní s kolejovým rozvětvením.
- (7) Ustanovení o posunu za označnick platí i pro posun za světelné seřaďovací (popř. hlavní) návěstidlo, které plní funkci označnicku.
- (8) Požadavek posunu za označnick (včetně předpokládané doby trvání posunu a místa kam nejdále požaduje posunovat za označnick) oznámí zaměstnanec řídící posun výpravčímu:
 - a) při sjednávání posunu (viz Čl. 200 tohoto předpisu), je-li mu známo, že bude nutno posunovat za označnick, nebo
 - b) zjistí-li to v průběhu posunu, vyžádá si souhlas k zahájení posunu za označnick dodatečně od výpravčického přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.
- (9) Výpravčí může udělit souhlas k zahájení posunu za označnick, 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) není na příslušné traťové koleji dovolena jízda PMD (bez ohledu na směr jízdy);
 - d) v mezistaničních úsecích s traťovým zabezpečovacím zařízením, vybaveným traťovým souhlasem v činnosti, má na příslušné traťové koleji přijatý traťový souhlas, který zajistil upamatovávací pomůckou na místo určené ZDD, aby nemohl být změněn jeho směr, a tento posun za označnick oznámil výpravčímu sousední stanice;
 - e) v mezistaničních úsecích, ve kterých není pro příslušnou traťovou kolej a směr jízdy zřízen traťový souhlas nebo je v poruše, sjednal s výpravčickým sousední stanice posun za označnick; oba výpravčí si umístí upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD.
- (10) Neumožňuje-li typ traťového souhlasu, aby byl při posunu za označnick přijatý ve stanici, ve které je posun za označnick uskutečňován, musí to být uvedeno v ZDD obou stanic.
- (11) V době trvání posunu za označnick nesmí žádný výpravčí, kterého se posun za označnick týká, na příslušné traťové koleji:
 - a) dovolit jízdu vlaku ani PMD;
 - b) povolit posun za označnick proti sobě;
 - c) změnit směr uděleného traťového souhlasu.
- (12) O posunu za označnick zpraví výpravčí všechny zaměstnance (např. výhybkáře, závoráře), kterých se tento posun týká.
- (13) Je-li mezi označnickem a vjezdovým návěstidlem přejezd s PZZ, musí být uvedeny v ZDD povinnosti zaměstnanců pro zajištění bezpečnosti na přejezdu při posunu za označnick.

- (14) Výpravčí musí při posunu za označnicku 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 označnicku, musí výpravčímu oznámit zaměstnanec řídící posun.
- (15) Strojvedoucí při posunu za označnicku musí být zpraven o:
- a) tom, kdy musí být posun za označnicku 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. d) – h) tohoto odstavce musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.
- (16) Ve všech případech, kdy je sunut posunový díl za označnicku a strojvedoucí je zpraven o skutečnostech uvedených v odst. 15 písm. d) – 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.
- (17) Ukončení posunu za označnicku a uvolnění příslušné koleje za označnickou od všech vozidel ohlásí zaměstnanec řídící posun výpravčímu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře.
- (18) Výpravčí informuje o ukončení posunu za označnicku výpravčího sousední stanice a všechny zaměstnance (např. výhybkáře, závoráře), kterým byl tento posun oznámen.
- (19) V případě, že je nutné mimořádně povolit posun za označnicku a na příslušné traťové koleji je povolena jízda vlaku směrem k dopravně s kolejovým rozvětvením, může výpravčí povolit posun za označnicku 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 označnicku.

Čl. 213 Posun za námeznicu

- (1) Návěst **Posun za námeznicu** (bílá čtvercová, na vrcholu postavená deska se dvěma černými kruhy) informuje strojvedoucího vlaku o souhlasu k zahájení posunu za návěstidlo, ukončující vlakovou cestu bez jeho předchozího sjednání.



Obrázek 425

- (2) Souhlas k zahájení posunu za námeznicu je strojvedoucímu dáván pouze návěstí **Posun za námeznicu** a nesjednává se.
- (3) Vlak, kterému je dovolován posun za námeznicu, pokračuje jako posun bez zastavení za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu. Vlak se změní v posunový díl v okamžiku, kdy čelo vlaku projede úroveň tohoto návěstidla.
- (4) Posun za námeznicu se nesmí provádět ve stanicích bez odjezdových návěstidel.

- (5) Zaměstnancem řídícím posun za námezník je zaměstnanec, který dává strojvedoucímu pokyny k jízdě (vyjma zaměstnance, který dává návěst **Posun za námezník**). Tímto zaměstnancem nesmí být člen doprovodu vlaku, kterému je posun za námezník dovolován.
- (6) Návěst **Posun za námezník** dává výpravčí nebo z jeho příkazu jiný zaměstnanec, určený ZDD, vstříc vjíždějícímu vlaku tak dlouho, dokud její příjem strojvedoucí nepotvrdí návěstí **Převzetí pokynu**. Dá-li strojvedoucí návěst **Povolte brzdy úplně**, musí zaměstnanec dávající návěst **Posun za námezník** dát návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (7) Strojvedoucí musí zastavit před návěstidlem, ukončujícím vlakovou cestu, jestliže nedostal od zaměstnance řídícího posun pokyny pro další jízdu za námezník. Tyto pokyny musí zaměstnanec řídící posun dávat vždy, a to i v případech, kdy je posun dovolován nepřenosným návěstidlem, platným jen pro jednu kolej. Pokyny musí dávat tak, aby strojvedoucí mohl nepochybně zjistit, že jsou dávány jemu.
- (8) Při posunu za námezník je zaměstnanec řídící posun povinen:
- a) přesvědčit se, že nepřenosná návěstidla platná pro posun dovolují posun nebo tam, kde taková návěstidla nejsou, že je posunová cesta postavena;
 - b) provádět posun podle příkazů výpravčího.
- (9) Souhlas k zahájení posunu za námezník není nikdy souhlasem k zahájení posunu za označnick.
- (10) Výpravčí může povolit posun za námezník jen v případě, že je posunová cesta volná a kolej, **na které končí** jízda posunového dílu při posunu za námezník není obsazena vozidly. Za volnost posunové cesty odpovídá výhybkář, který postavení posunové cesty musí ohlásit výpravčímu. Za volnost **koleje, na které končí** jízda posunového dílu při posunu za námezník odpovídá výpravčí. V případě, že kolej leží v obvodu jiného zaměstnance, musí si výpravčí u tohoto zaměstnance ověřit volnost koleje.
- (11) Je-li třeba z jakéhokoliv důvodu odvolat souhlas k zahájení posunu dané návěstí **Posun za námezník**, odvolá se tento souhlas telekomunikačním zařízením nebo se dá vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Nepřenosné návěstidlo platné pro posun se přestaví na návěst zakazující posun.

Čl. 214 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 (zadržení vlaku u hlavního návěstidla nebo snížení jeho rychlosti od předvěsti tohoto návěstidla) nebo je tímto předpisem zakázán. Jde-li o posun důležitější (např. uvolnění vjezdové koleje), než je jízda vlaku, může být vlak výjimečně zadržen 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) Výpravčí nesmí v tomto čase udělit svolení k posunu, který by byl vzhledem k jízdě vlaku rušícím posunem.
- (7) 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.

- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) 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. Konkrétní případy musí být stanoveny v ZDD. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na svěšování a rozsvěšování vozidel, při kterém není prováděn pohyb vozidel směrem k místu sbíhajících se kolejí s vlakovou cestou.
- (12) 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**.
- (13) 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:
 - ba) umožňuje-li to zabezpečovací zařízení a technologie posunu, zajistit ji závěrem posunové cesty, popř. u zabezpečovacího zařízení s JOP nouzovou posunovou cestou;
 - bb) v ostatních případech zajistit ruční západku výhybkové páky (výměnový radič, výměnovou kličku) v odpovídající poloze pomocnou uzávěrkou (pomůckou znemožňující přestavení, manipulaci).

Čl. 215

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).
- (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;

- d) indikátorem s návěstí **Stáhněte sběrač** platného pouze pro posun a písemným rozkazem.
- (4) Ve stanicích s trakčním vedením se musí dodržovat tyto zásady:
- a) všichni zaměstnanci zúčastnění na posunu musí znát místní poměry trakčního vedení (koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení, rozmístění úsekových odpojovačů nakládkové a vykládkové koleje);
 - b) napětí trakčního vedení, zapínané jen přechodně k umožnění posunu vozidlem závislé trakce se zdviženým sběračem (např. na nakládkových a vykládkových kolejích), se nesmí zapnout, jestliže by mohli být zapnutím ohroženi zaměstnanci při posunu nebo 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, popř. zaměstnanec pověřený obsluhou úsekového odpojovače, musí všem dotčeným osobám vždy oznámit, že napětí trakčního vedení bude zapnuto, a rovněž jim musí oznámit jeho vypnutí. O zapnutí trakčního vedení výpravčí (zaměstnanec pověřený obsluhou úsekového odpojovače) vyrozumí strojvedoucího přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunu;
 - c) přes úsekové děliče ohraničující odpojené úseky trakčního vedení nesmějí vozidla závislé trakce jet se zdviženým sběračem;
- d) při obsluze kolejí bez trakčního vedení nebo kolejí s odpojeným napětím trakčního vedení:
- da) nesmí mít vozidlo závislé trakce zdvižený sběrač;
 - db) 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;
 - e) vozidla určená pro nákladku 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 nakládkových a vykládkových kolejí je v základním stavu odpojeno od napětí a zkratováno s kolejnicovým vedením. Zapíná se jen před obsluhou těchto kolejí vozidlem závislé trakce. 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.
- (6) O zapnutí trakčního vedení podle odst. 5 tohoto článku zpraví výpravčí zaměstnance řídícího posun, který teprve potom zpravení může začít v uvedeném obvodu s posunem s vozidly závislé trakce.
- (7) 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.
- (8) V ZDD musí být uvedeny podmínky pro bezpečné provádění nakládkových a vykládkových prací na kolejích s trakčním vedením a v jeho blízkosti.

Čl. 216

Posun na kolejích ve spádu

- (1) Ve stanicích, v dopravnách D3, v dopravnách RB, na vlečkách provozovaných Správou železnic 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. odvrtná 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. Takové obvody musí být uvedeny v ZDD.
- (2) Není-li případné ujetí vozidel znemožněno podle ustanovení odst. 1 písm. a) tohoto článku, musí mít při sunutí vozidel po spádu první sunuté vozidlo obsluhovanou ruční brzdu nebo účinkující tlakovou brzdu zapojenou do průběžné brzdy.
- (3) Stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3, dopravní RB, nákladiště a odbočné výhybky vleček na širé trati, na něž se vztahují ustanovení tohoto článku, musí být uvedeny v TTP.
- (4) Podle potřeby stanoví ZDD další opatření (např. aby vozidla, na která se budou odrážet jiná vozidla, byla zajištěna kromě zabrzděním a podložením ještě další zarážkou apod.).

Čl. 217 Posun přes přejezdy

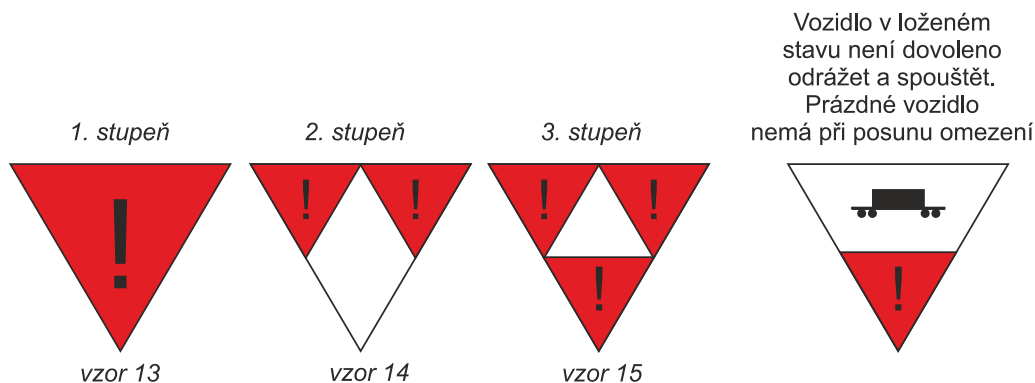
- (1) Ustanovení tohoto článku platí i pro centrální přechody s VZPK.
- (2) V případě poruchy PZZ nebo chybí-li u přejezdu (bez ohledu na vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí být zaměstnanec řídící posun o těchto skutečnostech zpraven písemným rozkazem „V“, nebo „Pv“ (je-li rozkaz Pv diktován), ve kterém se uvede i časové vymezení platnosti v rozkazu uvedeného pokynu, tzn. doba povoleného posunu přes tento přejezd v poruše takto:
- „V čase povoleného posunu od 14:20 do 14:45 je přejezd v km 15,250 v poruše“ nebo
 - „V čase povoleného posunu od 14:20 do 14:45 je centrální přechod s VZPK v km 14,200 v poruše“.
- (3) V písemném rozkazu se místo čísla vlaku uvede „Posun“.
- (4) Je-li zaměstnanec řídící posun při posunu s posunovou četou zpraven, že PZZ je poroucháno, musí zajistit střežení tohoto přejezdu, pokud k tomuto úkonu není ZDD určen jiný zaměstnanec Správy železnic. Jede-li přes přejezd jako první vedoucí vozidlo, nemusí být přejezd střežen.
- (5) Při posunu sunutím přes přejezd s PZZ, které je v poruše anebo vypnuto z činnosti, a strojvedoucí i zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu jsou o poruše nebo vypnutí PZZ z činnosti zpraveni písemným rozkazem, nemusí být přejezd střežen, pokud zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu jde nebo jede na prvním sunutém vozidle a dává pokyny pro jízdu strojvedoucímu telekomunikačním zařízením; v takovém případě musí člen posunové čtyři při dávání pokynů strojvedoucímu zajistit, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu se zvýšenou opatrností.
- (6) Ustanovení odst. 4 a 5 tohoto článku platí i v případě jízdy posunového dílu přes přejezd bez PZZ.
- (7) 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.
- (8) Posun přes přejezd musí být vždy přerušen a přejezd uvolněn co nejdříve, jakmile kterýkoli zaměstnanec zúčastněný na posunu:
- a) upozoruje, že se k přejezdu blíží nebo před přejezdem stojí silniční vozidlo s právem přednosti v jízdě, mající v činnosti modré nebo červené zábleskové světlo, 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.
- (9) Zaměstnanec, který zpozoroval nutnost uvolnění přejezdu nebo byl o to požádán podle odst. 8 tohoto článku, zpraví ihned zaměstnance řídícího posun, který bez prodlení zajistí uvolnění přejezdu a přerušení posunu, popř. otevření přejezdu (zrušení výstrahy).
- (10) 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.

Čl. 218 Posun odrážením a spouštěním

- (1) **Odrážení** je takový posun, při němž se uvedou hnacím vozidlem do pohybu vozidla, která k němu nejsou přivěšena.
- (2) **Spouštění** je způsob posunu hnacím vozidlem, při kterém se odvěšená vozidla dávají do pohybu na spádu působením vlastní hmotnosti.
- (3) **Posun s doprovodem** je posun odrážením nebo spouštěním, při němž je rychlost odvěsů regulována ruční brzdou, obsluhovanou určeným zaměstnancem. Tento zaměstnanec má povinnosti strojvedoucího, uvedené v [Čl. 208](#) tohoto předpisu. U odrážených (spouštěných) hnacích vozidel musí být rychlost regulována tlakovou brzdou.
- (4) Při odrážení a spouštění musí být splněny tyto podmínky:
- a) vozidla v odrážené (spouštěné) části musí být svěšena;
 - b) vozidla nesmějí dojet k přejezdu nebo centrálnímu přechodu, který není uzavřen nebo střežen, ani na přesuvnu, točnu nebo kolejovou váhu, není-li ověřeno, že stojí správně a že je zabezpečena;
 - c) pokyn k odrazu může zaměstnanec udělit, nevznikne-li po vyvěšení vozidel mezera tak velká, že by při odrazu mohla být příčinou prudkého nárazu;
 - d) vyvěšují-li se vozidla bez tyče, může zaměstnanec udělit pokyn k odrazu, až když zaměstnanec vyvěšující vozidla vystoupí z koleje;
 - e) odrážet nebo spouštět vozidla na místa, kde by mohla být ohrožena bezpečnost cestujících, nebo na koleje, na něž to zakazuje ZDD, není dovoleno;
 - f) odrážet nebo spouštět vozidla na volnou kolej (kromě kusých kolejí nebo kolejí, v jejichž pokračování je kusá kolej, na kterou je posunová cesta postavena) je dovoleno, jen pokud budou tato vozidla zastavena ruční brzdou. Nebude-li však ručně brzděno první vozidlo skupiny, je odrážení a spouštění na volnou kolej dovoleno jen se souhlasem výpravčího;
 - g) vozidla smějí za sebou následovat jen v takových vzdálenostech, aby se výhybky mohly včas přestavit;
 - h) při odrážení vozidel do stoupání je dovoleno provést další odraz, až když předchozí odrážená vozidla byla zastavena a zajištěna proti ujetí. Do té doby se nesmí rovněž měnit poloha výhybek, které odrážená vozidla pojížděla;
 - i) posun musí být prováděn s posunovou četou.
- (5) Členové posunové čtyř sledují běh spouštěných nebo odrážených vozidel, aby mohli vozidla včas zastavit a aby zabránili jejich nekontrolovatelným pohybům.
- (6) Výpravčí může udělit souhlas k odrážení (spouštění) vozů na volnou kolej, jen nejedná-li se o kolej sbíhající se s vlakovou cestou, nebo nezakazuje-li to ZDD.
- (7) Přípustné délky skupiny vozidel na spádovištích stanoví ZDD.
- (8) Při hrozcím nebezpečí může na zarážku najet i více vozidel.
- (9) Při posunu s některými vozidly se vyžaduje zvláštní opatrnost, a to:

1. stupeň - vozidla mohou být odrážena a spouštěna jen za předpokladu, že s nimi bude prováděn posun s doprovodem nebo že bude jejich spolehlivé zastavení zajištěno dvěma zarážkami položenými ve stejné úrovni na obou kolejnicích;
 2. stupeň - vozidla mohou být odrážena a spouštěna jen za předpokladu, že s nimi bude prováděn posun s doprovodem;
 3. stupeň - vozidla je zakázáno odrážet a spouštět.
- (10) Vzory nálepek pro látky, vyžadující zvláštní opatrnost při posunu:



Obrázek 426

- (11) Místo nálepek mohou být vozidla trvale označena odpovídajícím symbolem.
- (12) První stupeň opatrnosti se vztahuje na vozidla označená nálepkou „jeden vykřičník“.
- (13) Druhý stupeň opatrnosti se vztahuje na:
- a) vozidla, v nichž jsou osoby s výjimkou cestujících;
 - b) vozidla s poznámkou „Posunutý náklad“ nebo „Uvolněný náklad“ na správkové nálepce;
 - c) vozidla, u kterých se zjistilo posunutí nebo uvolnění nákladu;
 - d) hnací vozidla;
 - e) vozidla označená nálepkou „dva vykřičníky“.
- (14) Třetí stupeň opatrnosti se vztahuje na:
- a) vozidla obsazená cestujícími;
 - b) vozidla označená návěstí **Obsazeno osobami**;
 - c) vozy osobní dopravy;
 - d) vozidla s nápisem „Neodrážet-nespouštět“. Tímto nápisem jsou označena některá vozidla zvláštní konstrukce, se zvláštním zařízením a pro zvláštní účely. Vozy zahraničních železnic, které nemají tento nápis, označí dopravce v pohraniční stanici nálepkou „tři vykřičníky“. Vyjádření této skutečnosti v cizí řeči nálepkou „tři vykřičníky“ nenahrazuje;
 - e) poškozená vozidla s poznámkou „Neodrážet“ na správkové nálepce;
 - f) vozidla opatřená nálepkou „tři vykřičníky“.
- (15) Na vozidla, vyžadující první stupeň opatrnosti, se smí odrážet nebo spouštět jen ta vozidla, u kterých bude jejich zastavení zajištěno položením dvou zarážek ve stejné úrovni na obou kolejnicích nebo posunem s doprovodem.
- (16) Na vozidla, vyžadující druhý stupeň opatrnosti se smí odrážet nebo spouštět jen ta vozidla, u kterých bude jejich zastavení zajištěno posunem s doprovodem.
- (17) Na vozidla, vyžadující třetí stupeň opatrnosti, je zakázáno odrážet nebo spouštět jiná vozidla.
- (18) Ustanovení odst. 15 – 17 tohoto článku není nutno dodržet, pokud budou po dobu takového posunu vozidla, vyžadující první, druhý nebo třetí stupeň opatrnosti chráněna svěšenou

- skupinou nejméně dvou jiných vozidel, která jsou zabrzděna a tak vzdálená, že zabrání nárazu na tato stojící vozidla.
- (19) Před začátkem posunu s doprovodem je zaměstnanec, určený k obsluze ruční brzdy, povinen zkontrolovat její ovladatelnost a upotřebitelnost.
- (20) Na posunovém díle se nesmí obsadit a obsluhovat ruční brzdu vozidel:
- a) s plošinou pro obsluhu ruční brzdy, která je bez zábradlí;
 - b) s poškozenou nebo neupotřebitelnou ruční brzdou;
 - c) s poškozenou podlahou plošiny pro obsluhu ruční brzdy nebo s chybějícími či poškozenými stupátky k ní;
 - d) naložených dlouhými zásilkami, jakož i vozů, jejichž plošina (stanoviště) pro obsluhu ruční brzdy s takovou zásilkou bezprostředně sousedí;
 - e) naložených zásilkami nebezpečných věcí podle RID a vozů s nimi přímo sousedících.
- (21) Pořádací ruční brzdu může použít zaměstnanec při posunu s doprovodem jen tam, kde při jeho pohybu vedle kolejí není ohrožena jeho bezpečnost.
- (22) Pokyny pro posun na spádovištích s případnými odchylnými ustanoveními pro posun schvaluje schvalovatel ZDD. V těchto pokynech však není dovoleno měnit ustanovení, která vyplývají z RID nebo vyhl. č. 173/1995 Sb. Pokyny jsou součástí ZDD. V těchto pokynech musí být uvedeno, která hnací vozidla nesmí pojíždět přes svážný pahrbek.
- (23) Vozidla, která nesmějí přejíždět přes svážný pahrbek, jsou označena nápisem nebo nálepkou „Zákaz jízdy přes svážný pahrbek“.



Zákaz jízdy přes svážný pahrbek

Obrázek 427

- (24) Místo nálepek mohou být vozidla trvale označena odpovídajícím symbolem.

Čl. 219

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.

Čl. 220

Ruční posun, posun silničními vozidly, mechanizačními zařízeními a prostředky

- (1) Při ručním posunu se vozidla uvedou do pohybu lidskou silou nebo samotíží po povolení ručních brzd a odstranění zajišťovacích prostředků. Pokud jsou vozidla uváděna do pohybu lidskou silou, smí se tato osoba pohybovat jen ze strany vozidel; pohybovat se v koleji nebo mezi vozidly je zakázáno.
- (2) Osoby, které nejsou s pracemi při posunu obeznámeny, se mohou zúčastnit ručního posunu jen tehdy, jestliže byly zaměstnancem řídícím posun náležitě poučeny.

- (3) Při posunu silničními vozidly mohou být vozidla tažena jen řetězem nebo lanem dlouhým alespoň tři metry. Silniční vozidlo musí jet vždy mimo kolej. Řidič silničního vozidla nesmí být zároveň zaměstnancem řídícím posun.
- (4) Nejsou-li pro jednoduché mechanizační prostředky (strkače, navijáky apod.) vydány zvláštní směrnice nebo pokyny, nesmí být tyto mechanizační prostředky používány.
- (5) Při ručním posunu, posunu silničními vozidly nebo mechanizačními zařízeními a prostředky má zaměstnanec řídící posun i povinnosti strojvedoucího, uvedené v [Čl. 208](#) tohoto předpisu.

Kapitola VII **Posun mezi dopravami**

Čl. 221 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Ustanovení této kapitole předpisu platí pouze pro PMD na provozované traťové koleji.
- (2) Jízdy PMD se mohou uskutečňovat:
 - a) pro potřeby Správy železnic 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) dopravy**;
 - 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;
 - h) při jízdě s historickými vozidly²⁸ (včetně historických hnacích vozidel).
- (3) Jízda PMD na provozované koleji pro potřeby Správy železnic může být prováděna pouze na dobu nezbytně nutnou (např. kontrola tratě, návoz nebo odvoz potřebného materiálu). V případě, že bude nutné při této jízdě PMD vykonávat práce na zařízení dopravní cesty (např. výměna kolejnic, dosypávání šterku apod.) musí být kolej vyloučena.
- (4) 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. 2, písm. b) – g) tohoto článku.
- (5) Jízdu na provozovanou 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.

²⁸

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).

- (6) PMD smí přepravovat cestující jen při:
- a) odvozu uvázlého vlaku;
 - b) jízdě vlaku po částech;
 - c) nepředpokládaném návratu vlaku ze širé trati;
 - d) za podmínek pro zajištění bezpečnosti přepravovaných cestujících a osob zajištěných dopravcem při jízdě s historickými hnacími vozidly²⁹ nebo při jízdě **za účelem** natáčení filmů, propagačních nebo bezpečnostních materiálů;
 - e) jízdě následného vlaku ze širé tratě pro uvázlý vlak;
 - f) evakuaci osob jiným drážním vozidlem.
- (7) 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 vlaku (PMD) nebo jeho části z trati;
 - c) za účelem odstranění následků mimořádné události, kterou je přerušen provoz.
- (8) Konkrétní podmínky pro posun na vlečkách, nákladištích a odstavování vozidel na traťové koleji v nákladišti musí být uvedeny v ZDD.
- (9) Jízdy PMD se uskutečňují tažením nebo sunutím. Sunutím lze tyto jízdy uskutečňovat za podmínky spojení telekomunikačním zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem zajišťujícím bezpečnost v čele posunového dílu nebo jdoucím v čele sunutého posunového dílu. V TTP mohou být stanoveny další podmínky podle místních poměrů.
- (10) Při jízdě na trati se taženému PMD návštěi pro posun nedávají, strojvedoucí zastaví na místě určeném písemným rozkazem nebo na místě, které mu oznámí vedoucí posunové čety PMD.
- (11) Dojde-li k dělení PMD na 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 trati nezůstala žádná část PMD.
- (12) PMD se nepovažuje za sunutý, když speciální vozidlo sune jedno speciální vozidlo, délka takto sunutého vozidla smí být maximálně 25 m (odhadem), a pokud strojvedoucímu při řízení speciálního vozidla nebrání ve výhledu konstrukce tohoto sunutého vozidla nebo případný náklad spočívající na tomto sunutém vozidle.
- (13) 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.

Čl. 222

Podmínky jízdy posunu mezi dopravami

- (1) PMD musí být doprovázen dalším zaměstnancem, který plní povinnosti vedoucího posunové čety, vyjma:
- a) jízdy SHV,
 - b) dvoucestných vozidel v poloze na koleji,
 - c) samostatných hnacích vozidel. V tomto případě se za jedno samostatné vozidlo považuje i dvojice hnacích vozidel zapojených do vícečlenného řízení (vyjma elektrických a motorových jednotek),
 - d) jízdy vlaku po částech, není-li k dispozici žádný odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

²⁹ Za historická vozidla jsou považována všechna vozidla (včetně hnacích), která jsou zachována 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).

- (2) Pro určení vedoucího vozidla PMD platí ustanovení [Čl. 19](#) odst. 5 tohoto předpisu.
- (3) Každý PMD musí být označen návěstmi jako vlak. Délka PMD nesmí překročit hodnotu, která je v příslušném mezistaničním úseku stanovena TTP.
- (4) Každý PMD musí mít přiděleno číslo PMD, pro každý mezistaniční úsek zvlášť a na tratích s vlakovým rádiovým systémem musí být vedoucí vozidlo pod tímto číslem přihlášeno do základního rádiového spojení. 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, příp. v nouzovém spojení.
- (5) Číslo PMD je šestimístné ve formátu 8xx xxx, kde 8xx xxx je číslo PMD přidělené informačním systémem evidence čísel (dále jen „ISEČ“). Nelze-li PMD přidělit číslo ze systému ISEČ, musí výpravčí o přidělení čísla PMD požádat příslušného vedoucího dispečera. Číslo PMD musí být uváděno ve všech hlášeních týkajících se jízdy PMD.
- (6) Nepřidělí-li systém ISEČ podle odst. 5 tohoto článku výpravčímu, který žádá o jízdu PMD, číslo PMD, požádá tento výpravčí výpravčího, s kterým jízdu PMD sjednává, aby on v systému ISEČ vygeneroval číslo PMD. V případě, že ani jednomu se nepodaří získat číslo ze systému ISEČ, požádá výpravčí, který žádá o jízdu PMD vedoucího dispečera o přidělení čísla PMD podle tohoto odstavce.
- (7) 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 trať.
- (8) Při jízdě PMD musí strojvedoucí vždy dodržet podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů. 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:
 - ca) jede-li na traťovou kolej obsazenou vlakem (jiným PMD),
 - cb) 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.
- (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 vnitřní předpis dopravce.
- (10) Před jízdou PMD musí být ověřena činnost brzd (viz [Čl. 223](#) tohoto předpisu).
- (11) Po uplynutí času stanoveného pro jízdu PMD se může tento 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.
- (12) 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. 233](#) odst. 3 tohoto předpisu) další hnací vozidlo (SHV) jako PMD za účelem zjištění příčiny neukončení jízdy PMD.

Čl. 224

Platnost návěstidel pro jízdu posunu mezi dopravami

- (1) Ve stanici platí pro PMD nepřenositelná návěstidla platná pro posun a všechna vztažná ustanovení o posunu v dopravě s kolejovým rozvětvením, není-li v tomto článku stanoveno jinak.

- (2) Pro odjezd PMD ze stanice neplatí označník v provedení neproměnného návěstidla (viz [Čl. 211](#) odst. 1 tohoto předpisu).
- (3) Vjezd PMD je možný i na manipulační kolej nebo na kolej obsazenou jinými vozidly, aniž by strojvedoucí byl o této skutečnosti zpraven.
- (4) Vjezdové (cestové) návěstidlo stanic a odboček pro vjezd (jízdu za cestové návěstidlo) PMD platí. Nemá-li příslušná traťová kolej vjezdové návěstidlo, musí být v písemném rozkaze stanoven způsob vjezdu do stanice (odbočky).
- (5) Pro vjezd PMD do stanice (odbočky) platí tyto zásady:
- a) PMD spolehlivě ovlivňujícímú kolejové úseky se dovolí vjezd obdobně jako pro jízdu vlaku s tím, že nemusí být zjišťována volnost stavěné cesty;
 - b) PMD, který neovlivňuje kolejové úseky, nebo je ovlivňuje nespolehlivě, je možno dovolit vjezd:
 - ba) jakoukoliv návěstí dovolující jízdu vlaků ve stanicích (odbočkách), ve kterých nejsou kolejové úseky;
 - bb) **PN** v ostatních stanicích;
 - c) vjezd PMD do stanice (odbočky) je možno dovolit i:
 - ca) telekomunikačním zařízením mezi výpravčím a strojvedoucím nebo jím pověřeným vedoucím posunové čety. V případě dovolení vjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústním souhlasem se rozkaz Pv neseписuje,
 - cb) návěstí **Souhlas k posunu**, nebo
 - cc) písemným rozkazem s uvedením místa zastavení.
- (6) V případě, že jede PMD za vlakem až do sousední stanice (odbočky), musí si strojvedoucí vždy vyžádat souhlas výpravčího k vjezdu do stanice (odbočky) u vjezdového návěstidla, a to i v případě, že na vjezdovém návěstidle svítí návěst dovolující jízdu (včetně **PN**).
- (7) Je-li vjezd PMD dovolován návěstí dovolující jízdu vlaku (včetně **PN**), seřadovací návěstidla ve vjezdové jízdě neplatí a PMD musí zastavit nejdále před hlavním návěstidlem v poloze **Stůj** nebo před návěstí **Konec vlakové cesty**. Povolit vjezd PMD na manipulační kolej **PN** je zakázáno.
- (8) Je-li vjezd PMD dovolován podle odst. 5, písm. c) tohoto článku, musí PMD zastavit před návěstí zakazující posun na nepřenosném návěstidle. Není-li přímo u vjezdové koleje návěstidlo platné pro posun, musí PMD zastavit nejdále před námezíkem, výkolejkou nebo hrotem jazyka výhybky na konci vjezdové koleje.
- (9) PMD musí rovněž zastavit před ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj** nebo před návěstí **Místo zastavení**.
- (10) Po zastavení PMD na místě určeném písemným rozkazem nebo výpravčím, je další pohyb PMD již jízdou posunového dílu a platí pro ni podmínky stanovené v ustanoveních o posunu. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro odst. 7 a 8 tohoto článku.
- (11) Pro odjezd PMD ze stanice mohou platit i návěsti odjezdových (cestových) návěstidel, dovolující jízdu vlaku; v tomto případě nepřenosná návěstidla platná jen pro posun neplatí. O platnosti návěstí dovolující jízdu vlaku pro jízdu PMD zpraví výpravčí strojvedoucího písemným rozkazem.
- (12) Stojí-li na téže koleji před odjezdovým (cestovým) návěstidlem připraveno k jízdě více PMD (včetně jiných posunových dílů), platí pokyn k uvedení PMD do pohybu daný návěstí hlavního návěstidla, jen pro první PMD stojící před tímto návěstidlem. Další PMD musí vyčkat, až se po nové návěsti zakazující jízdu znovu objeví návěst udělující pokyn k uvedení PMD do pohybu.
- (13) Oddílová návěstidla pro jízdu PMD neplatí; na trati s AB musí strojvedoucí u návěstidla s návěstí **Stanoviště oddílového návěstidla** jednat jako u předvěsti s návěstí **Výstraha**. Pro správnou činnost traťového zabezpečovacího zařízení nebo PZZ však mohou být oddílová návěstidla přestavena do polohy dovolující jízdu vlaku.
- (14) Má-li být povolena jízda PMD na trať s oddílovými návěstidly, které kryjí výhybky na širé trati, může výpravčí dovolit jízdu PMD na trať, až když zjistí, že všechny výhybky, které toto návěstidlo kryje, jsou přestaveny a zajištěny pro jízdu PMD.

- (15) Krycí návěstidla pro jízdu PMD platí, pokud není jejich platnost zrušena písemným rozkazem. Zastaví-li PMD před platným krycím návěstidlem zakazujícím jízdu nebo poškozeným, postupuje strojvedoucí stejně, jako zastaví-li před takovým návěstidlem vlak.

Čl. 225

Sjednání jízd posunu mezi dopravami

- (1) Požadavek dopravce na sjednání jízdy PMD uplatňuje u výpravčího strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čety toho dopravce, na jehož licenci se jízda PMD uskuteční.
- (2) Požadavek na uskutečnění jízdy PMD z důvodu na straně Správy železnic projedná výpravčí se strojvedoucím vedoucího vozidla toho dopravce, na jehož licenci se jízda PMD uskuteční.
- (3) Strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čety musí při žádosti o jízdu PMD výpravčímu sdělit:
- a) dopravce, který požaduje jízdu PMD a na jehož licenci se jízda PMD uskuteční;
 - b) kde bude jízda PMD zahájena, kterým směrem a u více kolejných tratí, na kterou traťovou kolej požaduje posunovat;
 - c) požadovanou dobu a technologii posunu (včetně km poloh manipulace na trati a požadovanou dobu manipulace);
 - d) kde požaduje jízdu PMD ukončit, včetně oznámení požadované technologie posunu v místě ukončení jízdy PMD;
 - e) zda bude posunovat samostatné hnací vozidlo, souprava PMD nebo SHV (včetně jeho typu);
 - f) zda je vedoucí vozidlo závislé trakce a zda jsou v PMD řazena i jiná činná nebo k službě pohotová hnací vozidla závislé trakce;
 - g) druh vlakového rádiového spojení (přednostně základní rádiové spojení), ve kterém bude strojvedoucí PMD s výpravčím komunikovat, a
 - h) popř. i to, že vozidla PMD neovlivňují spolehlivě kolejové obvody nebo počítače náprav.
- (4) Při sjednávání PMD na základě požadavku Správy železnic musí výpravčí:
- a) strojvedoucímu sdělit důvod sjednání PMD (např. jízda pro uvážený vlak, zjišťování volnosti a průjezdnosti koleje);
 - b) strojvedoucímu sdělit, kde bude jízda PMD zahájena, kterým směrem a u více kolejných tratí, na kterou traťovou kolej požaduje posunovat;
 - c) strojvedoucímu sdělit požadovanou dobu a technologii posunu;
 - d) strojvedoucímu sdělit, kde požaduje jízdu PMD ukončit, včetně oznámení požadované technologie posunu v místě ukončení jízdy PMD;
 - e) strojvedoucímu sdělit druh vlakového rádiového spojení (přednostně základní rádiové spojení), ve kterém bude strojvedoucí PMD s výpravčím komunikovat;
 - f) se strojvedoucího dotázat, zda:
 - fa) je vedoucí vozidlo závislé trakce,
 - fb) jsou v PMD řazena i jiná činná nebo k službě pohotová hnací vozidla závislé trakce
 - fc) vozidla PMD ovlivňují spolehlivě kolejové obvody nebo počítače náprav.
- (5) Během doby povoleného posunu může PMD vjet 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 dokumentovat každý vjezd a odjezd PMD do/ze stanice zvlášť.

Čl. 226 Zabezpečení jízdy posunu mezi dopravkami

- (1) Každou jízdu PMD sjedná výpravčí stanice (odbočky), ze které PMD na širou trať pojede, s výpravčím sousední stanice (odbočky), než ji sám.
- (2) Začíná-li PMD na širé trati, vždy žádá o souhlas s jízdou PMD výpravčí zadní stanice (odbočky) ve směru požadované jízdy PMD.
- (3) Při sjednávání jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici:
 - a) číslo PMD a dopravce; zda bude posunovat samostatné hnací vozidlo, souprava PMD nebo SHV (včetně jeho typu);
 - b) odkud a kam PMD pojede, a u více kolejových 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.
- (4) Po sjednání jízdy PMD dále výpravčímu sousední stanice oznámí:
 - a) 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;
 - b) druh vlakového rádiového spojení (přednostně základní rádiové spojení), ve kterém bude strojvedoucí PMD s výpravčím komunikovat;
 - c) popř. i to, že vozidla PMD neovlivňují spolehlivě kolejové obvody nebo počítače náprav.
- (5) Údaje uvedené v odst. 3 a 4 c) tohoto článku oznámí výpravčí, který jízdu sjednává před odjezdem PMD ze stanice všem traťovým stanovištím.
- (6) 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.
- (7) Při sjednání jízdy PMD výpravčí vždy uvedou i svá příjmení. Jízda PMD se sjednává např. takto:
 - „Žádám o souhlas k jízdě PMD 800 122, MUV 69, dopravce Správa železnic, 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, MUV 69, dopravce Správa železnic, 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, samotného hnacího vozidla, dopravce Správa železnic, 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, samotného hnacího vozidla, dopravce Správa železnic, 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, posunového dílu, dopravce Správa železnic, 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, posunového dílu, dopravce Správa železnic, 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.“
- (8) Nesouhlasí-li výpravčí s PMD, odmítne jej a uvede důvod.
- (9) 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.
- (10) Oznámení podle odst. 9 tohoto článku 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. 3 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, které sjednal se strojvedoucím podle [Čl. 225](#) tohoto předpisu.
- (13) Výhybkáři zapisují údaje o jízdě PMD do „Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty“, strážníci oddílu do „Zápisníku odhlásek 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 návštějí nepřenosného návštěvídla, musí před dovolením jízdy mít zajištěno nebo ohlášeno (u zařízení, které neobsahuje) 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 rozkaz V PMD nebo nadiktovat rozkaz V PMD (popř. rozkaz Pv) 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.

Čl. 227

Písemné pokyny pro posun mezi dopravními

- (1) Strojvedoucí jsou o podmínkách pro jízdu PMD zpravováni rozkazem V PMD (popř. rozkazem Pv).
- (2) 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 ukončena;
 - e) podmínky pro návrat PMD, pokud se vrací zpět;
 - f) další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy [např. jízda za vlakem, způsob vjezdu do stanice, jízda se zvýšenou opatrností přes přejezd (centrální přechod s VZPK), případné omezení rychlosti apod.].
 - g) 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;
 - h) místo manipulace (bude-li manipulace prováděna);
 - i) zda pro odjezd PMD platí návěsti platné pro jízdu vlaku;
 - j) případné omezení pro jízdu hnacích vozidel závislé trakce.
- (3) Zaměstnanec v čele sunutého PMD musí být zpraven rozkazem V PMD jako strojvedoucí. Převzetí rozkazu V PMD potvrdí na místě, určeném pro strojvedoucího.
- (4) Příjem písemného rozkazu potvrdí strojvedoucí a spolupodepíše jej vedoucí posunové čtyry, je-li PMD vedoucím posunové čtyry doprovázeno.
- (5) Začíná-li PMD jízdu na širé trati, nařídí výpravčí, který jízdu sjednal, strojvedoucímu sepsání rozkazu V PMD (popř. rozkazu Pv) a nadiktuje mu jeho znění. Pokud tento výpravčí nemá spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím, může o nadiktování požádat výpravčího sousední stanice. Strojvedoucí průpis písemného rozkazu musí předat zaměstnanci v čele sunutého PMD. Zaměstnanec, který průpis písemného rozkazu převzal, potvrdí svým podpisem převzetí písemného rozkazu u podpisu strojvedoucího na prvopisu písemného rozkazu.
- (6) Vydání **rozkazu V PMD (rozkazu V)** nebo nadiktování **rozkazu V PMD (rozkazu Pv)** ve stanici (v odbočce) není pokynem k jízdě PMD. Rozkaz má platnost nejdále do místa stanoveného tímto písemným rozkazem.
- (7) Začíná-li však PMD jízdu na širé trati, je sepsání rozkazu V PMD (rozkazu Pv) svolením k obsazení traťové koleje i k jízdě PMD.
- (8) 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.

Čl. 228 Uvolnění traťové koleje

- (1) V případě, že není vjezdové zhlaví obsazeno výhybkářem, ohlašuje výpravčímu, že PMD dojel do stanice celý a uvolnil traťovou kolej strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čtyry toho dopravce, na jehož licenci se jízda PMD uskutečnila.
- (2) Strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čtyry toho dopravce, na jehož licenci se jízda PMD uskutečnila, po uvolnění traťové koleje (na nákladišti, vlečce, po odstranění speciálních vozidel z koleje na širé trati) ohlásí její uvolnění výpravčímu jedné ze sousedních stanic (přednostně výpravčímu zadní stanice).
- (3) Ohlásit uvolnění traťové koleje může strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čtyry podle odst. 1 nebo 2 tohoto článku pouze tehdy, přesvědčil-li se, že souprava PMD je celá ve stanici, v odbočce, na nákladišti, na vlečce nebo je odstraněna z koleje na širé trati.
- (4) 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 svolení k další jízdě PMD. Podle ustanovení tohoto odstavce

se postupuje i v případě, že na širé trati bude odstraněna z koleje (nakolejena) jen část soupravy PMD.

- (5) Obsluhuje-li strojvedoucí na nákladišti nebo na vlečce i jiné zařízení (např. krycí návěstidla), musí při jeho obsluze dodržet ustanovení ZDD.
- (6) 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.
- (7) Výpravčí musí dát výpravčímu sousední stanice:
 - a) po příjezdu PMD do vlastní stanice zprávu o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje;
 - b) po ohlášení uvolnění traťové koleje strojvedoucím (na nákladišti, vlečce, po odstranění speciálních vozidel z koleje na širé trati) zprávu o ukončení jízdy PMD a uvolnění traťové koleje.
- (8) V případě opakované jízdy PMD dá výpravčí zprávu o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje až po ukončení poslední jízdy.
- (9) Uvolnění koleje od PMD se ohlašuje takto:
 - "PMD 800 800 ve Vikoši, první traťová kolej volná. Vávrová."
 - "PMD 800 800 ve Vikoši, 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."

Čl. 229

Manipulace na širé trati při jízdě posunu mezi dopravami

- (1) Při manipulaci na širé trati je zaměstnancem řídícím posun vedoucí posunové čety 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.

Čl. 230

Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení při jízdě posunu mezi dopravami

- (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.
- (7) Nemůže-li se strojvedoucí s výpravčím domluvit, postupuje v souladu s obdrženým písemným rozkazem a smí pokračovat v jízdě do místa určeného rozkazem V PMD.
- (8) 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 vstřicím 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.
- (9) 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) povel pro vyloučení vlivu ovládacích obvodů PZS (např. povel "DKNP – Dopravní klid na přejezdu"), pokud jde o povel platný jen pro jednu kolej, nebo
 - b) povel 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.
- (10) 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 předpisů **SŽDC (ČD) Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen „předpis Z2“)**, **SŽ Z3 – Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště³⁰ (dále jen „předpis Z3“)** a ZDD.

Čl. 231

Posun mezi dopravními za vlakem

- (1) Za jízdu PMD za vlakem se považuje každá jízda PMD do mezistaničního úseku nebo prostorového oddílu mezi stanicí a odbočkou (odbočkou a stanicí), který je obsazen vlakem (jiným PMD).
- (2) Za vlakem lze uskutečnit jako PMD jízdu:
 - a) speciálního hnacího vozidla (dvoucestného vozidla), pokud zahájí jízdu ve stanici;
 - b) pro zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) po této koleji do sousední dopravní;
 - c) je-li třeba odvézt z trati vlak (PMD) nebo jeho část.
- (3) V případě nutnosti evakuace osob složkami HZS Správy železnic a není-li možné dvoucestné vozidlo HZS Správy železnic nakolejit ve stanici, může se nakolejit na širé trati pouze za

³⁰ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

podmínky, že je známa km poloha stojícího vlaku, u kterého bude provedena evakuace osob a strojvedoucí vlaku je zpraven písemným rozkazem o zákazu pohybu vozidel.

- (4) Jízda PMD za vlakem (kromě jízd ke zjištění příčiny nedojetí vlaku po této koleji do sousední dopravní, popř. je-li třeba odvézt z trati vlak nebo jeho část a je možná komunikace se strojvedoucím vlaku) není dovolena:
 - a) při snížené viditelnosti na 100 m a menší (např. mlha, sněžení, hustý déšť);
 - b) mezi dopravními, 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 dopravními, kde to pro daný typ PZS zakazuje ZDD; v případě jízdy PMD jedoucího na trať za účelem zjištění příčiny nedojetí vlaku (PMD) po této koleji do sousední dopravní, popř. odvozu vlaku nebo jeho části z trati, musí být v takovém případě strojvedoucí PMD vždy zpraven písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.
- (5) 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).
- (6) Není-li dovolena jízda PMD za vlakem, smí být jízda PMD sjednána a uskutečněna jen do volného mezistaničního úseku.

Čl. 232

Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati náležitostmi vlaku

- (1) Za návrat vlaku z 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.
- (2) Nepředvídaný návrat vlaku z trati je možný pouze se souhlasem výpravčího stanice, do které se má vlak vrátit.
- (3) Návrat vlaku z trati, který zcela opustil obvod stanice, je vždy prováděn jako PMD. Vlak se mění v PMD okamžikem sepsání rozkazu V PMD (popř. rozkazu Pv) strojvedoucím nebo doručení rozkazu V PMD.
- (4) Návrat vlaku, který při odjezdu zcela neopustil obvod stanice, se provádí podle ustanovení platných pro posun.
- (5) Požadavek k návratu vlaku z trati dává strojvedoucí dotčeného vlaku výpravčímu zadní stanice. O zahájení organizace návratu vlaku z trati výpravčí informuje neprodleně příslušného provozního dispečera.
- (6) O nepředvídaném návratu vlaku z trati zpraví výpravčí nejprve všechny závoráře a strážníky oddílu, jichž se návrat vlaku z trati týká, a teprve potom může udělit strojvedoucímu souhlas k návratu vlaku.
- (7) Výpravčí, závoráři a strážníci oddílu zapíší při nepředpokládaném návratu vlaku z trati do vedené dopravní dokumentace (do „Poznámek“) zápis o tom, že se vlak z trati vracel. Zpráva o dojezdu PMD do stanice a 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“.
- (8) Podmínky pro zajištění bezpečného návratu vlaku musí být stanoveny v předpise dopravce.
- (9) Je-li na konci vlaku hnací vozidlo (činné, pohotové k službě), převezme pro návrat z trati toto hnací vozidlo povinnosti vedoucího vozidla a PMD se nepovažuje za sunutý.

- (10) Na prvním sunutém voze, který musí být vybaven správně účinkující tlakovou nebo ruční brzdou, musí zaujmout stanoviště odborně způsobilý zaměstnanec dopravce. Nemá-li tento zaměstnanec se strojvedoucím telekomunikační spojení, musí se po celou dobu sunutí dávat ruční návěsti pro posun.
- (11) Při jízdě sunutého PMD přes přejezdy bez PZZ nebo přes přejezdy s PZZ, které jsou v poruše nebo vypnuty z činnosti, musí být **dodrženo ustanovení Čl. 386 tohoto předpisu**.
- (12) Nebudou-li splněny podmínky odst. 10 a 11 tohoto článku, musí být pro návrat vlaku z trati dodáno hnací vozidlo na konec vlaku, které převezme pro návrat povinnosti vedoucího vozidla podle ustanovení **Čl. 233** a **Čl. 234** tohoto předpisu.
- (13) Výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu V PMD (popř. rozkazu Pv), ve kterém se uvedou podmínky pro návrat vlaku jako PMD.
- (14) Nemůže-li výpravčí zpravit o nepředvídaném návratu vlaku 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 rozkazem V PMD (popř. rozkazem Pv) i o tom, kteří zaměstnanci nebyli zpraveni, popř. o jízdě přes příslušný přejezd se zvýšenou opatrností. U sunutého PMD musí zaměstnanec v čele sunutého PMD obdržet průpis rozkazu V PMD (popř. rozkazu Pv). Způsob předání písemného rozkazu stanoví předpis dopravce.
- (15) Není-li z důvodu nesjízdnosti trati možný návrat vlaku z trati, pokusí se výpravčí se strojvedoucím zorganizovat ve spolupráci s provozním dispečerem návrat vlaku do nácestné zastávky či na přejezd, kde by bylo možné provést bezpečnou evakuaci cestujících.

Čl. 233

Odvoz uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem

- (1) Za odvoz uvázlého vlaku z trati se považují všechny případy, kdy se jedná o odvoz vlaku z trati jinými náležitostmi než náležitostmi vlastního vlaku, vyjma odvozu uvázlého vlaku, který ještě neopustil obvod stanice.
- (2) Jízda pomocného hnacího vozidla pro odvoz vlaku z tratě je vždy organizována jako PMD. Zajištění pomocného vozidla pro odvoz uvázlého vlaku z tratě organizuje provozní dispečer podle ustanovení předpisu SŽDC D7 – Předpis pro operativní řízení provozu (dále jen „předpis D7“).
- (3) 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).
- (4) Strojvedoucí uvázlého vlaku, který si vyžádal pomocné hnací vozidlo, nesmí uvést drážní vozidlo do pohybu do doby, než dojde ke spojení uvázlého vlaku s pomocným hnacím vozidlem.
- (5) V případě, že si strojvedoucí nemůže vyžádat pomocné hnací vozidlo, nesmí uvést drážní vozidlo 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.).
- (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 musí při sjednávání jízdy PMD pro uvázlý vlak výpravčímu oznámit odhadovanou dobu potřebnou pro odvoz uvázlého vlaku z trati. 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 z trati.

- (9) O strojvedoucím ohlášeném uvážnutí vlaku na trati musí výpravčí, kterému bylo uvážnutí vlaku ohlášeno, neprodleně informovat výpravčího sousední stanice, závoráře a strážníky oddílu.
- (10) Výpravčí, závoráři a strážníci oddílu zapíšou do vedené dopravní dokumentace (do „Poznámek“) zápis o tom, že vlak uvázl na trati.
- (11) Odvoz uvázlého vlaku z trati, 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.
- (12) Odvoz uvázlého vlaku, který při odjezdu neopustil zcela obvod stanice, se provádí podle ustanovení platných pro posun.
- (13) Strojvedoucí pomocného hnacího vozidla smí najet na stojící vozidla uvázlého vlaku za účelem svěšení bez zastavení, pokud byl o nutnosti svěšení vozidel informován návštějí **Stlačit** nebo telekomunikačním zařízením.
- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Výpravčí může strojvedoucímu udělit souhlas k další jízdě podle odst. 15 tohoto článku, 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, nařídí strojvedoucímu přes dotčené přejezdy jízdu se zvýšenou opatrností.
- (17) Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat od výpravčího souhlas k další jízdě podle odst. 16 tohoto článku, 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.
- (18) Jízda pomocného vozidla jako PMD je ukončena:
- a) příjezdem PMD do zadní stanice původního směru jízdy uvázlého vlaku se soupravou uvázlého vlaku a uvolněním traťové koleje;
 - b) přivěšením pomocného hnacího vozidla k uvázlému vlaku, pokud uvázlý vlak pokračuje v původním směru jízdy vlaku.
- (19) Uvázl-li na širé trati vlak (PMD) a není-li znám důvod uvážnutí, musí být strojvedoucí prvního vlaku (PMD), jedoucího po sousední koleji (bez ohledu na směr jízdy), zpraven písemným rozkazem o uvážnutí vlaku (PMD) na sousední koleji. Strojvedoucímu vlaku musí být navíc vždy přikázána jízda podle rozhledových poměrů.

Čl. 234 Jízda vlaku po částech

- (1) K uvolnění traťové koleje při mimořádných událostech, při technických závadách na vozidlech a při uvážnutí vlaku je povolena jízda vlaku po částech a je vždy organizována jako jízda PMD na provozované koleji, a to buď do přední stanice, nebo do zadní stanice anebo do obou stanic.
- (2) Jízda vlaku po částech je povolena 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 pohotovosti k službě.
- (3) Část vlaku lze zanechat na trati jen za předpokladu, že bude zajištěna proti ujetí utažením dostatečného počtu ručních brzd (popř. položením dostatečného počtu zarážek) tak, aby byla dodržena předepsaná zajišťovací síla 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 uvážnutí 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.
- (5) Za zajištění části vlaku proti ujetí odpovídá zaměstnanec dopravce, který na odstavenou část vlaku dohlíží.
- (6) Nelze-li dodržet podmínky podle odst. 2 a 3 tohoto článku, nesmí být jízda vlaku po částech uskutečněna.
- (7) 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) přivěsil část vlaku k zadnímu pomocnému hnacímu vozidlu.
- (8) 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 ustanovení [Čl. 225](#) tohoto předpisu).
- (9) V případě, že se strojvedoucí výpravčímu jedné ze sousedních stanic nedovolá, nesmí být jízda vlaku po částech uskutečněna.
- (10) Všechny odvážené části vlaku musí:
- a) mít přiděleno samostatné číslo PMD,
 - b) být označeny předepsanými návěstmi pro vlak jedoucí po částech podle tohoto předpisu.
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) Před vjezdem PMD s částí vlaku do stanice výpravčí na tratích s poloautomatickým blokem nařídí signalistovi, aby po vjezdu PMD obsloužil zabezpečovací zařízení až na jeho příkaz.
- (16) Strojvedoucí každého PMD s částí vlaku, která přijela do stanice, musí výpravčímu ohlásit, že PMD dojel do stanice celý, ale trať obsazena takto:
- „PMD 800 323 je ve stanici Bor celý, trať obsazena“.*
- (17) 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 takto:
- „Vlak 61 200 jedoucí po částech uvolnil celý mezistaniční úsek mezi stanicemi Bor - Luka. Komárek“.*
- (18) 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**.

- (19) Jízda jednotlivých částí vlaku musí být v příslušné dopravní dokumentaci dokumentována jako jízda PMD.
- (20) Výpravčí a strážníci oddílu u vlaku, který jel po částech, zapíší do vedené dopravní dokumentace ve sloupci „Poznámka“ zápis o tom, že vlak jel z trati po částech takto: „Po částech“.
- (21) 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.
- (22) 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“.
- (23) Hradláři a výpravčí (signalista na pokyn výpravčího) po ohlášení o uvolnění tratě od všech vozidel vlaku dopravovaného po částech postupně obslouží poloautomatický blok.

Čl. 235

Nepředvídaný návrat posunu mezi dopravami, odvoz uvázlého posunu mezi dopravami ze širé tratě

- (1) Za návrat PMD z trati se považují všechny případy, kdy se jedná o jízdu PMD, která nebyla předem sjednána (bez ohledu na směr nově požadované jízdy PMD).
- (2) Návrat PMD z 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. 225](#) tohoto předpisu.
- (5) Pro strojvedoucího PMD, který žádá o pomocné hnací vozidlo, platí ustanovení [Čl. 225](#) tohoto předpisu.
- (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.

Kapitola VIII Jízdní řád

Díl 1 Základní ustanovení

Čl. 236 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 legislativou³¹ (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. 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 i „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 (nádrazí), 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 např. takto: „Ze stanice Praha-Smíchov do stanice Beroun pojedete odklonem přes stanici Rudná u Prahy“. 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.**
- (10) **Aktivace vlaku** je úkon, kterým dopravce sdělí Správě železnic, že trasa přidělená konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce, nebo na vybraném úseku trasy. Aktivaci vlaku dopravce potvrzuje Správě železnic informaci o aktivovaném úseku a skutečnost, že strojvedoucí je vybaven platným TJŘ.

³¹ V době schválení tohoto předpisu je to:
- § 42, odst. 1 a 3 zákona č. 266/94 Sb., o dráhách;
- Část čtvrtá vyhl. č. 173/1995 Sb.

- (11) **Deaktivace vlaku** je úkon, kterým dopravce sděluje Správě železnic, 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 každý z vlaků jede na jinou trať.
- (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 vyhláší elektrodispečer.
- (16) **Pomůcka s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní, nákladní a lokomotivní** je pomůcka vydávaná Správou železnic, kde jsou stanoveny pro jednotlivé traťové úseky:
- jízdni doby,
 - stanovená rychlost,
 - 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 je určena pro vozidla, jejichž jízda se nezajišťuje pod plným dohledem ETCS, a v místech, kde dochází k její změně, je vyznačena rychlostníky. Traťová rychlost musí být uvedena v TTP.
- (19) **Stanovená rychlost** je rychlost předepsaná jednotlivým vlakům jejich TJŘ.
- (20) **Maximální rychlost** je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci.
- (21) **Nejvyšší dovolená rychlost** je stanovená rychlost vlaku omezená v daném místě na trati:
- traťovou rychlostí;
 - přechodným omezením traťové rychlosti;
 - hlavními návěstidly, popř. vlakovým zabezpečovačem;
 - maximální rychlostí, technickým stavem nebo personálním obsazením vedoucího vozidla;
 - zpravením strojvedoucího vlaku o omezení rychlosti;
 - rychlostí výjimečně povolenou pro zkoušky za jízdy (viz [Čl. 432](#) tohoto předpisu).

Čl. 237 Všeobecná ustanovení

- Každý vlak musí mít své označení, které se skládá z druhové zkratky vlaku a čísla vlaku.
- Druhov^á zkratka vlaku** (druh vlaku) je označení, vyjadřující účel vlaku. Podrobnosti jsou uvedeny v [Čl. 248](#) – [Čl. 250](#) tohoto předpisu.
- Číslo vlaku** je nejvýše šestimístné číslo, přidělené vlaku jeho JŘ.

- (4) Na tratích provozovaných Správou železnic se nesmí současně vyskytovat více vlaků se stejným číslem.
- (5) Za současný výskyt více vlaků se stejným číslem se nepovažuje případ, kdy se na síti Správy železnic nachází vlak se stejným číslem, který má nesouhlas s jízdou vlaku (nesouhlas s jízdou daného vlaku je generován na základě nesplnění stanovených podmínek Správou železnic).
- (6) V případě hrozícího výskytu shodných čísel vlaku musí být provedeno mimořádné přečíslování vlaku. Mimořádné přečíslování vlaku provádí příslušný provozní dispečer na základě souhlasu dopravce. Pokud není možné dopravce kontaktovat, je provozní dispečer 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).

Díl 2 Jízdní řád

Čl. 238 Pomůcky jízdního řádu

Správa železnic pro výkon dopravní služby vydává tyto pomůcky JŘ:

- tabelární jízdní řády (TJŘ);
- seznamy vlaků pro staniční zaměstnance;
- seznamy vlaků pro traťové zaměstnance;
- pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky;
- přehled technických normativů hmotnosti;
- objízdné trasy;
- přípoje mezi vlaky osobní dopravy.

Čl. 239 Pomůcky s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty

- Strojvedoucí může „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky“ využívat pouze se souhlasem dopravce, který tento souhlas může udělit mimořádně, tzn. v případě, že nemůže strojvedoucímu z technických důvodů zajistit doručení TJŘ.
- Doprovce je povinen provozovateli dráhy Správa železnic neprodleně oznámit skutečnost, že strojvedoucí používá „Pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky“ jako mimořádnost na vlaku.
- V případě, že dopravce udělí strojvedoucímu souhlas používat pomůcku s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky, musí zajistit zpravení strojvedoucího o údajích z TJŘ:
 - 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);
 - které jsou odchýlné 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, dopravní D3, dopravní RB) se řídí pomůckou s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky. V další jízdě ze stanice (výhybny, dopravní D3, dopravní 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.

Čl. 240

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.1.1“ tohoto předpisu nebo
 - b) v ZDD, je-li zpracováván odchylně od vzoru uvedeného v „Příloze C.1.1“ tohoto předpisu.
- (3) Seznam vlaků pro staniční zaměstnance na pracovišti výpravčího může být se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP) výpravčímu k dispozici jen v elektronické podobě. V ZDD (popř. v Opatření, viz „Příloha „B.3.3“) 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.1.1“. 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 přednost PO (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 výlukou dopravní služby výpravčího. Je-li však v sousední stanici trvalá výlukou dopravní služby výpravčího, může ředitel OŘ 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 vrací z trati zpět do stanice,

zapiše se odjezd ze stanice do sloupce 10 a v následujícím řádku se zapiše 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:
- název sousedních (popř. jiných vhodných) stanic vyjadřující směr jízdy vlaku; název stanice může být uveden zkratkou schválenou ZDD,
 - omezení v dopravě,
 - pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem nebo jednotkou u vlaků osobní dopravy) včetně skutečnosti, zda se jedná o nezavěšený postrk;
 - sunutí vlaku,
 - pravidelný vjezd vlaku na obsazenou kolej (údaj musí být uveden červeně nebo červeně podtržen),
 - místo ukončení jízdy na trati nebo místo začátku jízdy na trati,
 - podmínky pro jízdy rušících vlaků, týkající se vlastní stanice nebo přilehlých mezistaničních úseků apod.
- (14) Zkratky stanic pro vyjádření směru jízdy vlaku musí být stanoveny ZDD.
- (15) V seznamech vlaků pro staniční zaměstnance musí být:
- rušící vlaky červeně;
 - pravidelné lokomotivní vlaky zeleně;
 - pravidelné vlaky nákladní dopravy modře;
 - vlaky podle potřeby a vlaky v nabídkových trasách hnědě.
- (16) U ručně vyplňovaných seznamů vlaků pro staniční zaměstnance musí být údaje podtrženy příslušnou barvou podle odst. 15 tohoto článku.
- (17) Za správnost, čitelnost a za provedení změn seznamů vlaků pro staniční zaměstnance odpovídá přednosta PO (ředitel CDP).

Čl. 241

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:
- v „Příloze C.1.2“ nebo
 - v ZDD, je-li zpracováván odchylně od vzoru uvedeného v „Příloze C.1.2“.
- (3) Seznamy vlaků pro traťové zaměstnance zpracované výpočetní technikou mohou mít odlišnou úpravu, musí však obsahovat údaje stanovené vzorem v „Příloze C.1.2“. 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 víceokolejných 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, hradlu 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:
- omezení v dopravě,
 - pravidelný postrk (kromě postrku motorovým či elektrickým vozem nebo jednotkou u vlaků osobní dopravy) včetně skutečnosti, zda se jedná o nezavěšený postrk;
 - pravidelná jízda po nesprávné koleji,
 - ukončení nebo počátek jízdy vlaků na širé trati apod.
- (10) V seznamech vlaků pro traťové zaměstnance musí být:
- rušící vlaky červeně;
 - pravidelné lokomotivní vlaky zeleně;
 - pravidelné vlaky nákladní dopravy modře;
 - 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:
- přednosta PO (ředitel CDP),
 - vedoucí OSPD, jsou-li mu tito zaměstnanci přiděleni.

Díl 3 **Platnost a změny jízdního řádu**

Čl. 242 **Platnost pomůcek jízdního řádu**

- (1) Správa železnic vydává pomůcky JŘ s těmito platnostmi:
- trvalá platnost;
 - platnost od účinnosti nového JŘ do konce platnosti ročního JŘ;
 - platnost od vyhlášené změny JŘ do konce platnosti ročního JŘ;
 - 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:
- přednosta PO (ředitele CDP),
 - vedoucího zaměstnance OS,
 - 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) přednosta PO (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.

Čl. 243 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 přechíslování vlaků z jiných důvodů než z důvodu přechodu na nový JŘ. V tomto období se nesmí provádět přechíslování ze starého na staré a z nového na nové číslo vlaku.
- (3) Vlak, který podle starého i nového JŘ má ve stanici (dopravně) určené pro přechod na nový JŘ projíždět, musí být zpraven ve zpravovací nebo výchozí stanici písemným rozkazem, ze které stanice (dopravny) a pod jakým číslem jede podle nového JŘ.
- (4) Neobdržel-li výpravčí stanice určené pro přechod na nový JŘ zprávu, že vlak byl podle odst. 3 tohoto článku zpraven, musí být vlak ve stanici (dopravně) určené pro přechod na nový JŘ zastaven a tam přechod na nový JŘ proveden.
- (5) Nedojede-li vlak do stanice (dopravny) určené pro přechod na nový JŘ nejdéle do 0:30 hod., provede se přechod na nový JŘ ve stanici, které dosáhne nejpozději ve 23:59 hod.
- (6) Vlak jedoucí pod starým číslem se v novém JŘ nemusí přechíslovat při splnění následujících podmínek:
 - a) v novém JŘ nemá přidělenou 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.
- (7) U vlaků jedoucích podle odst. 6 tohoto článku musí výpravčí do příslušné vedené dopravní dokumentace do „Poznámky“ uvést „starý JŘ“.
- (8) Přechod z platného JŘ na výlukový JŘ nebo naopak není přechodem na nový JŘ ve smyslu tohoto článku.
- (9) Platnost VR ve vztahu k JŘ je stanovena předpisem SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností (dále jen „předpis D7/2“).

Čl. 244 Přechod na středoevropský a letní čas

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

Díl 4 Rychlosti vlaků

Čl. 245 Základní rychlosti vlaků

- (1) Základní rychlost vlaků, která nesmí být překročena při sestavě JŘ ani při jejich jízdě, je 160 km/h. Tato rychlost je omezena v těchto případech:
- a) u vlaků osobní dopravy s postrkovým nebo vloženým hnacím vozidlem, které není dálkově řízeno z vedoucího vozidla 100 km/h;
 - b) u vlaků nákladní dopravy, brzděných II. způsobem brzdění a u vlaků nákladní dopravy s vloženou nebo postrkovou lokomotivou (lokomotivami), zapojenou na průběžnou brzdu 100 km/h;
 - c) u vlaků s postrkem nezapojeným na průběžnou brzdu (nezavěšený postrk) 80 km/h;
 - d) u vlaků s pojízdnými jeřáby nebo s koncově naloženými vozidly 70 km/h;
 - e) u vlaků, v nichž jsou zařazeny nákladní vozy o rozchodu 1520 mm, převázané na rozchod 1435 mm 65 km/h;
 - f) u vlaků se zásilkami mimořádné délky naloženými na dvou vozech, spojených nákladem nebo tuhou spojkou 50 km/h;
 - g) u sunutých vlaků 30 km/h.
- (2) Ustanovení odst. 1 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.

Čl. 246 Všeobecná ustanovení

- (1) Při zkouškách vozidel za jízdy nebo při měřících jízdách diagnostiky tratí smí být základní rychlost překročena **za podmínek zvlášť** stanovených Správou železnic.
- (2) 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.

Díl 5 Druhy vlaků a jejich druhové zkratky

Čl. 247 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. 248](#) – [Čl. 250](#) tohoto předpisu.
- (4) Při vlastním výkonu dopravní služby (např. při nabídce, přijetí, odhlášení, hlášení o přípravě vlakové cesty apod.) se druhové označení vlaku nepoužívá.

Čl. 248 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) U vlaků, uvedených v odst. 2 tohoto článku, může být podle požadavku dopravce použito v pomůckách vydávaných pro potřebu cestujících odlišné, tzv. komerční označení druhu vlaku (např. EuroCity – EC, InterCity – IC, SuperCity – SC, EuroNight – EN), které však není součástí druhu vlaku podle této kapitoly.
- (4) **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.
- (5) **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.
- (6) **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.
- (7) **Osobní vlaky (Os)** jsou ostatní mezinárodní, nebo vnitrostátní vlaky osobní přepravy s přepravou cestujících.
- (8) 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.

- (9) **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).
- (10) V odůvodněných případech může Správa železnic stanovit druh vlaku i odlišně.

Čl. 249 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) U vlaků Nex, Pn a Mn může dopravce použít v pomůckách vydávaných výhradně pro vlastní potřebu odlišné, tzv. komerční označení druhu vlaku.
- (3) **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.
- (4) **Průběžné nákladní vlaky (Pn)** jsou vlaky určené pro přepravu zátěže, zpravidla bez manipulace na trase.
- (5) **Manipulační vlaky (Mn)** jsou vlaky určené k rozvozu a svozu nákladní zátěže s manipulací na trase.
- (6) **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 řídících 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.
- (7) **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.
- (8) 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.
- (9) 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. JR pro jízdu vlečkového vlaku ze stanice na vlečku (nebo opačně) sestavuje a vydává po vzájemné dohodě jeden z provozovatelů zaústěných drah.
- (10) 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.
- (11) V odůvodněných případech může Správa železnic stanovit druh vlaku i odlišně.

Čl. 250 Služební vlaky

- (1) **Služební vlaky (Služ)** jsou vlaky zaváděné pro potřeby Správy železnic. 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.

Čl. 251 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. 248](#) – [Čl. 250](#) tohoto předpisu.

Čl. 252 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 Správa železnic operativní řízení drážní dopravy podle **předpisu D7**.
- (2) Správa železnic 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:
 - ba) expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;
 - bb) rychlíky s dovolenou rychlostí vyšší než 140 km/h, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;
 - bc) mezistátní nákladní expresní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt;
 - 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:
 - ca) expresní vlaky s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;
 - cb) rychlíky s dovolenou rychlostí do 140 km/h včetně, včetně jízd lokomotivních vlaků a souprav pro tyto vlaky;
 - cc) mezistátní nákladní vlaky s dovolenou rychlostí vyšší než 100 km/h včetně a minimálním měrným trakčním výkonem 2,1 kW/1 hrt;
 - 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;

- fa) vnitrostátní expresní;
fb) ostatní mezistátní;
fc) průběžné;
fd) soupravové [vlaky, které nejsou určeny pro jízdy vlaků osobní dopravy podle písm. b) - e) tohoto odstavce];
fe) manipulační;
ff) vlečkové;
- g) lokomotivní vlaky;
h) služební vlaky;
i) vlaky ve zbytkové kapacitě dráhy.
- (3) Dopravce musí Správě železnic prokazatelným způsobem oznámit, které lokomotivní a soupravové vlaky jsou určeny pro vlaky osobní dopravy podle odst. 2 písm. b) - e) tohoto článku:
- a) při tvorbě JŘ, včetně jeho **změn, zpracovateli** JŘ;
b) v ostatních případech (při mimořádnostech v dopravě) provoznímu dispečerovi.
- (4) Výpravčímu je skutečnost, které lokomotivní a soupravové vlaky jsou určeny pro vlaky osobní dopravy podle odst. 2, písm. b) - 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 Správa železnic, 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 vlaků 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 vlaků 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 Správa železnic 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.

Čl. 253 Druhy tras

- (1) Podle pravidelnosti se trasy vlaků dělí na trasy:
 - a) **pravidelné**, tj. trasy, které jsou zapracovány do těchto pomůcek JŘ:
 - aa) Seznam vlaků pro staniční zaměstnance,
 - ab) Seznam vlaků pro traťové zaměstnance.
 - b) **mimořádné**, tj. trasy, které nesplňují podmínky písm. a) tohoto odstavce.
- (2) **Rušící vlaky** jsou vlaky pravidelné nebo mimořádné, jejichž jízda plánovaně narušuje trasu jiného vlaku.

Čl. 254 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, který stanoví podmínky pro organizování jízdy takového vlaku. Provozní dispečer musí zajistit, že nedojde k výskytu současně dvou vlaků téhož čísla na tratích provozovaných Správou železnic.
- (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 „Připoje mezi vlaky osobní dopravy“, která řeší čekací doby a připoje mezi vlaky;

- g) při jízdě vlaku provozním odklonem; přitom ve stanici, kde jízda vlaku provozním odklonem začíná, je nutno dodržet čas odjezdu podle JŘ původního vlaku (nestanoví-li TJŘ pro odklon nebo VR jinak).
- (6) Jízda vlaku s náskokem není také dovolena:
- a) zpozdil-li by se vlak jedoucí ve své pravidelné době, pokud provozní dispečer 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 informačních systémech Správy železnic, popř. se musí sami včas dotazovat na jízdu vlaků.
- (15) V případě zpoždění dají výpravčí včas 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 povolena nejpozději v čase pravidelného odjezdu (průjezdu) ze stanice, ve které byl zastaven, jsou-li splněny podmínky pro odjezd vlaku.

Kapitola IX

Sestava a brzdění vlaku

a posunu mezi dopravami

Čl. 256

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 informačních systémů se délka vlaku udává vždy i s činnými hnacími vozidly (včetně nezavěšeného postrku), 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 nikdy překročit největší hodnotu délky vlaku uvedenou v TTP podle odst. 4 tohoto článku.

- (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.
- (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.

Čl. 257

Hmotnost vlaku a dopravní hmotnost vlaku

- (1) **Hmotnost vlaku (PMD)** je součet hmotností:
- a) všech vozidel vlaku (PMD) včetně nezavěšeného postrku;
 - b) hmotnosti nákladu na (ve) vozidlech;
 - c) u vozidel přepravujících cestující součtu průměrné hmotnosti cestujících (80 kg na osobu) podle stanovené obsaditelnosti vozidla.
- (2) Součet všech položek (tj. hmotnost vlaku) se zaokrouhluje na celé tuny, a to vždy nahoru.
- (3) Pro výpočet skutečného brzdícího procenta vlaku se hmotnost nezavěšeného postrku do hmotnosti vlaku nezapočítává.
- (4) **Dopravní hmotnost vlaku (PMD)** je součet vlastní hmotnosti všech vozidel vlaku (PMD), která nevyvíjejí žádnou tažnou sílu, hmotnosti nákladu a hmotnosti cestujících.
- (5) **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.
- (6) Hmotnost, pro kterou při určitém typu jízdního odporu byly pro plánovanou řadu hnacích vozidla stanoveny pravidelné jízdní doby příslušného vlaku, se nazývá **technický normativ hmotnosti**.
- (7) **Normativ hmotnosti** je hmotnost tažených vozidel určitého typu jízdního odporu odpovídající pravidelným jízdním dobám.
- (8) 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“.
- (9) 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 uveden v Doplnku.
- (10) Nelze-li u vlaku, jehož dopravní hmotnost překračuje normativ hmotnosti, přistavit další činné hnací vozidlo (připřež, postrk), sníží dopravce hmotnost vlaku jeho zkrácením v souladu s přidělenou kapacitou dráhy a normativem hmotnosti.
- (11) Je-li přesto nutné dopravovat větší hmotnost, než je stanovena jeho TJŘ, oznámí dopravce tuto skutečnost příslušnému provoznímu dispečerovi. 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.

Čl. 259 Povinnosti dopravců

- (1) Dopravce je povinen provozovateli dráhy Správa železnic 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 souprarového 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“.
- (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, 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, 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 příslušným vedoucím dispečerem;
 - b) při odstavení vlaku na delší dobu s OSŘP. Pověřený zaměstnanec OSŘP následně oznámí vedoucímu dispečerovi CDP příslušnou stanici odstavení vlaku, číslo koleje a název dopravce, popř. další důležité skutečnosti.

Kapitola X Organizování drážní dopravy

Díl 1 Všeobecná ustanovení

Čl. 260 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 směrnici SM100, není-li tato povinnost nařízena ZDD jinému odborně způsobilému zaměstnanci;
 - c) plnit ostatní povinnosti uložené ZDD, jinými dokumenty (např. VR), popř. přednostou PO (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.
- (5) Použije-li výpravčí jiného spojení než:
 - a) traťového, při nabídce a přijetí nebo zavádění dopravních opatření (např. telefonické dorozumívání, výluky apod.),
 - b) hláskového, při udělování telefonické odhlášky,
 - c) výhybkářského, při udělení pokynu ke stavění vlakové cesty nebo zavádění dopravních opatření (např. telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty, výluky apod.),musí se zaměstnanci ohlásit plným názvem stanice (u dálkově řízené stanice názvem příslušné dálkově řízené stanice) a svým příjmením takto:
 - „Zde stanice Polička, výpravčí Filipi“, nebo
 - „Zde stanice Zdice, traťový dispečer Sýkora“, nebo
 - „Zde hláska Loučka, hláskař Domkář“, nebo
 - „Zde stavědlo jedna, signalista Karas“.

Čl. 261 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.
- (2) Byl-li strojvedoucí o prodloužení pobytu informován, je odpovědný za vyznění 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.

Díl 2

Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu

Čl. 262

Všeobecná ustanovení

- (1) **Předvídaný odjezd** je předepsaným způsobem ohlašovaný čas předpokládaného odjezdu (průjezdu) vlaku z dopravní, 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 (nádrazími), 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, nádrazích), je předvídaný odjezd časem předpokládaného odjezdu (průjezdu) z poslední jím řízené stanice (staničního obvodu, nádrazí) 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.
- (7) Vlak s nezavěšeným postrkem nesmí ze stanice odjet, nebyl-li všem zaměstnancům, kterých se jízda vlaku s nezavěšeným postrkem **týká, ohlášen** předvídaný odjezd.

Čl. 263

Předvídaný odjezd

- (1) Předvídaný odjezd se ohlašuje:
 - a) telekomunikačním zařízením nebo
 - b) obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo
 - c) ústně.
- (2) Telekomunikačním zařízením nebo ústně se předvídaný odjezd ohlašuje buď:
 - a) nabídkou a přijetím nebo
 - b) samostatným hlášením.
- (3) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu se může ohlásit bez zřetele na to:

- a) došla-li odhláška,
b) dojel-li křižující vlak nebo
c) byla-li dána zpráva o příjezdu PMD a o uvolnění traťové koleje.
- (4) Hlášením předvídaného odjezdu se nařizuje:
a) závorářům včasná obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení,
b) těm závorářům, kteří mají na stanovišti kontrolní zařízení PZS, aby se přesvědčili, zda PZS není v poruše.
- (5) Hlášením předvídaného odjezdu se zaměstnanci dále zpravují o:
a) náskoku a zpoždění,
b) nezavěšeném postrku nebo
c) vlaku, u kterého se po zastavení na širé trati oddělí část, vracející se zpět do stanice jako vlak.
- (6) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu může kromě výpravčího dávat a přijímat i jiný zaměstnanec, určený ZDD. Tento zaměstnanec hlásí předvídaný odjezd jen na příkaz výpravčího, daný zvláště pro každý jednotlivý případ, a je vždy povinen ihned ohlásit výpravčímu, kdo nepotvrdil příjem hlášení předvídaného odjezdu.
- (7) Potvrzuje-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec určený ZDD, je povinen ihned po potvrzení oznámit výpravčímu čas předvídaného odjezdu.
- (8) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu nesmí výpravčí:
a) dát, ani potvrdit, dokud není ukončena výluka příslušné traťové koleje;
b) dát v případě, že má od výpravčího sousední stanice zákazovou dispozici z důvodu výluky kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), viz však odst. 9 tohoto článku;
c) potvrdit v případě, že se koná výluka vjezdového záhlaví, zhlaví nebo všech kolejí určených pro jízdu vlaků ve stanici (odbočce), kde organizuje a řídí drážní dopravu (viz však odst. 9 tohoto článku).
- (9) Pokud je uvedeno v opatření k výluce (způsob zpracování opatření ve VR je stanoven v předpise D7/2), že lze vypravit vlak ze sousední stanice, tzn. potvrdit předvídaný odjezd před ukončením výluky [odchylně od odst. 8 odrážky b) a c) tohoto článku], musí být splněny následující podmínky:
a) předvídaný odjezd může být dán a potvrzen pouze pro jízdu jednoho vlaku osobní dopravy,
b) vlak musí být zpraven písemným rozkazem o konání výluky s uvedením předpokládaného konce výluky,
c) předpokládaný konec výluky musí být naplánován o 5 minut dříve, než je předpokládán příjezd vlaku do stanice dotčené výlukou,
d) výpravčí se před potvrzením předvídaného odjezdu musí dotázat OZOV, zda nepředpokládá překročení času předpokládaného ukončení výluky.
- Dopravce odsouhlasením opatření k výluce bere na vědomí, že v případě neukončení výluky je nutné provedení návratu vlaku z trati a přijetí opatření v rámci operativního řízení provozu.

Čl. 264

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 – 5 minut před časem

předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Schvalovatel ZDD může s ohledem na místní poměry tento čas upravit.

- (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 přílehlém 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 dopravního úseku, ze kterého vlak jede do přílehlého mezistaničního úseku;
 - b) název staničního obvodu, ze kterého vlak jede do sousedního staničního obvodu;
 - c) číslo vlaku;
 - d) zda vlak z dopravního úseku 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;
 - h) popř. jede-li vlak s nezavěšeným postrkem.
- (6) Vlak s nezavěšeným postrkem nesmí ze stanice odjet, nebyl-li všem zaměstnancům, kterých se jízda vlaku s nezavěšeným postrkem týká, ohlášen předvídaný odjezd.
- (7) V samostatném hlášení předvídaného odjezdu, které je prováděno prostřednictvím provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace, musí být vždy uveden:
 - a) název dopravního úseku, ze kterého vlak jede do přílehlého 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.
- (8) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu pouze prostřednictvím provozní aplikace nelze uskutečňovat v případě, že je sjednávána jízda vlaku podle odst. 5, písm. f) – h) tohoto článku.
- (9) Samostatné hlášení předvídaného odjezdu prostřednictvím provozní aplikace musí být doplněno telefonicky o tyto informace:
 - a) zda se bude vlak vracet ze širé tratě,
 - b) zda se bude vlak dělit na širé trati,
 - c) zda pojedou vlak s nezavěšeným **postrkem**.
- (10) 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 65 830 s nezavěšeným postrkem odjede ze stanice Zdice v 6:50.“
 - „Vlak 67 85 do km 8,929, odkud pokračuje jako vlak 106 709 do stanice Předměstí, odjede ze stanice Louny v 8:20.“
- (11) 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).
- (12) Při hlášení předvídaného odjezdu jiným telekomunikačním zařízením, než po traťovém spojení opakuje hlášení předvídaného odjezdu zaměstnanec, kterému je předvídaný odjezd ohlašován.
- (13) 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.
- (14) 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 byl vlak mezitím zpraven rozkazem Op, je závorář povinen PZZ obsloužit.
- (15) 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. 268](#) tohoto předpisu.
- (16) 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.
- (17) Způsob ohlašování, potvrzování a rušení předvídaného odjezdu provozní aplikací musí být uveden v ZDD.

Čl. 265

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,
 - c) jede-li vlak s nezavěšeným **postrkem**.
- (3) Na základě podkladů dodaných OSPD smí ZDD povolit, že předvídaný odjezd dávany 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 SŽDC (ČD) Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen „předpis Z2“),
 - 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 PZZ na širé trati.
- (4) Způsob ohlašování, potvrzování a rušení předvídaného odjezdu zabezpečovacím zařízením musí být uveden v ZDD.

Čl. 266

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. Po přijetí vlaku výpravčím sousední stanice potvrdí postupně zaměstnanci všech stanovišť příjem hlášení od nejvzdálenějšího, např. takto:
- „Rozumí Dobříkov“.
- (2) Výpravčí vlak nabídne, i když se neohlásil na oběžníkovou výzvu zaměstnanec některého traťového stanoviště.
- (3) 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.

Čl. 267

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 PZZ na širé trati a nejsou zapojeni do traťového telefonního spojení pro hlášení předvídaného odjezdu.
- (2) Dokud tyto zaměstnance nezpravit, nemůže výpravčí potvrdit přijetí samostatného hlášení předvídaného odjezdu.
- (3) Je-li hlášení předvídaného odjezdu skutečně nabídkou a přijetím, postupuje výpravčí, kterému je vlak nabízen, podle ustanovení odst. 1 tohoto článku a dokud zaměstnance nezpravit, 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.

Čl. 268 Nepotvrzení předvídaného odjezdu

- (1) Nepotvrdí-li příjem hlášení předvídaného odjezdu závorář, musí výpravčí zpravit strojvedoucího rozkazem Op, pokynem 1.
- (2) Rozkazem Op, pokynem 1, musí výpravčí zpravit strojvedoucího 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.
- (3) Nebude-li strojvedoucí zpraven písemným rozkazem Op, pokynem 1, podle odst. 1 nebo odst. 2 tohoto článku, nemůže výpravčí dovolit odjezd vlaku.
- (4) Nepotvrdí-li příjem samostatného hlášení předvídaného odjezdu výpravčí sousední stanice (vyjma ustanovení odst. 2 tohoto článku) nebo strážník oddílu, nečiní výpravčí žádná zvláštní opatření.

Čl. 269 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 nebo kusou kolej. Dovolí vjezd vlaku na volnou kolej a vlak musí ve stanici zastavit.
- (3) Pro vjezd vlaku podle odst. 2 tohoto článku 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.
- (4) Pokud se po vjezdu vlaku, podle odst. 3 tohoto článku, nepodaří výpravčímu navázat spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím, nesmí povolit další jízdu vlaku ze stanice, dokud se strojvedoucím nenaváže spojení jiným způsobem.
- (5) Strážník oddílu, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu a upozoruje 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.
- (6) Závorář, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu a upozoruje 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. 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.

Čl. 270 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.

Čl. 271

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 zapíší výpravčí zkráceně důvod rušení samostatného hlášení předvídaného odjezdu (např. „porucha lok.“ apod.).

Čl. 272

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.

Díl 3

Organizování drážní dopravy na širé trati s návěstidly dopravní Portál

Čl. 273

Všeobecná ustanovení

- (1) Způsob organizování drážní dopravy v mezistaničním úseku s návěstidly dopravní 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 dopravní Portál;
 - c) stanoveno, je-li povolena jízda vlaků v mezistaničním oddílu (tzn. návěstidlo dopravní 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 dopravní Portál a v tunelu vzhledem k místním poměrům.
- (3) V mezistaničním úseku mohou být kromě návěstidel dopravní Portál zřízena i oddílová návěstidla AH nebo AB.
- (4) Pro oddílová návěstidla AH platí ustanovení [Dílu 8](#) této kapitoly.
- (5) Pro oddílová návěstidla AB platí ustanovení [Dílu 9](#) této kapitoly.
- (6) Při správné činnosti traťového zabezpečovacího zařízení s oddílovými návěstidly AH, nebo AB se jízda vlaků v mezistaničním úseku organizuje v traťových oddílech.
- (7) Při poruše návěstidla dopravní Portál se strojvedoucí u návěstidla dopravní Portál zpraví o jízdě vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla dopravní Portál rozkazem Pv takto:
„Návěstidlo 1L dopravní Portál Homolka se pro vaši jízdu neobsluhuje. Vjezd do následujícího prostorového oddílu dovolen“.
- (8) O jízdě vlaku v prostorových oddílech se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem takto:
„Ze stanice Ejovice do stanice Plzeň pojedete (po druhé traťové koleji) v prostorovém oddílu mezi stanicí Ejovice a dopravnou Portál Homolka a v prostorovém oddílu mezi dopravnou Portál Homolka a stanicí Plzeň“.
Text „po druhé traťové koleji“ je v písemných rozkazech uváděn jen v mezistaničních úsecích, kde je povolena jízda vlaku proti správnému směru.
- (9) VR může nařídít zpravování rozkazem V ve zpravovací stanici (výchozí, je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje, při výlucce AB, jsou-li oddílová návěstidla označena návěstí **Neplatné návěstidlo** nebo zneplatněna ve smyslu ustanovení [Čl. 168](#) tohoto předpisu.
- (10) Pro pohyb vozidel na vyloučené traťové koleji hlavní návěstidla dopravní Portál platí, není-li písemným rozkazem stanoveno jinak.

Čl. 274 Povinnosti výpravčího

- (1) Při poruše návěstidla dopravní Portál může výpravčí povolit strojvedoucímu jízdu vlaku (PMD) za návěstidlo dopravní Portál **PN** nebo písemným rozkazem pouze po nepochybném zjištění volnosti prvního traťového oddílu za návěstidlem dopravní Portál.
- (2) Nemůže-li výpravčí nepochybně zjistit volnost prvního traťového oddílu za návěstidlem dopravní 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 dopravní 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 dopravní Portál.
- (4) Pro zahájení jízdy v mezistaničním oddílu a obnovení jízdy v traťových oddílech platí ustanovení [Čl. 287](#) tohoto předpisu.
- (5) O jízdě v prostorovém oddílu nebo mezistaničním oddílu jsou strojvedoucí zpravováni písemným rozkazem.
- (6) Pro telefonické dorozumívání platí ustanovení [Dílu 6](#) této kapitoly.

Díl 4 Zabezpečení jízd vlaků

Čl. 275 Všeobecná ustanovení

- (1) **Zabezpečení jízdy vlaku** je souhrn dopravních úkonů k zabezpečení jízdy vlaku do nebo ze sousední dopravní 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).

Čl. 276 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) technickým zařízením, určeným a schváleným ke zjišťování celistvosti vlaku;
 - d) pokynem, daným zaměstnancem zúčastněným na přípravě vlakové cesty, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a), b), c), f) nebo g) tohoto odstavce;
 - e) pokynem, daným jiným zaměstnancem stanice, určeným ZDD, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a), c) nebo g) tohoto odstavce;
 - f) pokynem, daným členem obsluhy vlaku podle ustanovení TTP;
 - g) 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 takto:
 - "První stanoviště (stavědlo). Vlak 121 ze stanice Luh na první kolej vjel celý. Dostálík."
 - "Zde je vlak 280 ve stanici Bor na třetí koleji, vlak 14 002 vjel do stanice Bor celý. Procházka."
- (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. d) tohoto článku dokumentuje výpravčí i zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty v příslušné dopravní dokumentaci. **Je-li hlášení, že vlak vjel celý skutečně návěstí Vlak vjel celý, nedokumentuje se.**
- (8) Hlášení podle odst. 1 písm. e), f) a g) 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. e) 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 těmito podmínkám vyhovět, oznámí to výpravčímu a ten je pak povinen zjistit, zda vlak vjel celý, jiným způsobem. Traťový dispečer (výpravčí DOZ) žádá strojvedoucího takto:

„Zjistěte, **zda vlak ve stanici Hulín na čtvrté koleji má ze strany od stanice Otrokovice návěst Konec vlaku. Manych.**“

Strojvedoucí zjištěný stav ohlásí takto:

„Vlak **ve stanici Hulín na čtvrté koleji má ze strany od stanice Otrokovice návěst Konec vlaku. Štefka.**“, popř.:

„Vlak **ve stanici Hulín na čtvrté koleji nemá návěst Konec vlaku. Štefka.**“.

- (11) Návěst **Vlak vjel celý** (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 [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]) informuje o tom, že stanovený vlak vjel celý.



Obrázek 428

- (12) Výhybkáři (ve stanicích bez výhybkářů na zhlavích zaměstnanci určení ZDD nebo TTP) 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 (včetně nezavěšeného postrku) 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.

Čl. 277 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) technickým zařízením, určeným a schváleným ke zjišťování celistvosti vlaku;
 - d) pokynem, daným zaměstnancem zúčastněným na přípravě vlakové cesty, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a), b) nebo c) tohoto odstavce;

- e) pokynem, daným jiným zaměstnancem stanice, určeným ZDD, který tuto skutečnost zjistil způsobem, uvedeným v písm. a) nebo c) 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 takto:
"První stanoviště (stavědlo). Vlak 121 z první koleje do stanice Háj odjel celý. Dostálík."
- (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. d) tohoto článku dokumentuje výpravčí i zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty v příslušné dopravní dokumentaci.
- (7) Hlášení podle odst. 2, písm. e) dokumentuje pouze výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) způsobem stanoveným ZDD.

Díl 5

Jízda bez zabezpečovacího zařízení

Čl. 278

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.

Čl. 279

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 dopravních, ohraničujících mezistaniční úsek, organizuje a řídí drážní dopravu jeden výpravčí (dálkově řízená doprava);
 - 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 útvarem³² tohoto předpisu.
- (2) V mezistaničním úseku, ve kterém se jízda vlaků zabezpečuje jízdou bez zabezpečovacího zařízení, musí výpravčí:

³² V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

- a) před dovolením jízdy vlaku nebo PMD do mezistaničního úseku zjistit, je-li mezistaniční úsek volný, a zda do něho nebyla povolena 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. Vobruha“.*
- (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.“*
- (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 – 4 tohoto článku.

Díl 6 **Telefonické dorozumívání**

Čl. 280 **Všeobecná ustanovení**

- (1) **Telefonické dorozumívání** je způsob zabezpečení jízd vlaků pouze telefonickými hlášením (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 přílehlého traťového oddílu.
- (5) **Odhláška** je předepsaným způsobem daná zpráva zadní dopravě, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl.
- (6) Telefonické dorozumívání se v řízené oblasti zavádí pouze mezi sousedními stanicemi, které neřídí jeden zaměstnanec (traťový dispečer, výpravčí).
- (7) Při telefonickém dorozumívání se na obousměrně pojížděných traťových kolejích zabezpečuje jízda všech vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou.
- (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 nepřipustné spojovat nabídku, přijetí nebo odhlášku s jiným dopravním příkazem nebo hlášením. Výjimkou je spojení odhlášky a nabídky podle [Čl. 281](#) odst. 18 tohoto předpisu.
- (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.

Čl. 281 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 poslední 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 poslední 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 označnickem 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 – 5 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Je-li nutné vzhledem k místním poměrům toto časové období upravit, musí být časové období uvedeno v ZDD.
- (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 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.
- (13) Ustanovení odst. 12 tohoto článku 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.
- (14) Při jízdě vlaku v traťových oddílech zní nabídka pro následný vlak takto:
- „Vlak 59 03 v hlásce Kamenná (název hlásky, hradla nebo odbočky, odkud došla odhláška za předchozím vlakem). Přijmete vlak 44 133 s odjezdem ze stanice Šlapanov ve 13:55? Michalová.“*
- (15) 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.“*
- Ustanovení tohoto odstavce platí i pro nabídku vlaku, který má odjet v mezistaničním oddílu po příjezdu vlaku opačného směru, který jel v traťových oddílech (např. při jízdě po nesprávné koleji na automatickém bloku).
- (16) 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.
- (17) Nemá-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.“*
- Ustanovení tohoto odstavce platí i pro nabídku vlaku, který má odjet v traťových oddílech po příjezdu vlaku opačného směru, který jel v mezistaničním oddílu (např. při jízdě po nesprávné koleji na automatickém bloku).
- (18) 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.“

(19) Byla-li spojena odhláška s nabídkou, je přijetí vlaku současně i potvrzením příjmu odhlášky.

(20) 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.

(21) 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.

(22) 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.“, popř.
- „Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 19 23 s odjezdem ze stanice Kyjov ve 12:55. Onderková.“

(23) 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.

(24) 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“.

(25) Jede-li vlak s nezavěšeným **postrkem**, zní nabídka a přijetí takto:

- „Přijmete vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem s odjezdem ze stanice Město v 0:58? Matysová.“,
- „Ano, přijímám vlak 88 002 s nezavěšeným postrkem s odjezdem ze stanice Město v 0:58. Zlámal.“

(26) 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.“

(27) 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.“

(28) 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.“
- (29) 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."
- (30) Výpravčí jsou povinni zachovávat a vyžadovat důsledně dodržování předepsaných slovních znění.
- (31) Není-li v nabídce použito předepsaného znění, nesmí se vlak přijmout. Není-li použito předepsaného znění při přijetí, nesmí se dovolit jízda vlaku.
- (32) V případě, že je nabídka udělována na jiném než traťovém spojení (nebo spojení, které je nahrazuje), musí být při navázání spojení mezi zaměstnanci dodrženo ustanovení [Čl. 260](#) odst. 6 tohoto předpisu.

Čl. 282 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.“

Čl. 283 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.

Čl. 284 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 nepřiliš 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.

Čl. 285 Odhláška

- (1) Telefonickou odhlášku může udělit a přijímat:
- a) ve stanici jen výpravčí;
 - b) na hlásce, hradle 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 neobsahuje výpravčí sám, musí být kromě toho také uzavřeno činnostmi zabezpečovacího zařízení.

- (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 dopravě 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 posloupnost 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. Při navázání spojení mezi zaměstnanci musí být dodrženo ustanovení [Čl. 260](#) odst. 6 tohoto předpisu.
- (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.“

Čl. 286

Odhláška za vlakem s nezavěšeným postrkem a částí vlaku, vracející se zpět do stanice

- (1) Jede-li **vlak s nezavěšeným postrkem**, znění i potvrzení telefonické odhlášky se musí doplnit za číslem vlaku slovy: „s nezavěšeným postrkem“. Telefonická odhláška a přijetí telefonické odhlášky zní takto:
- „Vlak 67 420 s nezavěšeným postrkem ve stanici Šumná. Veselý.“
 - „Vlak 67 420 s nezavěšeným postrkem ve stanici Šumná. Rozuměl Smutný.“

- (2) Chybí-li v telefonické odhlášce dovětek „s nezavěšeným postrkem“, je telefonická odhláška neplatná a zaměstnanec, který telefonickou odhlášku přijímá, se musí zaměstnance dávajícího odhlášku na nezavěšený postrk dotázat.
- (3) Odhlášku podle odst. 1 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.
- (4) U vlaku, u kterého se na širé trati odvěsí jeho část, vracející se zpět do stanice zní hlášení o návratu části vlaku takto:
„Vlak 27 825 se vrátil do **stanice Rokycany**. Čapek.“
- (5) Hlášení podle odst. 4 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.

Čl. 287

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 (nebo je-li na trati s poloautomatickým blokem již zavedeno telefonické dorozumívání), 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 (nebo zůstane-li na trati s poloautomatickým blokem dále zavedeno telefonické dorozumívání) 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 zapíší červeně:
- výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace);
 - strážníci oddílu na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

Čl. 288

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 příslušná hradla nebo hlásky.
- (2) Při předávání písemného rozkazu nařídí výpravčí ústně strojvedoucímu, aby dal písemný rozkaz strážníkům oddílu k přečtení.
- (3) Výpravčí zpravit 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 Vlášenice zastavte! Zpráva pro hlásku Vlášenice: 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 hláškař o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) **zavádím mezi stanicemi Pelhřimov – Nová Cerekev jízdu vlaků v mezistaničním oddílu**. Starý (příjmení výpravčího, který hláškaře o jízdě v mezistaničním oddílu zpravil).“,
 - „Počínaje vlakem 82 450 (číslo vlaku, kterým byl hláškař o jízdě v mezistaničním oddílu zpraven) **zavádím mezi stanicemi Les – Bor po první traťové koleji jízdu vlaků v mezistaničním oddílu**. Mladý (příjmení výpravčího, který hláškaře 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.

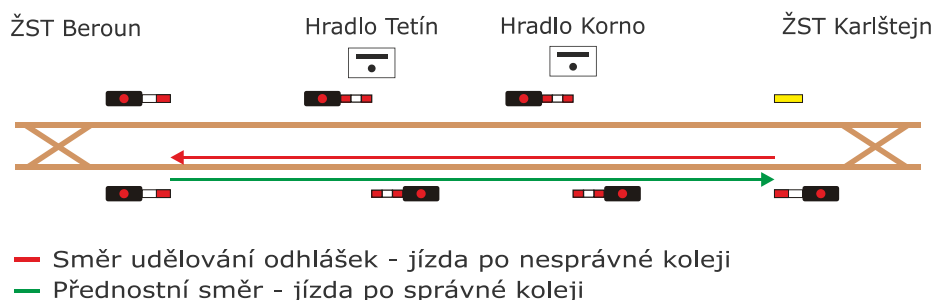
Čl. 289 Přechod na telefonické dorozumívání

- (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 části vlaku, která se na trati oddělí od vlaku a vrací se do zadní stanice, na PN nebo kolem neobsluhovaného návěstidla;**
 - f) **nelze-li na poloautomatickém bloku dovolit jízdu vlaku návěstí hlavního návěstidla (kromě PN), protože není zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu, nebo nemůže-li být pro určité vlakové cesty uvolněna;**

g) nařizuje-li to ustanovení předpisu Z1 a Z3³³.

- (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) Přejed 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 podle ustanovení [Čl. 288](#) tohoto předpisu.
- (6) Výpravčí přednostního směru ohlásí potřebné údaje i provoznímu dispečerovi.
- (7) Přejed 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 článků [Dílu 6](#) této kapitoly.
- (9) Hlášení o přechodu na telefonické dorozumívání doplní výpravčí podle potřeby pokyny pro hradláře o obsluhu 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. 281](#) tohoto předpisu).
- (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 více kolejné trati uvede přitom číslo traťové koleje, pro kterou platí telefonické dorozumívání. Přejed 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.

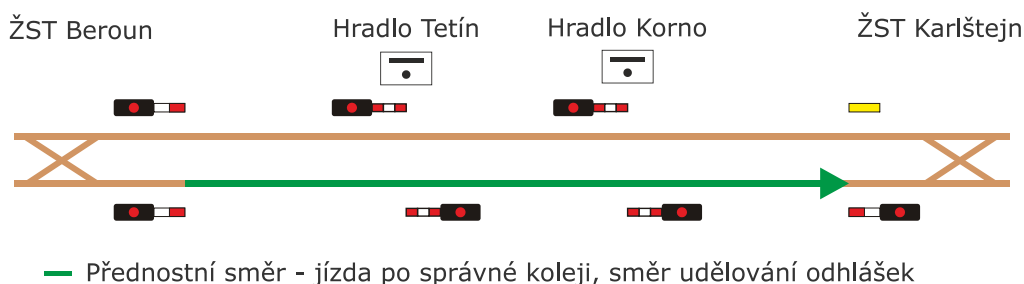
³³ Ode dne účinnosti předpisu Z3.



Obrázek 429

- (15) Zahájení telefonického dorozumívání na jednosměrně pojižděné traťové koleji oznámí výpravčí přednostního směru takto:

- „Počínaje vlakem 67 551 dáváte mezi stanicemi Beroun – Karlštejn po první traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut.“, nebo
- „Od 8:45 dáváte mezi stanicemi Beroun – Karlštejn po první traťové koleji telefonické odhlášky. Mamut.“



Obrázek 430

- (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 hradlákem 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 pojižděné traťové koleji po obdržení odhlášky (zprávy o uvolnění traťové koleje po jízdě PMD).
- (18) Bezprostředně po odjezdu vlaku (PMD) ze stanice (odbočky), musí výpravčí zajištění přijatého traťového souhlasu podle odst. 17 tohoto článku obnovit.

Čl. 290

Obnova jízd podle traťového zabezpečovacího zařízení

- (1) Pomine-li důvod k telefonickému dorozumívání, dohodnou se oba výpravčí o obnovení jízdy 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.
- (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 jízdy 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 všem hradlářům a výpravčímu sousední stanice.
- (6) Výpravčí přednostního směru ohlásí potřebné údaje i provoznímu dispečerovi.
- (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.

Díl 7 **Poloautomatický blok**

Čl. 291 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Zabezpečení jízdy 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.

Čl. 292 Předhláška

Není-li předhláška dávana obsluhou zabezpečovacího zařízení nebo jeho automatickou činností, platí stejné zásady jako při telefonickém dorozumívání (viz ustanovení [Čl. 284](#) tohoto předpisu).

Čl. 293 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 odhláše“) 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 nepřiliš dlouhými zazvoněními znamení, že trať je ještě vlakem obsazena; znamení doplní telefonickým hlášením takto:
„Trať obsazena. Lužný.“

Čl. 294 Odhláška za vlakem s nezavěšeným postrkem a částí vlaku, vracející se zpět do stanice

- (1) Jede-li vlak s nezavěšeným postrkem, musí být nejprve udělena telefonická odhláška a až poté odhláška poloautomatickým blokem.
- (2) Znění telefonické odhlášky se musí doplnit za číslem vlaku slovy: *„s nezavěšeným postrkem“*. Jedině telefonická a takto doplněná odhláška je platná.
- (3) Telefonická odhláška a přijetí telefonické odhlášky zní takto:
 - *„Vlak 67 420 s nezavěšeným postrkem ve stanici Šumná. Veselý.“*
 - *„Vlak 67 420 s nezavěšeným postrkem ve stanici Šumná. Rozuměl Smutný.“*
- (4) Výpravčí ani hradlář nemůžou uznat odhlášku za tímto vlakem za platnou:
 - a) byla-li dána jen obsluhou poloautomatického bloku nebo
 - b) nebyla-li telefonická odhláška doplněna slovy *„s nezavěšeným postrkem“*.
- (5) Odhlášku podle odst. 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.
- (6) Byl-li vydán strojvedoucímu částí vlaku, která se na širé trati po zastavení vlaku odvěsí a vrací se zpět do stanice (ze druhého, popř. dalšího prostorového oddílu) traťový klíč, jede vlak v celé trati i po odpojení části vlaku při normální obsluze poloautomatického bloku.
- (7) Odhlášky za **vracející se částí** vlaku podle **odst. 6** tohoto článku si jednotlivé dopravní nedávají. Po návratu části vlaku do stanice ohlásí výpravčí hradlářům a výpravčímu přední stanice:

„Vlak 27 825 se vrátil do **stanice Rokycany**. Čapek.“

Časový údaj tohoto hlášení si zapíší výpravčí a hradláři jako odhlášku za částí vlaku.

- (8) 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.“

- (9) 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.
- (10) 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.“

- (11) Hlášení podle odst. 10 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 vracějící se zpět do stanice.
- (12) Po této zprávě hradlář uzavře oddílové návěstidlo (pokud již vlak na hradle projel) a potom vyzve výpravčího (popř. hradláře) přední dopravní buď obsluhou zabezpečovacího zařízení, telefonicky nebo trojím delším zvoněním na hláskovém telefonu, aby udělil odhlášku obsluhou zabezpečovacího zařízení.
- (13) **Výpravčí zadní stanice musí po odjezdu vlaku s nezavěšeným postrkem nebo 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.**

Čl. 295

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 pojiždění příslušné traťové koleje, může být tato kolej pojižděna 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 ještě před přijetím 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 v těchto případech:
- a) 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);
 - b) jede-li vlak s nezavěšeným **postrkem**.
- (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 kterou 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).
- Výpravčí (strážník oddílu) si musí při jízdě ve sledu vyžádat telefonickou odhlášku za předchozím vlakem.
- (9) 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. 288](#) tohoto předpisu).

Díl 8 **Automatické hradlo**

Čl. 296 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Zabezpečení jízd vlaků **automatickým hradlem** (AH) je zajišťováno traťovým zabezpečovacím zařízením, které:
- a) zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravami s kolejovým rozvětvením;
 - b) kontroluje volnost tratě mezi sousedními dopravami s kolejovým rozvětvením;
 - c) v některých případech může také zajišťovat přenos návěstních znaků prostřednictvím 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** dávana 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.**

Čl. 297 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 **PN** u oddílového návěstidla AH, jízda vlaku se uskuteční v mezistaničním oddílu (nebo v prostorovém oddílu k návěstidlu dopravní Portál). Ve stanici odkud bude uskutečněna jízda vlaku v mezistaničním oddílu (nebo v prostorovém oddílu k návěstidlu dopravní Portál) musí být strojvedoucí vlaku zpraven písemným rozkazem tohoto znění:
 - „Ze stanice Bor do stanice Les pojedete v mezistaničním oddílu. Oddílové návěstidlo automatického hradla pro vaši jízdu neplatí.“ nebo
 - „Ze stanice Šumná do dopravní Portál Fuferna pojedete po druhé traťové koleji v prostorovém oddílu. Oddílové návěstidlo automatického hradla pro vaši jízdu neplatí.“Text „po druhé traťové koleji“ je v písemných rozkazech uváděn jen v mezistaničních úsecích, kde je povolena jízda proti správnému směru.
- (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.

Čl. 298 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.
- (2) Telefonickou odhlášku udělenou podle odst. 1 tohoto článku 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“.

- (3) Je-li porouchán traťový souhlas tak, že nelze obsluhou změnit jeho směr a není-li zavedeno jednosměrné pojiždění příslušné traťové koleje, může být tato kolej pojižděna 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 ještě před přijetím 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 být strojvedoucí zpraven o jízdě přes takové přejezdy se zvýšenou opatrností.
- (6) 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? Čísař.“*
- (7) 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.“*
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) 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 obsluženo 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).
- (12) Dojde-li k takové poruše AH, kdy nelze obsluhovat odjezdové návěstidlo (kromě případu uvedeného v odst. 11 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.

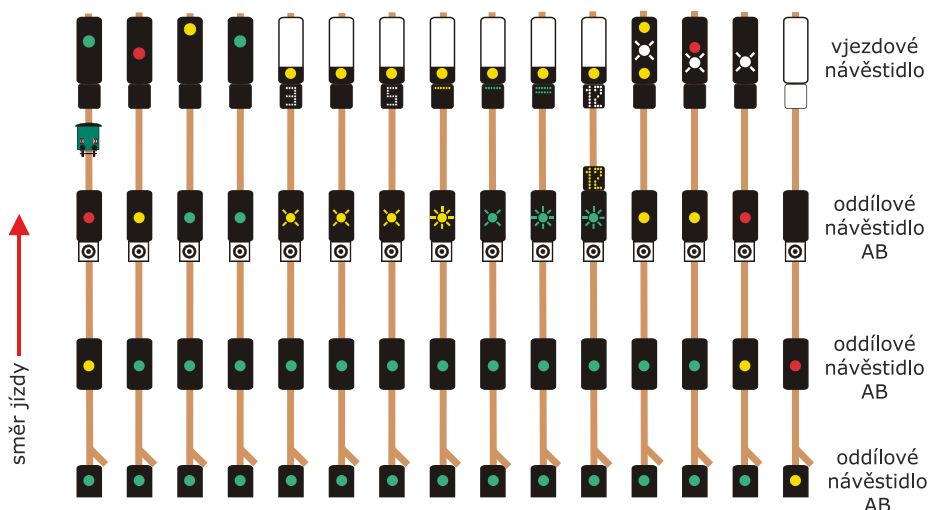
- (13) V případě, že dojde k poruše oddílového návěstidla automatického hradla, které je zároveň předvěstí následujícího hlavního návěstidla, musí být strojvedoucí zpraven o této skutečnosti takto:
- „U návěstidla s návěstí **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí** jednejte jako u předvěstí s návěstí **Výstraha**.“*
- (14) 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 rozkazu Pv tohoto znění:
- „Oddílové návěstidlo Lo automatického hradla v km 15,240 se pro vaši jízdu neobsluhuje. Vjezd do druhého traťového oddílu dovolen“.*
- (15) Obsluhu zabezpečovacího zařízení je nutno doplnit telefonickou odhláškou, vjede-li vlak (celý nebo částečně) za 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.
- (16) Telefonické dorozumívání se zavádí pouze v případě, kdy není možno uvést AH do základního stavu.
- (17) 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).
- (18) 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.
- (19) První vlak jedoucí po obnovení jízdy podle AH může být vypraven, teprve když poslední vlak jedoucí ještě za telefonického dorozumívání uvolní celý mezistaniční úsek.
- (20) 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.

Díl 9 Automatický blok

Čl. 299 Všeobecná ustanovení

- (1) Zabezpečení jízdy vlaků **automatickým blokem** (AB) je zajišťováno traťovým zabezpečovacím zařízením, které:
- a) zprostředkovává závislosti mezi sousedními dopravními s kolejovým rozvětvením;
 - b) kontroluje volnost tratě mezi sousedními dopravními s kolejovým rozvětvením a
 - c) zpravidla zajišťuje přenos návěstních znaků prostřednictvím 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:
- odjezdová návěstidla;
 - oddílová návěstidla AB s bílými označovacími pásy;
 - oddílová návěstidla AB plnící funkci krycích návěstidel s označovacími pásy s červenými a bílými pruhy.
- (7) Odjezdová návěstidla návěstí návěsti světelných hlavních návěstidel.
- (8) Oddílová návěstidla AB návěstí:
- návěst **Volno**,
 - návěst **Výstraha** nebo
 - návěst **Stůj**.
- (9) Poslední oddílová návěstidla AB návěstí navíc návěsti samostatných světelných předvěstí.
- (10) Příklady návěstí na AB (včetně návěstí vjezdových návěstidel přední dopravní):



Obrázek 431

- (11) Samostatná opakovací předvěst oddílového nebo vjezdového návěstidla na AB je zhaslá, pokud je část traťového oddílu mezi opakovací předvěstí a následujícím hlavním návěstidlem obsazená.

Čl. 300 Povinnosti výpravčího

- Výpravčí musí každé zadržení vlaku u vjezdového návěstidla delší než 10 minut ohlásit výpravčímu zadní stanice (kromě mezistaničních úseků bez oddílových návěstidel AB).
- Při výpravě následných vlaků se musí výpravčí řídit následnými mezidobími.
- 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.
- 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 upamatovací pomůcku na místo určené ZDD, aby nemohla být povolena jízda dalších vozidel na trať obsazenou tímto vlakem.

- (5) Při jízdě vlaku **s nezavěšeným postrkem se postupuje** jako u vlaku bez postrku (vyjma ohlašování předvídaného odjezdu; viz [Čl. 264](#), [Čl. 266](#) a [Čl. 268](#) tohoto předpisu).
- (6) Ohlásí-li strojvedoucí výpravčímu, že stojí u oddílového návěstidla AB s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, 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.

Čl. 301 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.

Čl. 302 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 dána telefonická odhláška.
- (2) Telefonickou odhlášku udělenou podle odst. 1 tohoto článku dokumentují výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace) 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 ještě před přijetím 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 být strojvedoucí zpraven o jízdě přes takové přejezdy se zvýšenou opatrností.
- (6) 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.“*
- (7) 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.“

- (8) 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.
- (9) 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 niž má výpravčí přijatý traťový souhlas (na tratích, popř. kolejích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz), aniž je třeba zavést telefonické dorozumívání:
 - a) po zpravení rozkazem Z, pokynem 1 a popř. pokynem 3, popř. rozkazem Pv, pokynem 2 a popř. pokynem 4 nebo
 - b) na **PN**, popř. na **RPN**.
- (10) Tam, kde je možnost zavedení blokové podmínky (např. tlačítko, povel v JOP), musí být zavedena bloková podmínka.
- (11) Vlak jedoucí ze stanice za podmínek stanovených v odst. 9 tohoto článku, může být vypraven za předchozím vlakem nejdříve po uplynutí následného mezidobí.
- (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 dotýčný 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. Strojvedoucí vlaků se zpravují rozkazem Z pokynem 2 nebo rozkazem Pv pokynem 3.
- (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.

Díl 10 **Nezavěšený postrk**

Čl. 303 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Jízda vlaku s nezavěšeným postrkem je na dráhách provozovaných Správou železnic dovolena pouze do sousední stanice. Jízda vlaku s nezavěšeným postrkem, kdy nezavěšený postrk jede pouze do km a odtud se vrací zpět do zadní stanice, je zakázána.

- (2) Při použití nezavěšeného postrkového hnacího vozidla musí být návěstí **Konec vlaku** označeno poslední tažené vozidlo vlaku a postrkové hnací vozidlo (viz [Čl. 149](#) odst. 5 a 6 tohoto předpisu).

Čl. 304

Oddělení nezavěšeného postrku od vlaku během jízdy

- (1) Dojde-li během jízdy vlaku s nezavěšeným postrkem k oddělení postrku od soupravy vlaku, musí strojvedoucí postrkového hnacího vozidla hnací vozidlo zastavit a skutečnost oznámit strojvedoucímu **vedoucího vozidla** vlaku.
- (2) Nemůže-li se strojvedoucí postrkového hnacího vozidla spojit telekomunikačním zařízením se strojvedoucím **vedoucího vozidla** vlaku, musí si pokyny k další jízdě vyžádat od výpravčího přední stanice.
- (3) Není-li možné dorozumění s výpravčím přední stanice podle odst. 2 tohoto článku, ale strojvedoucí má telekomunikační spojení s výpravčím zadní stanice, může další jízdu sjednat prostřednictvím výpravčího zadní stanice.

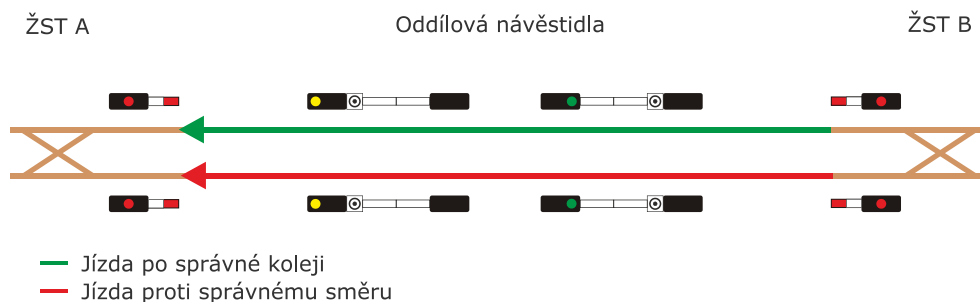
Díl 11

Zabezpečení jízd vlaků na dvou a více kolejných tratích

Čl. 305

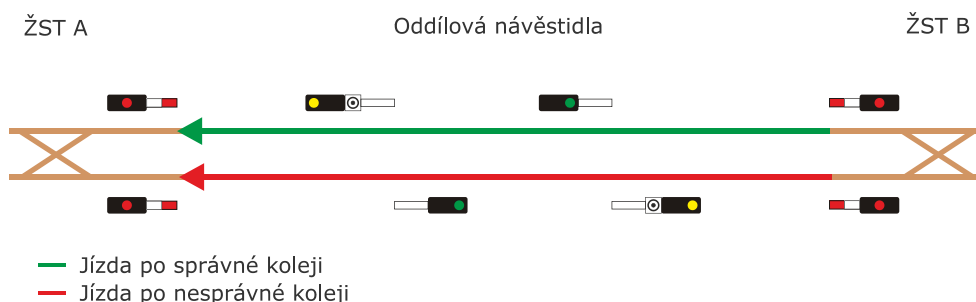
Všeobecná ustanovení

- (1) Je-li některá kolej, popř. všechny koleje dvou nebo více kolejné 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 432

- (2) Není-li některá kolej (popř. všechny koleje) dvou nebo více kolejné 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 433

- (3) Mezistaniční úseky a koleje, na nichž jsou organizovány jízdy vlaků po nesprávné koleji, jsou uvedeny v TTP a jsou vyznačeny v provozních aplikacích pro znázornění traťové polohy vlaku.
- (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 informačního systému, musí být (s výjimkou jízd podle JŘ) oznámena provoznímu dispečerovi.
- (6) Pokud se výpravčí nedohodnou o jízdách po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, nemůže 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“).

Čl. 306

Zastávka na širé trati a v obvodu stanice

- (1) Při nepředpokládaných jízdách vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji je nutno zachovat, pokud je to možné, u vlaků s přepravou cestujících, které zastavují na zastávkách z důvodu nástupu a výstupu cestujících, pravidelnou traťovou kolej.
- (2) Ustanovení tohoto článku platí i pro zastávky v obvodu stanice (dopravny s kolejovým rozvětvením) v případě, že je zastávka umístěna v prostoru záhlaví nebo zhlaví.
- (3) Cestující v zastávkách musí být při jízdě vlaku s přepravou cestujících proti správnému směru nebo po nesprávné koleji upozorněni na nástup z nástupiště pro opačný směr jízdy rozhlasem, popř. i jinak (vývěskou apod.). Pokud nelze cestující v zastávkách upozornit, musí být strojvedoucí zpraven písemným rozkazem o tom, že cestující nejsou na jízdu vlaku po jiné koleji, než je obvyklé, upozorněni. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro zastávky v obvodu stanice a pro kolejové skupiny s nástupišti při jízdě k nástupišti pro opačný směr jízdy.
- (4) Má-li nástupiště zastávky přístup přes centrální přechod nebo poloostrovní nástupiště s přístupem přes provozovanou kolej bez výstražného zařízení informujícího o jízdě vlaku po této koleji a vlaky s přepravou cestujících, které v zastávkách pravidelně nebo mimořádně zastavují, jedou po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, jsou jízdy vlaků a PMD po sousední provozované koleji zakázány.
- (5) 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 po nesprávné koleji nebo proti správnému směru dovolit.
- (6) 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.

- (7) Na širé trati smí být vlak ukončen pouze tehdy, uvolňuje-li traťovou kolej přestavením na manipulační kolej či vlečku.
- (8) Vlak osobní dopravy smí být na širé trati nebo v zastávce v obvodu stanice ukončen také tehdy, vrací-li se jeho náležitosti pod jiným číslem vlaku zpět do stanice, ohraničující daný mezistaniční úsek.
- (9) Na širé trati, vybavené traťovým zabezpečovacím zařízením, jsou končící i výchozí vlaky zakázány. Výjimky v technicky odůvodněných případech povoluje ředitel OŘ, nebo jím pověřený zástupce.
- (10) Předpokládá-li JŘ, že vlak končí na širé trati, nesmí trasa takového vlaku v některé dny jízdy pokračovat dál.

Čl. 307

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.

Čl. 308

Zabezpečení jízd vlaků na dvou a více kolejných 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 pojiždění těchto kolejí pouze ve směru přijatých traťových souhlasů.
- (3) Musí-li být kolej s porouchaným traťovým souhlasem pojižděna 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 pojiždění příslušné traťové koleje takto:

„Od 10:52 je první traťová kolej pojižděna jen ve směru Třebošice – Most. Sedláková.“

a následně zavede telefonické dorozumívání pro jednosměrně pojižděnou traťovou kolej.
- (5) Jednosměrné pojiždění traťové koleje ukončí (v případě nutnosti obousměrného pojiždění nebo po opravě traťového souhlasu) výpravčí stanice přednostního směru takto:

„Od 14:35 je první traťová kolej mezi stanicemi Třebošice – Most pojižděna 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 jízdy vlaků.
- (8) Nelze-li stav traťového souhlasu zjistit podle odst. 7 tohoto článku, 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 jízdy vlaků platí ustanovení tohoto článku.
- (9) Způsob ověření stavu traťového souhlasu podle odst. 7 a 8 tohoto článku je zakázán při výluce traťové koleje.

Čl. 309

Zabezpečení jízdy vlaků na dvou a více kolejích 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. 281](#) tohoto předpisu.
- (3) Na tratích s automatickým hradlem nabídka a přijetí vlaků musí být prováděna v souladu s ustanoveními [Čl. 298](#) tohoto předpisu.
- (4) Na tratích s automatickým blokem nabídka a přijetí vlaků musí být prováděna v souladu s ustanoveními [Čl. 302](#) tohoto předpisu.
- (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. 288** tohoto předpisu. Ustanovení tohoto odstavce platí i v případě, že o jízdě po nesprávné koleji nemůže zpravit závoráře.

Čl. 310

Platnost návěstidel při jízdě po nesprávné koleji

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 **RPN** nebo písemným rozkazem podle příslušných ustanovení tohoto předpisu;
- b) oddílová návěstidla správné koleje pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji:
- ba) při jízdě v mezistaničním oddílu neplatí a neobsluhují se;
- bb) při jízdě v traťových oddílech platí a obsluhují se nebo se jízda kolem nich dovolí **RPN**;
- c) vjezdová návěstidla zřízená pro nesprávnou kolej platí a obsluhují se. Nejsou-li tato návěstidla zřízena:
- ca) pro vlaky jedoucí po nesprávné koleji platí vjezdové návěstidlo správné koleje jen při výluce správné koleje;
- cb) v ostatních případech se vjezd dovolí **RPN** nebo písemným rozkazem (diktovaným telekomunikačním zařízením nebo doručeným).

Čl. 311

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 písemným rozkazem ve zpravovací stanici nebo ve výchozí stanici (je-li blíže).
- (3) Strojvedoucí vedoucího vozidla musí být před jízdou po nesprávné koleji zpraven:
- a) odkud kam pojedě 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) Na tratích s automatickým blokem musí být strojvedoucí zpraven rozkazem Z pokynem 3 (popř. rozkazem Pv pokynem 12 „Jiné příkazy“), nenařizuje-li VR jinak. Tento odstavec se netýká tratě s automatickým blokem bez oddílového návěstidla.
- (6) Dříve než výpravčí dovolí odjezd nebo průjezd vlaku na nesprávnou kolej, musí se přesvědčit o tom, že strojvedoucí je správně zpraven.
- (7) Vzory písemných rozkazů pro jízdu vlaků po nesprávné koleji jsou uvedeny v SR101/1(D). Při jízdách vlaků po nesprávné koleji z důvodu předpokládané výluky, musí být tyto vzory použity i ve VR.
- (8) 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.
- (9) Doprovod vlaku musí při uvážnutí na správné koleji vždy předpokládat jízdu vlaků po nesprávné koleji.

Díl 12

Sledování jízdy drážních vozidel

Čl. 312

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.

Čl. 313

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 křížovat, se musí včas informovat o délce, popř. i hmotnosti křížujících nebo předjížděných vlaků. Pro zjištění požadovaných údajů využívá data v IS.
- (2) Výpravčí sleduje vlak za vjezdu, odjezdu i průjezdu z místa 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. Odchytky stanoví ZDD.
- (3) Výpravčí 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 případ zvlášť;
 - d) pokud je ke sledování vlaků určen ZDD jiný zaměstnanec nebo pokud příslušný odbor Správy železnic³⁴ rozhodne, že se v dané stanici vlaky nesledují.

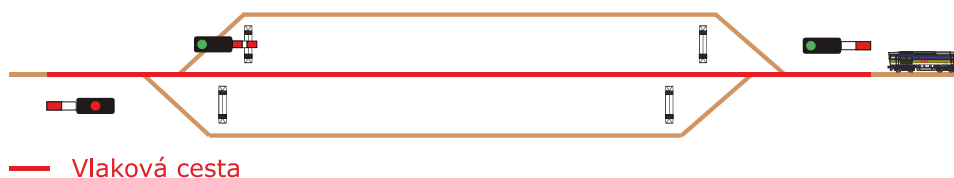
³⁴ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

- (4) Kromě výpravčího sledují vlak za stejných podmínek všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, kteří musí mít u sebe červený praporek (za snížené viditelnosti bílé světlo).
- (5) 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.
- (6) 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 vlcích (**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.
- (7) Strážníci oddílů jsou dále povinni se přesvědčit, že je prostorový oddíl volný dříve, než do něho dovolí jízdu vlaku.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Vybavení stanovišť strážníků oddílů a závorářů je stanoveno „Přílohou B.1“ tohoto předpisu.

Díl 13 Vlakové cesty

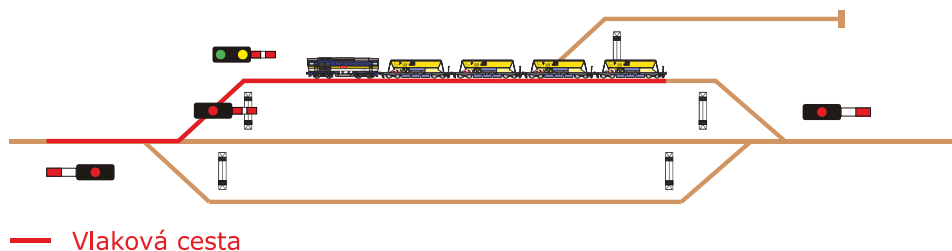
Čl. 314 Všeobecná ustanovení

- (1) **Vlakovou cestou vlaku projíždějícího** (popř. u vlaku zastavujícího, který má v době vjezdu již dovolený odjezd) se rozumí úsek koleje mezi vjezdovým návěstidlem na vjezdové straně a úrovní vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy vlaku na odjezdové straně.



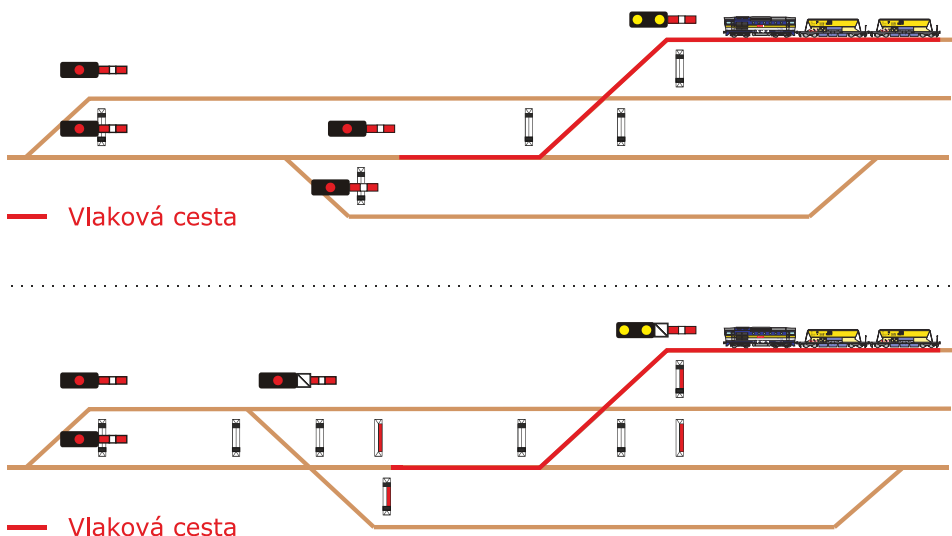
Obrázek 434

- (2) **Vlakovou cestou vlaku odjíždějícího** se rozumí úsek koleje od konce vlaku až do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy na odjezdové straně.



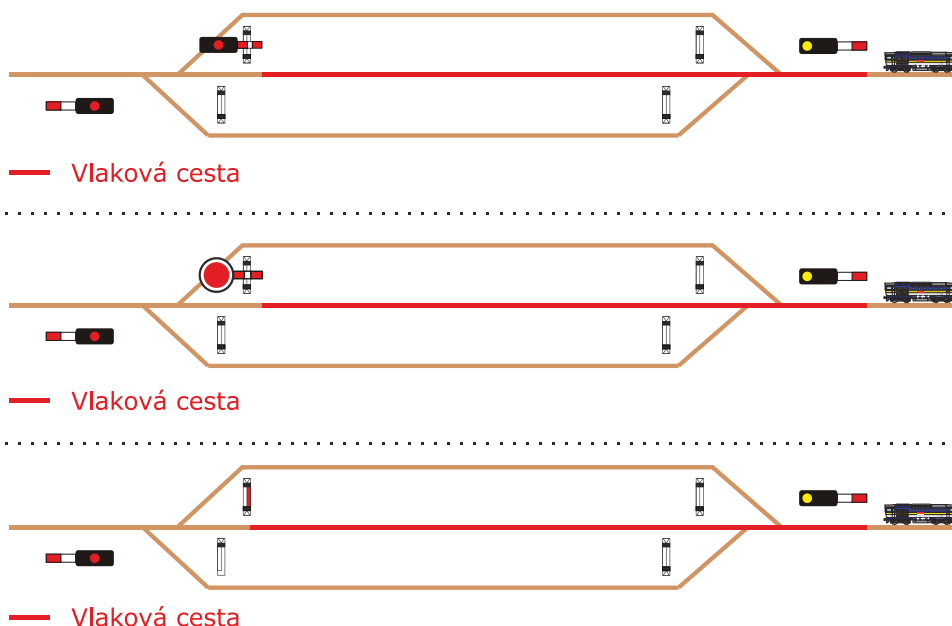
Obrázek 435

- (3) Je-li mezi cestovým návěstidlem dovolujícím odjezd vlaku a vjezdovým návěstidlem pro opačný směr jízdy další hlavní návěstidlo (odjezdové nebo cestové), které zakazuje jízdu vlaku, končí vlaková cesta u tohoto návěstidla; tam, kde takové návěstidlo není přímo u koleje, končí u návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**.



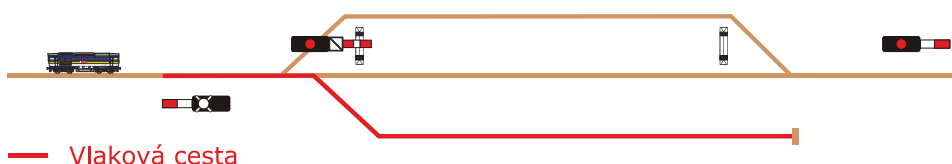
Obrázek 436

- (4) **Vlakovou cestou vjíždějícího a pravidelně (mimořádně) zastavujícího vlaku** se rozumí úsek koleje od vjezdového (cestového) návěstidla na vjezdové straně vlaku až:
- a) k hlavnímu návěstidlu umístěnému přímo u koleje, pro kterou platí, s návěstí zakazující jízdu vlaku, popř. k červené desce nebo červenému terči s návěstí **Stůj**, nahrazující hlavní návěstidlo a upravené jako nepřenosné návěstidlo; tam, kde takové návěstidlo není nebo není přímo u koleje, až k návěstidlu s návěstí **Konec vlakové cesty**;



Obrázek 437

b) k zarážedlu kusé koleje při mimořádném vjezdu vlaku na kusou kolej.



Obrázek 438

- (5) Za hlavním návěstidlem umístěným přímo u koleje, pro kterou platí, popř. za červenou deskou nebo červeným terčem s návěstí **Stůj**, nahrazující hlavní návěstidlo, ukončují-li uvedená návěstidla vlakovou cestu, mohou stát vozidla.
- (6) Končí-li však vlaková cesta u návěstidla s návěstí **Konec vlakové cesty**, mohou stát vozidla ve vzdálenosti nejméně 50 m od tohoto návěstidla. Stojí-li vozidla za tímto návěstidlem 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.
- (7) 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.
- (8) 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.

Čl. 315 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 obsluhu 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.

Čl. 316 **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 i pohledem na optickou kontrolu, která indikuje volnost příslušné koleje, na základě podkladů od OSPD.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) Způsob zjišťování volnosti vlakové cesty musí být uveden v ZDD, včetně způsobu zjišťování volnosti vlakové cesty při poruše zabezpečovacího zařízení.
- (6) 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 nebo odhláška poloautomatickým blokem, pokud tento způsob dovoluje ZDD na základě podkladů od OSPD. Není-li tento způsob zjištění volnosti vlakové cesty dovolen ZDD, musí zaměstnanec odpovědný za volnost vlakové cesty tuto volnost zjišťovat vždy pohledem;

- 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 nebo postrku 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.
- (7) Pokud není ujetí vozidel, odstavených na kolejích sbíhajících se s kolejí, na kterou bude nařízena příprava vlakové cesty, znemožněno výkolejkou, uzamykatelnou zarážkou nebo kovovou podložkou uzamykatelnou, není dovoleno volnost vlakové cesty zjišťovat podle odst. 6 tohoto článku.
- (8) 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.

- (9) 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.
- (10) Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě se přezkouší podle předpisu Z1.
- (11) Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty.
- (12) 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.
- (13) 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.
- (14) Ve stanici, kde jsou ve směně dva a více výpravčích, stanoví ZDD, který výpravčí, popř. i ve kterém obvodu, plní povinnosti výpravčího podle odst. 13 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.
- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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. 317](#) tohoto předpisu).

Čl. 317 **Příkaz k přípravě vlakové cesty**

- (1) Ustanovení tohoto článku týkající se telefonického hlášení, platí i při použití jiného spojení (rádiovým zařízením, staniční rozhlasem). Při navázání komunikace mezi zaměstnanci musí být však **dodrženo** i ustanovení [Čl. 260](#) tohoto předpisu.
- (2) 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.
- (3) Teprve po splnění ustanovení odst. 2 tohoto článku, může výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty nařídít přípravu vlakové cesty.
- (4) 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 námezdníky;
- c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:
- ca) výhybky ve vlakové cestě, odvrtné výhybky a odvrtné výkolejky jsou správně přestaveny a zajištěny;
 - cb) návěstidla, nezajištěná zabezpečovacím zařízením, která by mohla ohrozit jízdu vlaku, zakazují jízdu;
 - cc) jsou splněna opatření stanovená ZDD a předpisy pro obsluhu PZZ, traťového a staničního zabezpečovacího zařízení.
- (5) Ustanovení odst. 4 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.
- (6) 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.
- (7) 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.“
- (8) Příkaz k přípravě vlakové cesty musí být doplněn:
- a) o číslo traťové koleje ve stanicích na dvou a více kolejných tratích při jízdě proti správnému směru nebo po nesprávné koleji. 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. V ZDD musí být uvedena znění pro stanice se složitými poměry např. takto:
 - „Vlak 506 ze stanice Uhersko přes výhybku 27 na sedmou kolej.“ nebo
 - „Vlak 67 561 ze sedmé koleje po koleji jedna (po koleji první) do stanice Pardubice.“;
 - c) o skutečnost, že se jedná o vlak s nezavěšeným postrkem. Příkaz k přípravě vlakové cesty výpravčí doplní za číslem vlaku slovy „s nezavěšeným postrkem“ takto:
„Vlak 78 524 ze stanice Chrastava s nezavěšeným postrkem na čtvrtou kolej.“.
- (9) Příkaz výpravčího k přípravě vlakové cesty opakuje a potvrď:
- a) u vjíždějícího nebo projíždějícího vlaku zaměstnanec prvního fyzicky obsazeného obvodu odpovědnosti 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 takto:
- „Vlak 78 524 ze čtvrté koleje do stanice Hejnice, první stavědlo rozumí.“
- (10) Ostatní zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty potvrdí, že rozuměli:
- „První stavědlo rozumí.“
- (11) 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.
- (12) Výpravčí nebo zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty může nařídít 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 výměnovým zámkem) pro jízdu vlaku.
- (13) Telefonický nebo osobní příkaz k obsluze ručně přestavovaných výhybek a výkolejek (popř. přestavení ústředně přestavovaných výhybek nouzově ručním způsobem anebo jejich uzamknutí přenosným výměnovým zámkem) udělený výhybkáři podle odst. 12 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. 7 a 8 tohoto článku.
- (14) Pro příkaz k přípravě vlakové cesty podle odst. 13 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.“

Čl. 318 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:
- ba) není-li staniční zabezpečovací zařízení pro příslušnou vlakovou cestu zařízeno;
- bb) jedná-li se o skupinu kolejí se společným kolejovým závěrníkem;

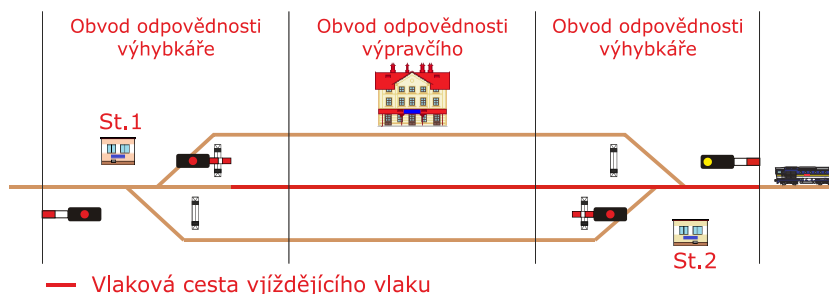
- bc) neumožňuje-li zabezpečovací zařízení ohlašovat provedení přípravy vlakové cesty jeho obsluhou;
- bd) neobsahuje-li zaměstnanec pro příslušnou vlakovou cestu zabezpečovací zařízení;
- be) při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty.
- (5) V případech podle odst. 4 písm. ba) – bc) 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) Návěst **Výměny jsou přestaveny** (opisování písmena „V“ pootočeného o 180° dlaní nad hlavou zaměstnance [denní návěst] nebo ruční svítilnou s bílým světlem [noční návěst]) informuje zaměstnance, který nařídil přestavení výhybek a výkolejek pro vlakovou cestu:
- a) 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
- b) že stanovené **výhybky a výkolejky**, které se nezamykají, jsou pro jízdu vlaku správně přestaveny a **střeženy**,
- c) případně, že stanovené **výhybky a výkolejky** jsou přestaveny a mohou být jiným zaměstnancem uzávěrovány.



Obrázek 439

- (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 zámekem 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, informaci o nezavěšeném postrku, byl-li takto doplněn příkaz k přípravě vlakové cesty. Telefonické hlášení zní takto:
- „Druhé stavědlo. Pro vlak 67 524 ze čtvrté koleje **do stanice Šumná** postaveno a volno. Špína.“ nebo
 - „První stavědlo. Pro vlak 78 524 **ze stanice Chrastava** s nezavěšeným postrkem na čtvrtou kolej postaveno a volno. Řádek.“
- (13) Zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, do jejichž obvodu však 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 na odbočce smí ohlásit telefonicky provedení přípravy vlakové cesty až po zjištění, že je následující prostorový oddíl volný.
- (17) Nařídí-li výpravčí ve stanici s nezávislými hlavními návěstidly 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 znázornění na obrázku 440 tohoto [článku](#)), 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 440

- 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.

Čl. 319

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 zapíší časovým údajem, kdy bylo hlášení uskutečněno do příslušných sloupců Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty. Při jízdě vlaku s nezavěšeným postrkem zapisují za nebo nad číslo vlaku zkratku „np“.
- (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.

Čl. 320

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 škrtně 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 zapíší: „*Odvoláno*“. Pro nově nařízenou vlakovou cestu pak použijí nového řádku.

Čl. 321

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 kancelář. Novák.“* nebo
 - *„V 10:20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro odjezd (pro vjezd, pro vjezd a odjezd) do Krnova. 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 kancelář. 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 запиše výpravčí červeně do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace), ostatní zúčastnění zaměstnanci toto stejným způsobem zapíší 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 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.

Čl. 322 Současné jízdní cesty

- (1) V ZDD musí být uvedeno:
 - a) které současné jízdní cesty jsou vyloučené, resp. zakázané (v závěrové tabulce, popř. v tabulce současně vyloučených jízdních cest, či v tabulce výluk);
 - b) pro které vlakové cesty je možno dříve, než je zrušena jiná, současně vyloučená vlaková **cesta**:
 - ba) vydat příkaz k přípravě vlakové cesty;
 - bb) ohlásit postavení a volnost vlakové cesty.
- (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.
- (4) Dovoluje-li ZDD vydat telefonický příkaz k přípravě vlakové cesty dříve, než je zrušena jiná, současně vyloučená vlaková cesta, může se pro jízdu druhého vlaku obsloužit zabezpečovací zařízení (kromě obsluhy PZZ, přestavování a uzamykání výhybek nebo výkolejek) až po zastavení prvního vlaku, popř. po zrušení jeho vlakové cesty.

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

Čl. 323 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Kolej obsazená je kolej, v jejímž průjezdném průřezu se nachází vozidlo (vozidla).
- (2) Pravidelný vjezd na obsazenou kolej může v odůvodněných případech povolit ředitel OŘ nebo jím stanovený zástupce.
- (3) Mimořádný vjezd na obsazenou kolej může výpravčí dovolit jen v odůvodněných případech, vyžaduje-li to nezbytně dopravní situace.
- (4) Bude-li vjezd vlaku dovolen návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, nemusí být strojvedoucí zpraven o pravidelném ani mimořádném vjezdu na obsazenou kolej.

Čl. 324 **Návěsti pro jízdu podle rozhledových poměrů**

- (1) Návěst **Jízda podle rozhledových poměrů** (*pomalů přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo*):
- a) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku,
 - b) informuje o vjezdu na obsazenou kolej,
 - c) informuje strojvedoucího o tom, že úsek koleje od tohoto návěstidla k začátku první pojížděné výhybky je volný,
 - d) přikazuje strojvedoucímu upravit rychlost vlaku tak, aby od úrovně tohoto návěstidla nepřekročil rychlost 100 km/h a od první pojížděné výhybky dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů,
 - e) přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů rychlostí nejvýše 40 km/h,
 - f) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost).



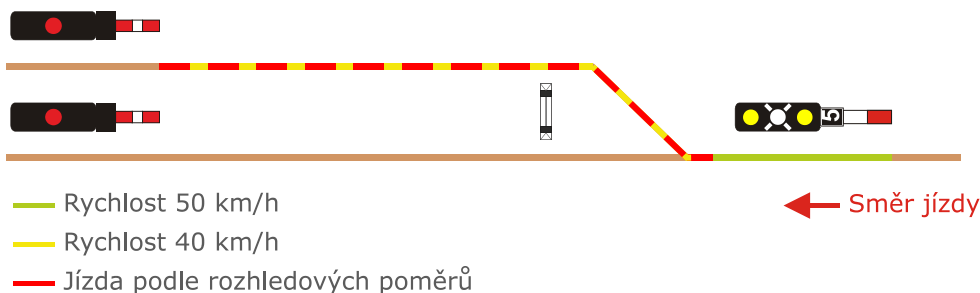
Obrázek 441

- (2) Návěst **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** (žluté světlo, nad ním pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo):
- a) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku,
 - b) informuje o vjezdu na obsazenou kolej,
 - c) informuje strojvedoucího o tom, že úsek koleje od tohoto návěstidla k začátku první pojížděné výhybky je volný,
 - d) přikazuje strojvedoucímu upravit rychlost vlaku tak, aby od úrovně tohoto návěstidla nepřekročil rychlost 40 km/h,
 - e) přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů rychlostí nejvýše 40 km/h,
 - f) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost).



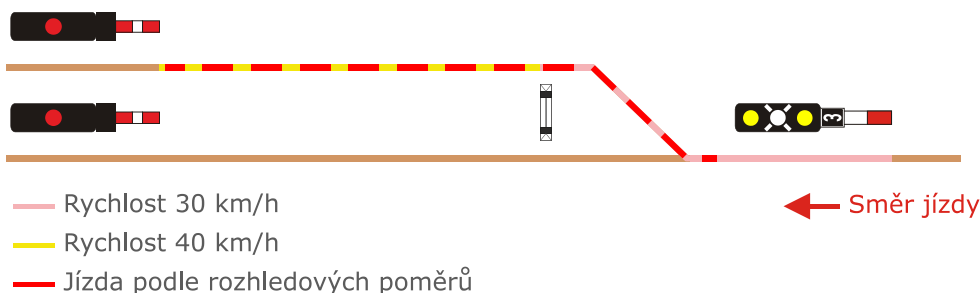
Obrázek 442

- (3) Pokud je však návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 5, přikazuje návěst **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** strojvedoucímu vlaku jet:
- a) od úrovně tohoto návěstidla k první pojížděné výhybce rychlostí nejvýše 50 km/h,
 - b) od úrovně začátku první pojížděné výhybky rychlostí nejvýše 40 km/h.



Obrázek 443

- (4) Je-li návěstidlo označeno indikátorovou tabulkou s číslicí 3, přikazuje návěst **Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** strojvedoucímu vlaku:
- a) jet v obvodu výhybek rychlostí nejvýše 30 km/h,
 - b) když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu, jet rychlostí nejvýše 40 km/h.



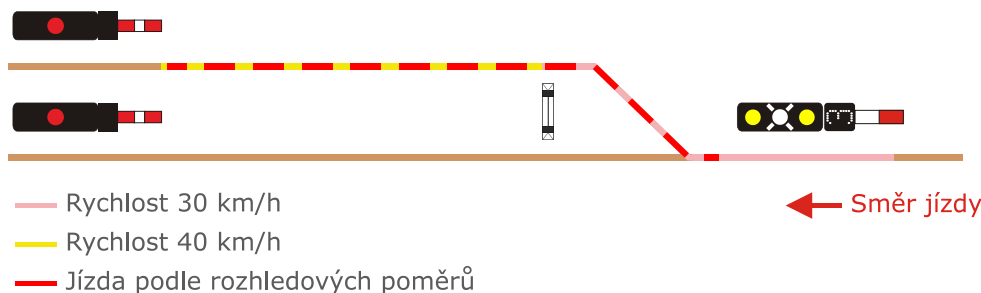
Obrázek 444

- (5) Návěst **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** (žluté světlo, pod ním svítící bílá číslice „3“, nad žlutým světlem pomalu přerušované bílé světlo a nad ním žluté světlo):
- dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku,
 - informuje o vjezdu na obsazenou kolej,
 - informuje strojvedoucího o tom, že úsek koleje od tohoto návěstidla k začátku první pojížděné výhybky je volný,
 - přikazuje strojvedoucímu upravit rychlost vlaku tak, aby od úrovně tohoto návěstidla nepřekročil rychlost 30 km/h,
 - přikazuje strojvedoucímu jet od úrovně začátku první pojížděné výhybky podle rozhledových poměrů rychlostí nejvýše 30 km/h,
 - předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle (které může být i na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost).



Obrázek 445

- (6) Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlý k hlavnímu návěstidlu, přikazuje návěst **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** strojvedoucímu vlaku jet rychlostí nejvýše 40 km/h.



Obrázek 446

Čl. 325 Vjezd na obsazenou kolej

- Pravidelné vjezdy na obsazenou kolej se vyznačují v TJŘ příslušného vlaku značkou „O“ (kroužek). Význam značky je vysvětlen v poznámce pod TJŘ.
- Vlak, který má v TJŘ vyznačen pravidelný vjezd na obsazenou kolej, může vjíždět bez nutnosti zpravit strojvedoucího i mimořádně na kusou kolej nebo na volnou kolej.
- Pravidelný vjezd na obsazenou kolej musí být vyznačen v seznamu vlaků pro staniční zaměstnance (viz [Čl. 240](#) tohoto předpisu).
- O mimořádném vjezdu na obsazenou kolej se zpravit strojvedoucí vlaku písemným rozkazem v poslední stanici (popř. i na odbočce), obsazené výpravčím. Je-li to účelné (např. s ohledem na délku stanice), je možné v tomto rozkaze uvést hlavní návěstidlo (návěstidla), platné pro příslušný směr jízdy, za kterým bude kolej obsazena.
- Není-li možné zpravit strojvedoucího podle odst. 4 tohoto článku nebo nedojde-li z této stanice hlášení, že vlak byl o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej zpraven, zpravit výpravčí vlak písemným rozkazem u vjezdového (cestového) návěstidla. Teprve po tomto zpravení může výpravčí dovolit vlaku další jízdu na obsazenou kolej.

- (6) Žádost o zajištění zpravení o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej, včetně informace, že byl strojvedoucí zpraven, musí oba výpravčí dokumentovat v telefonním zápisníku vždy, i když je hovor zaznamenan záznamovým zařízením.
- (7) Výpravčí může strojvedoucího zpravit o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej také rozkazem Pv, který strojvedoucímu nadiktuje telekomunikačním zařízením.
- (8) Pravidelný vjezd vlaku na záhlaví obsazené vozidly není dovolen. Při mimořádném vjezdu vlaku na záhlaví obsazené vozidly se musí uvést tato skutečnost v písemném rozkazu.
- (9) Vjezd vlaku na obsazenou kolej, ze které je postavena vlaková cesta pro odjezd jiného vlaku, je dovolen, jen pokud je vjezd dovolován návěstí **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů, PN, RPN** nebo písemným rozkazem (zpravení o jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla) a vjíždějícímu vlaku je označeno místo zastavení.
- (10) Výpravčí nesmí dovolit vjezd vlaku na obsazenou kolej, na které je dovolen (popř. nebyl ukončen) pohyb vozidel ve směru proti očekávané jízdě vlaku.
- (11) Je-li před místem obsazení koleje fyzicky obsazené stanoviště zaměstnance zúčastněného na přípravě vlakové cesty, je příkaz k přípravě vlakové cesty na obsazenou (kusou) kolej zároveň rozkazem pro tohoto zaměstnance, aby dával vjíždějícímu vlaku ruční návěst **Výstraha**.
- (12) Návěst **Výstraha** se nemusí dávat, byl-li vlak o vjezdu na obsazenou kolej zpraven u vjezdového (cestového) návěstidla, nebo pokud vlak vjíždí na návěst **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů, PN** nebo **RPN**.

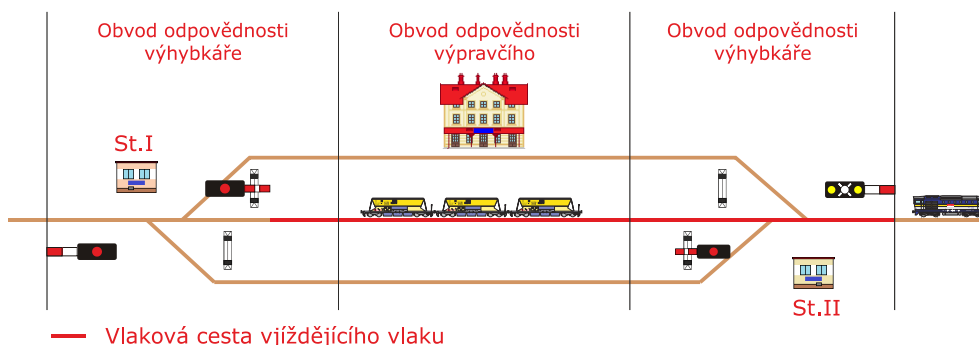
Čl. 326 Vjezd na kusou kolej

- (1) Kolej kusá je kolej ukončená zarážedlem.
- (2) Ve stanicích, kde vlaková cesta končí u hlavního návěstidla nebo u návěsti **Konec vlakové cesty**, která je umístěna před zarážedlem kusé koleje, se vjezd vlaku na tuto kolej nepovažuje za vjezd vlaku na kusou kolej.
- (3) Je-li hlavní návěstidlo umístěno za úrovní zarážedla a před zarážedlem není umístěna návěst **Konec vlakové cesty**, považuje se vjezd na tuto kolej za vjezd na kusou kolej.
- (4) Umisťovat hlavní návěstidlo za zarážedlo je od účinnosti tohoto předpisu zakázáno. Hlavní návěstidla umístěná za zarážedlem před účinností tohoto předpisu mohou být ponechána za zarážedlem do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.
- (5) Pravidelné vjezdy na kusou kolej nejsou dovoleny. Je-li v mimořádných případech nutné vjíždět na kusou kolej, musí být strojvedoucí zpraven o mimořádném vjezdu na kusou kolej. Pro vjezd na kusou kolej platí stejné podmínky jako pro vjezd na obsazenou kolej.
- (6) Není-li vlaková cesta na kusé koleji volná v celé délce, jedná se o vjezd vlaku na obsazenou kolej.
- (7) Při vjezdu na kolej, jejíž část je vyloučena a na konci provozované části koleje je umístěno přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj**:
- a) postupuje výpravčí jako při mimořádném vjezdu na kusou kolej;
 - b) strojvedoucí vlaku musí být zpraven o km poloze umístění přenosného návěstidla s návěstí **Stůj**.

Čl. 327 Příprava vlakové cesty na obsazenou kolej

- (1) Pro příkaz k přípravě vlakové cesty na kusou nebo obsazenou kolej se předepsaná znění doplní před číslem koleje slovy „na obsazenou“, „mimořádně na obsazenou“ nebo „mimořádně na kusou“.
- (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 znázornění na obrázku 447 tohoto článku), hlásí zaměstnanec zastavení rušícího posunu a správné přestavení výhybek pro vjezd vlaku telefonicky takto:

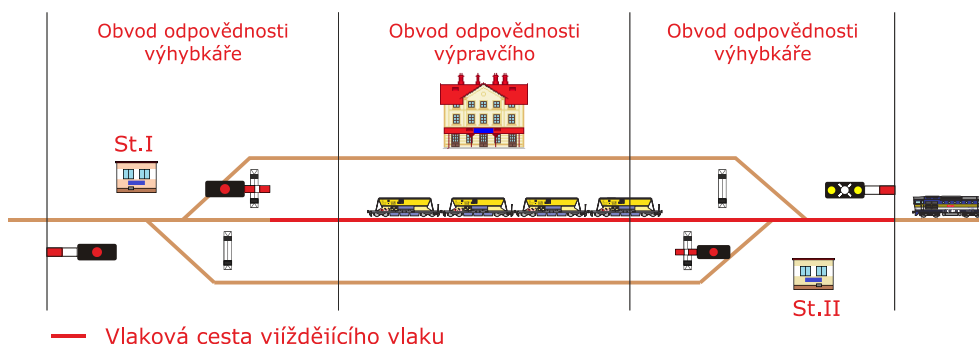
„Druhé stanoviště. Pro vlak 75 201 **za stanice Křinec** na obsazenou první kolej postaveno a volno. Zeman.“;



Obrázek 447

- c) na stanovištích, kde se hlásí provedení přípravy vlakové cesty telefonicky a kolej je v obvodu odpovědnosti volná jen zčásti (viz znázornění na obrázku 448 tohoto článku), 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.“



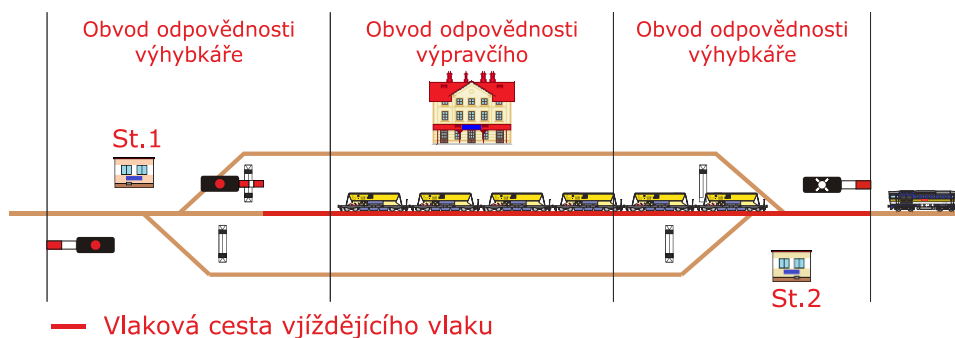
Obrázek 448

Nejsou-li v obvodu odpovědnosti zaměstnanci 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 znázornění na obrázku 449 tohoto článku), hlásí zaměstnanci vždy obsazení koleje takto:

„Druhé stavědlo. 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 zapíší zaměstnanci do příslušného sloupce místo časového údaje zkratku „obsaz“.



Obrázek 449

- (4) Stejně 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 nebo kusou kolej.

Čl. 328

Povinnosti strojvedoucího při vjezdu na obsazenou kolej

- (1) Při vjezdu vlaku na obsazenou kolej musí strojvedoucí upravit rychlost vlaku tak, aby od první pojížděné výhybky (od hlavního návěstidla, pokud není obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu) dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů (viz ale odst. 3 tohoto článku). Byl-li strojvedoucí písemným rozkazem zpraven o tom, za kterým návěstidlem bude kolej obsazena, jedná takto až od tohoto návěstidla.
- (2) Při **mimořádném** vjezdu na záhlaví, obsazené vozidly, musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů již od úrovně vjezdového návěstidla.
- (3) Strojvedoucí může najet na stojící vozidla za účelem svěšení bez zastavení, pokud byl o nutnosti svěšení vozidel informován návěstí **Stlačit** (ruční návěstí nebo telekomunikačním zařízením). Zaměstnanec může dávat návěst **Stlačit** (ruční návěstí nebo telekomunikačním zařízením), jen když se přesvědčí, že jsou stojící vozidla, na které je povoleno najetí, zajištěna proti ujetí.
- (4) Jestliže je dán pokyn k najetí na stojící vozidla, je jízda od vzdálenosti 10 m před stojícími vozidly považována za posun s posunovou četou; zaměstnancem řídícím posun je v tomto případě zaměstnanec, který dal pokyn k najetí na stojící vozidla.

Díl 15 Výprava a odjezd vlaku

Čl. 329 Všeobecná ustanovení

- (1) Žádný vlak nesmí odjet ze stanice (projet ve stanici) bez výpravy. Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení této kapitoly.
- (2) Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se může uskutečnit:
 - a) návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku nebo
 - b) návěstí **Odjezd**, danou výpravčím nebo
 - c) ústním rozkazem (v případě poruchy výpravky) nebo
 - d) telekomunikačním zařízením nebo
 - e) písemným rozkazem.
- (3) Výprava vlaků na tratích vybavených ETCS se řídí předpisem D1 ČÁST DRUHÁ³⁵.
- (4) **Výpravka** je ruční návěstidlo, které výpravčí používá k výpravě vlaku.
- (5) Výprava vlaků se přednostně uskutečňuje podle odst. 2 písm. a) tohoto článku.
- (6) Nelze-li výpravu vlaků uskutečnit podle odst. 2 písm. a) tohoto článku, provede výpravčí výpravu vlaku podle odst. 2 v pořadí písm. b) – e).
- (7) 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.
- (8) Každý dopravce musí svým předpisem stanovit pro doprovod vlaku postup před uvedením vlaku do pohybu, aby byla zachována bezpečnost cestujících i členů doprovodu vlaku při provozování drážní dopravy.
- (9) Rozkaz k odjezdu dává výpravčí vždy strojvedoucímu vedoucího vozidla. Ten uposlechne rozkazu jen tehdy, je-li si jist, že rozkaz k odjezdu platí pro jeho vlak. Strojvedoucí může uvést vlak do pohybu až po provedení úkonů před odjezdem, stanovených vnitřním předpisem dopravce.
- (10) Rozkaz k odjezdu u sunutého vlaku dává výpravčí vždy strojvedoucímu vedoucího vozidla. Dopravce svým vnitřním předpisem musí mít stanoven způsob komunikace mezi strojvedoucím a zaměstnancem v čele sunutého vlaku.
- (11) Má-li po rozkazu k odjezdu kterýkoli zaměstnanec závažný důvod, aby zabránil odjezdu vlaku, dá ihned návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (12) V případě, že návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** strojvedoucímu nedal výpravčí, musí strojvedoucí výpravčímu ohlásit, že byl zastaven návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky** a byl-li zastaven členem doprovodu vlaku, musí ohlásit i důvod zastavení.
- (13) V případě, že návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** dal jiný zaměstnanec Správy železnic, musí tento zaměstnanec výpravčímu neprodleně ohlásit, že dal návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky** a musí ohlásit i důvod dání této návěsti.
- (14) Byl-li vlak 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 po provedení výpravy vlaku:
 - a) návěstí hlavního návěstidla v případě, že předchozí výprava vlaku tímto návěstidlem nebyla výpravčím odvolána;
 - b) písemným rozkazem v případě, že předchozí výprava vlaku tímto písemným rozkazem nebyla výpravčím odvolána;

³⁵ Ode dne vydání předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ

- c) novou výpravou vlaku podle odst. 2 tohoto článku v případě, že výpravčí předchozí výpravu vlaku odvolal.
- (15) Pokud je z jakéhokoliv důvodu nutné, aby výpravčí odvolal již udělený rozkaz k odjezdu, musí postupovat následovně:
- a) výpravčí oznámí strojvedoucímu odvolání výpravy vlaku takto:
- „Ve stanici Řevnice ruším výpravu vlaku 550 ze druhé koleje **do stanice Třebeň. 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:
- „Ve stanici Řevnice je zrušena výprava vlaku 550 ze druhé koleje **do stanice Třebeň. Rozuměl Starý**“.
- (16) Teprve po potvrzení strojvedoucího, že pokynu o odvolání výpravy vlaku rozuměl (podle odst. 15, písm. b) tohoto článku), může výpravčí přestavit hlavní návěstidlo do polohy **Stůj** a případně odvolat vlakovou cestu.
- (17) 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 rozkazu k odjezdu podle odst. 15 tohoto článku.
- (18) 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 rozkazu k odjezdu zajistit, aby nedošlo k přestavení příslušných výhybek umístěním upamatovávací pomůcky.
- (19) Pokud výpravčí odvolává výpravu vlaku, která byla udělena písemným rozkazem, musí zneplatnit vydaný písemný rozkaz a novou výpravu vlaku uskutečnit novým písemným rozkazem.
- (20) Pokud došlo po výpravě vlaku na hlavním návěstidle k náhlé změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu vlaku nebo k náhlému zhasnutí návěstidla a strojvedoucímu se nepodařilo zastavit vlak před tímto návěstidlem, může pokračovat v další jízdě pouze se souhlasem výpravčího. Výpravčí může v tomto případě vlak vypravit pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky pro odjezd vlaku.
- (21) Zastavil-li vlak ve stanici před hlavním návěstidlem zakazujícím jízdu, smí pokračovat v další jízdě po změně návěstního znaku na návěst dovolující jízdu za podmínky, že toto návěstidlo stojí přímo u koleje a platí jen pro tuto kolej. V opačném případě může pokračovat v další jízdě jen na pokyn výpravčího podle odst. 28 tohoto článku.
- (22) Zastavil-li vlak po jeho výpravě na zastávce v obvodu stanice (odbočky) z důvodu nástupu a výstupu cestujících, postupuje strojvedoucí podle [Čl. 330](#) tohoto předpisu.
- (23) Zastavil-li vlak po jeho výpravě z jiného důvodu, než je uveden v odst. 12, 20 nebo 21 tohoto článku, musí strojvedoucí tuto skutečnost ohlásit výpravčímu a v další jízdě pokračuje na pokyn výpravčího.
- (24) Vlak připravený k odjezdu má stát čelem před odjezdovým (cestovým, popř. vloženým) 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 čelem za tímto návěstidlem.
- (25) Stojí-li vlak tak blízko před odjezdovým (cestovým, popř. vloženým) návěstidlem, že strojvedoucí jeho návěsti ze svého stanoviště nevidí, nebo stojí-li ve stanici vlak čelem za tímto návěstidlem, musí tuto skutečnost oznámit výpravčímu. Takto stojící vlak musí couvnout, aby byl čelem před tímto návěstidlem a strojvedoucí ze svého stanoviště viděl na jeho návěsti. Při couvnutí musí být dodržena veškerá ustanovení tohoto předpisu, platná pro posun.
- (26) Není-li možné z důvodu zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy (hlavně z důvodu bezpečnosti cestujících) s vlakem couvnout a čelo vlaku stojí za odjezdovým (cestovým, popř. vloženým) návěstidlem, nebo stojí-li vlak tak blízko před odjezdovým (cestovým, popř. vloženým) návěstidlem, že strojvedoucí jeho návěsti ze svého stanoviště nevidí, provede výpravčí výpravu vlaku, jako kdyby u této koleje nebylo hlavní návěstidlo.
- (27) Výpravčí při výpravě vlaku podle odst. 26 tohoto článku, musí postupovat následovně:

- a) u cestového (popř. vloženého) návěstidla, jako kdyby u koleje návěstidlo nebylo. Strojvedoucího vlaku musí zpravit, jakým způsobem mu bude povolena další jízda vlaku:
- aa) bude-li vlaková cesta pro jízdu vlaku postavena k dalšímu hlavnímu návěstidlu, udělí výpravčí souhlas s jízdou vlaku k tomuto návěstidlu takto:
- „Vlaku 601 v Šumné z první koleje k návěstidlu Sc1a jízda povolena.“ nebo
 - „Vlaku 601 v Šumné z první koleje k návěstidlu S1a jízda povolena.“
- ab) bude-li vlaková cesta pro odjezd vlaku postavena až za odjezdové návěstidlo (včetně povolující návěsti pro jízdu vlaku na odjezdové návěstidlo), strojvedoucího informuje, že bude vypraven jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, **za kterým stojí čelo vlaku nebo na jehož návěst nevidí**;
- b) u odjezdového návěstidla, strojvedoucího informuje, že bude vypraven jako při odjezdu ze stanice bez odjezdových návěstidel.
- (28) Strojvedoucí při další jízdě vlaku podle odst. 26 tohoto článku, musí jednat:
- a) u cestového (popř. vloženého) návěstidla následovně:
- aa) v případě, že obdržel od výpravčího pokyn k jízdě pouze k dalšímu hlavnímu návěstidlu, potvrdí výpravčímu udělený pokyn takto:
- „Vlaku 601 **ve stanici Šumná** z první koleje k návěstidlu S1a jízda povolena. Rozuměl strojvedoucí vlaku 601“.
- V obvodu výhybek přilehlých k návěstidlu, za kterým stojí vlak čelem (tam, kde obvod výhybek přilehlých k tomuto hlavnímu návěstidlu není, až k následujícímu hlavnímu návěstidlu), nesmí překročit rychlost 40 km/h a na následujícím hlavním návěstidle musí předpokládat návěst **Stůj**;
- ab) v případě, že byl výpravčím vypraven, nesmí strojvedoucí v obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu (tam, kde obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu není, až k následujícímu hlavnímu návěstidlu), překročit rychlost 40 km/h. Jakmile bezpečně zjistí, jaká je návěst na následujícím návěstidle, jedná po minutí obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu podle této návěsti;
- b) u odjezdového návěstidla, po výpravě vlaku jako při odjezdu ze stanice bez odjezdových návěstidel.
- (29) V případě, že čelo vlaku stojí za mechanickým hlavním návěstidlem, řídí se strojvedoucí návěstí tohoto návěstidla.
- (30) Výprava vlaku z koleje, která nemá odjezdové návěstidlo (vyjma stanic bez odjezdových návěstidel), může být uskutečněna jen výjimečně v nezbytných případech za podmínek stanovených ZDD stejným způsobem, jako při odjezdu ze stanice bez odjezdových návěstidel.
- (31) Strojvedoucí, vypravený ze stanice podle odst. 30 tohoto článku:
- a) návěstí **Odjezd**,
- b) ústním rozkazem,
- c) telekomunikačním zařízením,
- d) písemným rozkazem nebo
- musí při odjezdu vlaku odjíždět rychlostí nejvýše 40 km/h. Rychlost 40 km/h musí strojvedoucí dodržet, dokud poslední vozidlo nemine vjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy nebo úroveň vjezdového návěstidla správné koleje.
- (32) Strojvedoucí, který nevidí na odjezdové (cestové, vložené) návěstidlo a jeho návěst mu nebyla předvěstěna předchozím hlavním návěstidlem (samostatnou předvěstí, opakovací předvěstí, **vlakovým** zabezpečovačem), a byl vypraven:
- a) návěstí **Odjezd**,
- b) ústním rozkazem,
- c) telekomunikačním zařízením,
- d) písemným rozkazem nebo


musí za odjezdu vlaku předpokládat, že návěstidlo, na které nevidí, dovoluje jízdu vlaku rychlostí 40 km/h (popř. **PN**, **RPN**) a tuto rychlost nesmí překročit. Jakmile strojvedoucí bezpečně zjistí, jakou návěstí je dovolen odjezd vlaku, jedná podle této návěsti.

Čl. 330 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 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
 - b) po změně směru jízdy vlaku, je-li mezi čelem vlaku a nejbližším hlavním návěstidlem ve směru jízdy vlaku výhybka, centrální přechod s VZPK nebo přejezd s PZZ. Toto ustanovení platí i pro případ, že tímto nejbližším hlavním návěstidlem je vjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy.

Čl. 331 Výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla

- (1) Návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku (včetně **PN**) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu nebo k průjezdu vlaku. Výpravu vlaku návěstí hlavního návěstidla může výpravčí uskutečnit:
 - a) u odjíždějícího vlaku jen z dopravní koleje, u které je odjezdové, cestové nebo vložené návěstidlo, platné jen pro jednu kolej, popř. skupinové návěstidlo s indikátorem ukazujícím 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:
 - ba) byl-li dovolen vjezd vlaku návěstí, která nenařizuje zastavení ve stanici (a nebyl-li vlak zastaven u vjezdového návěstidla stanice s nezávislými návěstidly), a to i pokud výprava vlaku podle odst. a) není dovolena;
 - bb) v ostatních případech, jen pokud je dovolena i výprava odjíždějících vlaků návěstí hlavního návěstidla.
- (2) Stojí-li na téže koleji před odjezdovým, cestovým nebo vloženým návěstidlem připraveno k odjezdu více vlaků, platí rozkaz k odjezdu, daný návěstí hlavního návěstidla, jen pro první vlak stojící před tímto návěstidlem.
- (3) 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). Aby se strojvedoucí mohl řídit ustanovením odst. 2 tohoto článku, musí být zpraven o tom, že je vlakem prvním.
- (4) 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 odjezd vlaku (nebo tuto skutečnost zjistil z návěsti předchozího hlavního

- návěstidla, samostatné předvěsti, opakovací předvěsti 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, dovozuje odjezd vlaku (a ani tuto skutečnost nezjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, **samostatné** opakovací předvěsti nebo z vlakového zabezpečovače), vyžádá si od výpravčího výpravu vlaku jiným způsobem než návěstí tohoto hlavního návěstidla. Po výpravě vlaku a po provedení dopravcem předepsaných úkonů uvede vlak do pohybu;
- c) v případě, že strojvedoucí si není jistý návěstí předchozího hlavního návěstidla (samostatné předvěsti, opakovací **samostatné** předvěsti), které míjel v poloze, kdy **návěstidlo** návěst dovolující jízdu na následujícím hlavním návěstidle, musí postupovat podle písm. b) tohoto odstavce.
- (5) Předpokládá-li nebo zjistí-li výpravčí za snížené viditelnosti (mlha, hustý déšť, husté sněžení), že strojvedoucí bude vyžadovat výpravu vlaku jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, musí strojvedoucího informovat o změně způsobu výpravy vlaku a teprve poté může provést výpravu vlaku včetně obsluhy hlavního návěstidla.
- (6) Pokud výpravčí strojvedoucího neinformuje o změně způsobu výpravy vlaku podle odst. 5 tohoto článku, a strojvedoucí nevidí na návěst hlavního návěstidla, musí si před časem pravidelného odjezdu (před ukončením výstupu a nástupu cestujících u zpožděného vlaku, popř. před oznámeným časem, byl-li informován o prodloužení pobytu) výpravu vlaku od výpravčího vyžádat.
- (7) Ve všech případech, kdy byl výpravčí strojvedoucím požádán o výpravu vlaku jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla, musí výpravčí strojvedoucímu oznámit, jakým způsobem bude vypraven.
- (8) Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, je možná návěstí hlavního návěstidla při dodržení těchto dalších podmínek:
- a) ve stanici je možnost výpravy vlaků návěstí hlavního návěstidla ze všech kolejí, na kterých je možný výstup a nástup cestujících, a do všech směrů;
- b) stanice, v nichž je tento postup možný, stanoví příslušný náměstek generálního ředitele Správy železnic³⁶.
- (9) Stanice, ve kterých není výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, **dovolena návěstí hlavního návěstidla**, musí být v TJŘ označeny značkou „“ (symbol výpravky). 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. Ve stanicích, ve kterých není prostor pro výstup a nástup cestujících (nástupišť), se tato značka neuvádí.

Čl. 332

Pokyny k výpravě vlaku návěstí hlavního návěstidla 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) Pokud je ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla, mezi čelem vlaku a nejbližším hlavním návěstidlem:
- a) výhybka anebo
- b) centrální přechod s VZPK anebo
- c) přejezd s PZZ a

³⁶ V době schválení tohoto předpisu je to náměstek generálního ředitele pro řízení provozu.

poloha výhybky nebo činnost VZPK anebo PZZ není vzata do závislosti zabezpečovacího zařízení pro příslušnou odjezdovou vlakovou cestu, musí ZDD stanovit podmínky, za kterých smí výpravčí provést výpravu vlaku hlavním návěstidlem včetně toho, kdy smí příslušné návěstidlo obsloužit.

- (3) V ZDD musí být stanoveny podmínky pro případ, kdy za výhybkou nebo centrálním přechodem s VZPK nebo přejezdem s PZZ je hlavní návěstidlo, které není platné pro kolej, ze které je odjezd vlaku uskutečňován, ale je platné pro kolej za uvedenou výhybkou nebo přejezdem s PZZ a poloha této výhybky nebo činnost PZZ není vzata do závislosti zabezpečovacího zařízení pro příslušnou odjezdovou vlakovou cestu. V tomto případě musí být vlak z místa odjezdu vypravován výpravčím jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla.

Čl. 333 Výprava vlaku návěstí Odjezd

- (1) Výpravčí vypravuje návěstí **Odjezd**:
- a) všechny vlaky z kolejí, u kterých jsou skupinová odjezdová nebo skupinová cestová návěstidla bez indikátoru ukazujícího číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta (popř. při poruše tohoto indikátoru);
 - b) všechny vlaky 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:
 - da) z kolejí, u kterých jsou skupinová odjezdová nebo cestová návěstidla bez indikátoru ukazujícího číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta;
 - db) 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;
 - e) všechny vlaky odjíždějící kolem neobsluhovaného návěstidla (po předchozím zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o neobsluhování návěstidla) nebo odjíždějící na **RPN**, je-li to s ohledem na místní podmínky účelné a možné.
- (2) Výpravu vlaku návěstí **Odjezd** může výpravčí provádět i ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla.
- (3) Při výpravě vlaků s přepravou cestujících dá výpravčí návěst **Odjezd** strojvedoucímu vedoucího vozidla krátce před odjezdem vlaku.
- (4) Je zakázáno vlaku zastavujícímu pro výstup a nástup cestujících dávat návěst **Odjezd** dříve, než vlak zastaví, přestože jsou splněny všechny podmínky pro jeho bezpečný odjezd.
- (5) Strojvedoucí musí převzetí návěsti **Odjezd** potvrdit (viz [Čl. 129](#) odst. 8 tohoto předpisu).
- (6) V případě potřeby vyzve výpravčí návěstí **Pozor** strojvedoucího k převzetí návěsti **Odjezd**.
- (7) Návěst **Odjezd** (výpravčí drží denní výpravku obrácenou zeleným terčem, rozděleným bílým křížem, a s bílým okrajem směrem ke strojvedoucímu vedoucího vozidla vlaku [denní návěst]; výpravčí pohybuje svisle noční výpravkou obrácenou zeleným světlem směrem ke strojvedoucímu vedoucího vozidla [noční návěst]; viz znázornění na obrázku 450 tohoto článku) je:
- a) pokyn strojvedoucímu vedoucího vozidla vlaku, aby zahájil provedení úkonů před odjezdem vlaku, stanovené předpisem dopravce;
 - b) pokyn k následnému uvedení vlaku do pohybu:
 - ba) kolem cestového návěstidla s návěstí dovolující jízdu vlaku k následujícímu hlavnímu návěstidlu, na kterém může být návěst **Stůj**;
 - bb) pro odjezd vlaku nebo pokyn k projetí vlaku.



Obrázek 450

- (8) Pro zlepšení viditelnosti může výpravčí denní výpravkou provádět kratší svislé nebo vodorovné pohyby.
- (9) 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.
- (10) Výpravčímu je zakázáno vypravit vlak návěstí **Odjezd** proti návěsti zakazující jízdu vlaku na hlavním návěstidle v případě:
- a) že strojvedoucí nebyl zpraven písemným rozkazem o neobsluhování tohoto návěstidla nebo
 - b) u tohoto návěstidla není dávana **RPN**.
- (11) V případě, že strojvedoucí byl vypraven návěstí **Odjezd** a strojvedoucí zjistí, že na hlavním návěstidle, kolem kterého je mu dáván pokyn k jízdě vlaku, je návěst zakazující jízdu vlaku a není zpraven písemným rozkazem o neobsluhování tohoto návěstidla nebo není u tohoto návěstidla dávana **RPN**, 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.
- (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 odjíždějící vlak dává výpravčí návěst **Odjezd**, dokud strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku nepotvrdí převzetí této návěsti nebo než začne podle této návěsti jednat.
- (14) 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.
- (15) Výpravčí musí mít výpravku u sebe, pokud bude dávat strojvedoucímu ruční návěst **Odjezd**.
- (16) Nedává-li výpravčí návěst **Odjezd**, drží denní výpravku pod paží návěstním znakem k tělu, noční výpravku drží se zhasnutým zeleným světlem.
- (17) 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.

Čl. 334

Výprava vlaku písemným rozkazem

- (1) Písemný rozkaz s rozkazem k odjezdu smí být strojvedoucímu doručen jen na rozkaz výpravčího, který odpovídá za splnění podmínek pro odjezd vlaku. 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 strojvedoucímu.

- (2) Pokud výpravčí neseписuje písemný rozkaz sám, může nařídít sepsání písemného rozkazu (výhybkáři, strojvedoucímu) až po postavení příslušné vlakové cesty.
- (3) Text písemného rozkazu, kterým výpravčí uskuteční výpravu vlaku, zní takto:
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor ze „*třetí á*“ koleje do stanice Les odjezd.“ (tištěný písemný rozkaz),
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor z *páté* koleje do stanice Les odjezd.“ (ručně psaný písemný rozkaz).

Čl. 335

Výprava vlaku telekomunikačním zařízením

- (1) Výprava vlaku telekomunikačním zařízením zní takto:
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor ze „*třetí á*“ koleje do stanice Les odjezd.“ nebo
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor z *páté* koleje do stanice Les odjezd.“
- (2) Rozhlasem smí výpravčí uskutečnit výpravu vlaku jen tehdy, je-li na zhlaví, popř. před skupinovým odjezdovým nebo cestovým návěstidlem připraven k odjezdu jen jeden vlak.
- (3) Pokyn daný rozhlasem nemusí strojvedoucí opakovat.

Čl. 336

Výprava vlaku ústním rozkazem

- (1) Výpravu vlaku ústním rozkazem může výpravčí uskutečnit při poruše denní (noční) výpravky a jen pokud by jiným způsobem výpravy vlaku došlo ke zpoždění tohoto vlaku.
- (2) Výprava vlaku ústním rozkazem zní takto:
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor ze „*třetí á*“ koleje do stanice Les odjezd.“ nebo
 - „Vlak 78 856 ve stanici Bor z *páté* koleje do stanice Les odjezd.“

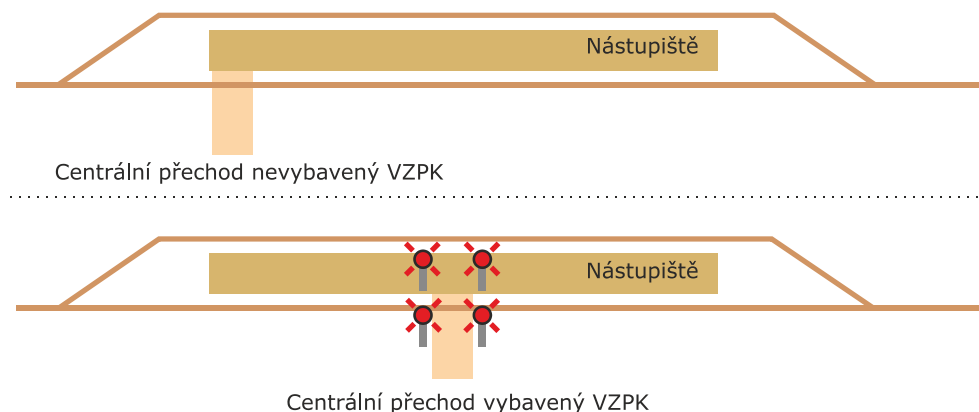
Díl 16

Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit

Čl. 337

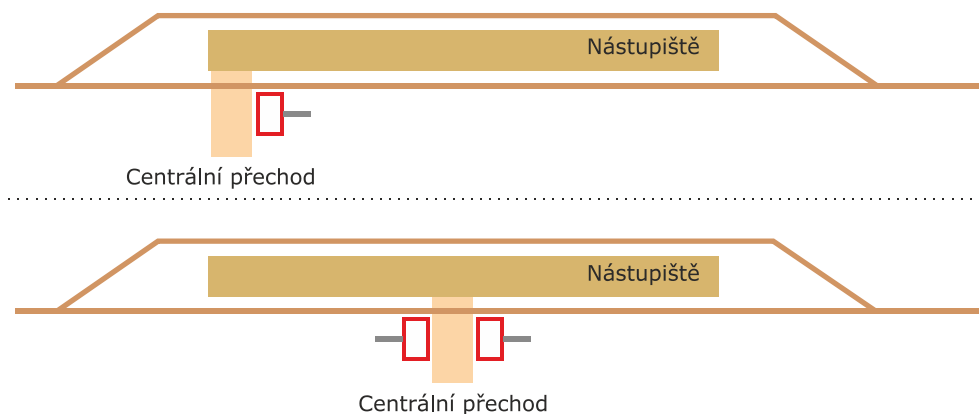
Všeobecná ustanovení

- (1) **Centrální přechod** je úrovněvé křížení přístupové komunikace pro cestující na poloostrovni nástupiště. Centrální přechod může být vybaven VZPK.



Obrázek 451

- (2) 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.
- (3) 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 [Čl. 440](#) a [Čl. 441](#) tohoto předpisu. V TTP musí být uvedeno, zda se jedná o centrální přechod vybavený VZPK nebo **nevybavený VZPK**.
- (4) V případě, že centrální přechod není kryt hlavním návěstidlem, musí být před centrálním přechodem umístěna návěst **Místo zastavení**.



Obrázek 452

- (5) Vjezdové koleje se určují hlavně se zřetelem k manipulaci vlaků ve stanici a k nastupování a vystupování cestujících.
- (6) 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.
- (7) Jízdou vlaku po jiných, než dopravních kolejích může výpravčí dovolit jen za mimořádných okolností a v nezbytných případech (při mimořádných událostech, výlukách apod.).
- (8) Podmínky pro jízdu vlaků po jiných než dopravních kolejích a způsob zajištění vlakové cesty musí být uvedeny v ZDD nebo ve VR.

Čl. 338

Povinnosti výpravčího při vjezdu a odjezdu vlaku

- (1) Vyžaduje-li to dopravní situace, může výpravčí změnit určenou kolej.

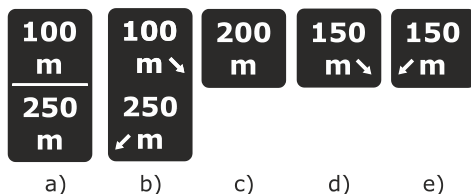
- (2) O změně vjezdové (odjezdové) koleje musí výpravčí zpravit:
- a) staniční zaměstnance,
 - b) zaměstnance dopravce,
- v případě, že změna vjezdové (odjezdové) koleje má vliv na manipulaci na vlaku nebo musí být zajištěna bezpečnost cestujících jak při nástupu, tak i při výstupu.
- (3) Zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty ohlásí výpravčí změnu vjezdové (odjezdové) koleje příkazem k přípravě vlakové cesty.
- (4) Změnit vjezdovou kolej v době, kdy vjezdové (cestové) návěstidlo již dovoluje jízdu, není dovoleno. Návěstidlo je třeba nejprve přestavit na návěst **Stůj** při dodržení podmínek stanovených tímto předpisem.
- (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. 340](#), [čl. 341](#) a [Čl. 342](#) tohoto předpisu.
- (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.).

Čl. 339

Místo, kde má vlak zastavit

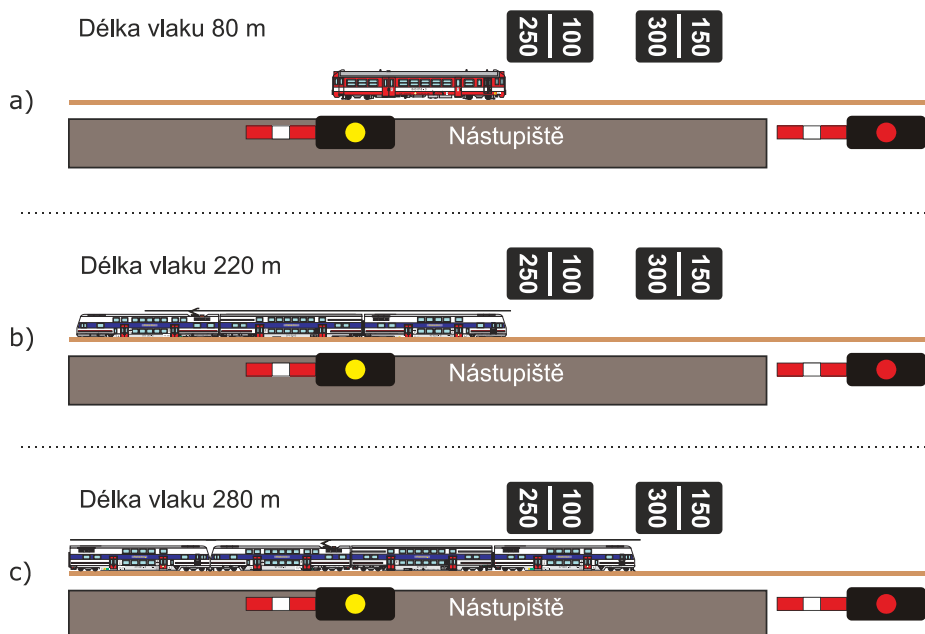
- (1) Není-li místo zastavení označeno nebo není-li určeno předpisy pro provozování dráhy, musí vlak zastavit ve stanici před hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje s návěstí zakazující jízdu vlaku. Tam, kde takové návěstidlo přímo u koleje není, musí zastavit nejdále před návěstí **Konec vlakové cesty**.
- (2) Místo, kde musí vlak osobní dopravy zastavit pro výstup a nástup cestujících, může být ve stanici označeno:
- a) hlavním návěstidlem s návěstí **Stůj**;
 - b) návěstí **Místo zastavení**;
 - c) přenosnou návěstí **Stůj**;
 - d) návěstí **Stůj** dávanou červeným praporkem nebo malým červeným terčem;
 - e) návěstí **Konec nástupiště**.
- (3) Místo doporučeného zastavení vlaku osobní dopravy zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, které bylo oznámeno cestujícím, může být ve stanici také označeno:
- a) značkou označující příslušné místo zastavení ve vztahu k délce vlaku (znázornění na obrázku 453 tohoto článku);

- b) značkou uvedenou a vysvětlenou v TJŘ. Místo zastavení musí být v kolejišti označeno a vzhled i význam tohoto označení musí být popsán v TTP (u pravidelně zastavujících vlaků). Ustanovení tohoto písmene se nevztahuje na písm. a) tohoto odstavce.
- (4) Značka označující příslušné místo zastavení ve vztahu k délce vlaku (dále jen „ukazatel délky“) je černá **obdélníková** deska s bílým číslem udávajícím délku vlaku v metrech.



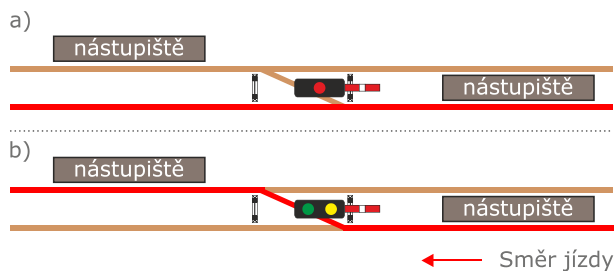
Obrázek 453

- a) ukazatel délky označuje společné místo pro dvě různé délky vlaků; horní hodnota určuje délku vlaku, který uvolní kolej před cestovým návěstidlem, dolní hodnota určuje délku dlouhého vlaku, který neuvolní kolej před cestovým návěstidlem.
- b) ukazatel délky označuje místo pro dvě různé délky pro každou kolej zvlášť;
- c) ukazatel délky označuje místo pro obě koleje;
- d) ukazatel délky označuje místo pro kolej vpravo;
- e) ukazatel délky **označuje** místo pro kolej vlevo.
- (5) Ukazatel délky se vždy umísťuje na opačné straně koleje než je nástupiště. Pokud je umístěn mezi kolejemi, u kterých je nástupiště, platí pro obě koleje. V případě, že některá z uvedených hodnot na ukazateli délky platí pouze pro jednu kolej, musí být u příslušné hodnoty doplněna bílá šikmá šipka směřující ke koleji, pro kterou platí.
- (6) Hodnota délky se na ukazatelích délky u jedné koleje může vyskytnout pouze jednou, a to i v případě že ukazatele délky označují společná místa pro dvě různé délky vlaků [viz odst. 4 písm. a) tohoto článku].
- (7) Strojvedoucí zastaví vlak u toho ukazatele délky, který udává stejnou nebo nejbližší vyšší hodnotu délky jeho vlaku. Např. u koleje je umístěn ukazatel délky s hodnotou délky 100 m a 250 m [viz obrázek 452 písm. a) tohoto článku]. Strojvedoucí vlaku, který je dlouhý 80 m zastaví u ukazatele délky s hodnotou 100 m [viz obrázek 453 písm. a) tohoto článku]; strojvedoucí vlaku, který je dlouhý 220 m zastaví u **ukazatele** délky s hodnotou 250 m, viz obrázek 453 písm. b) tohoto článku]; **strojvedoucí** vlaku, který je dlouhý 280 m zastaví u **ukazatele** délky s hodnotou 300 m, viz obrázek 453 písm. c) tohoto článku].



Obrázek 454

- (8) 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 nejbližší u výpravní budovy nebo podchodu (lávky), není-li místo zastavení určeno podle odst. 2, popř. 3 tohoto článku.
- (9) Pro všechny druhy vlaků je možno určit místo zastavení v TTP, jen pokud je zapotřebí, aby vlaky zastavily čelem na vzdálenost kratší než 10 m před světelným cestovým, vloženým nebo odjezdovým návěstidlem, a to vždy jednotně pro všechny vlaky příslušného směru.
- (10) Pokud je to možné s ohledem na délku vlaku a délku vjezdové koleje (popř. délku nástupiště), musí strojvedoucí vlak ve stanici zastavit tak, aby vlak uvolnil zadní námezník na vzdálenost nejméně 20 m a hranici **kolejového úseku**.
- (11) V případě, že je nástupiště rozděleno hlavním návěstidlem na dvě části a na tomto hlavním návěstidle je návěst dovolující jízdu, 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, musí strojvedoucí celým vlakem minout toto návěstidlo.
- (12) 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 znázornění na obrázku 455 tohoto článku):
- a) má-li strojvedoucí zastavit u prvního nástupiště ve směru jízdy, nesmí výpravčí dovolit jízdu za hlavní návěstidlo umístěné za tímto nástupištěm [viz znázornění na obrázku 455 a) tohoto článku];
 - b) má-li strojvedoucí zastavit u druhého nástupiště ve směru jízdy, musí výpravčí dovolit jízdu za hlavní návěstidlo umístěné před tímto nástupištěm [viz znázornění na obrázku 455 b) tohoto článku]. V tomto případě musí:
 - ca) strojvedoucí zastavit až u druhého nástupiště;
 - cb) výpravčí musí zajistit, že cestující budou informováni dostatečně včas, ke kterému nástupišti vlak přijede.



Obrázek 455

- (13) Je-li třeba, aby vlak zastavil na určitém místě, nebo je-li třeba změnit místo zastavení u pravidelně zastavujícího vlaku (obvyklé místo zastavení nebo ukazatel délky), musí výpravčí:
- a) označit místo zastavení ruční nebo přenosnou návěstí **Stůj**, popř. přenosnou návěstí **Místo zastavení**. V případě, že je u nástupiště dávana ruční nebo přenosná návěst **Stůj** nebo přenosná návěst **Místo zastavení**, ukazatel délky pro strojvedoucího neplatí;
 - 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**.
- (14) Místo zastavení, určené TTP, může výpravčí změnit písemným rozkazem.
- (15) 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 přednostům PO (ředitelům CDP) těch stanic, kterých se jím vydaná opatření týkají.
- (16) 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.**
- (17) 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.
- (18) Byl-li projíždějící vlak s přepravou cestujících zastaven u nezávislého vjezdového (cestového) návěstidla, nebo pokud návěst vjezdového (cestového) návěstidla prikazuje 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).
- (19) 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.

Čl. 340

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 (nařídí strojvedoucímu dávat návěst **POZOR**).

Čl. 341

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 ZDD určeným zaměstnancem 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:
 - ba) o povinnosti dávat opakovaně návěst **Pozor** od úrovně vjezdového návěstidla;
 - bb) o skutečnosti, že přes centrální přechod nesmí překročit rychlost 10 km/h, dokud čelo vlaku (PMD) nemine centrální přechod.
- (3) ZDD stanoví způsob:
 - a) informování o poruše staničního rozhlasu zaměstnance, který staniční rozhlas obsluhuje;
 - b) předání informace o poruše staničního rozhlasu výpravčímu, pokud staniční rozhlas neobsluhuje výpravčí sám.

Čl. 342
Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici
s úrovnovým 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 zařídí 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 vlaku 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 úrovnový 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), ale výpravčí musí dodržet ustanovení odst. 12 tohoto článku.
- (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 četou 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) Výpravčí musí strojvedoucího vlaku (PMD, posunového dílu), který má jet po bližší koleji podle odst. 12 tohoto článku, zpravit písemným rozkazem o možném **ohrožení cestujících** stojícího vlaku osobní dopravy na vzdálenější koleji a nařídít mu rychlost 10 km/h v prostoru nástupiště takto:

*„Z důvodu zajištění **bezpečnosti** cestujících nepřekročte kolem nástupiště rychlost 10 km/h a dávejte **opakovaně** návěst POZOR.“*

- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Případná další nutná opatření k zajištění bezpečnosti cestujících, vzhledem k místním poměrům, stanoví ZDD.

Čl. 343

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.
- (2) O mimořádném zastavení (projíždění) vlaku ve stanici (v zastávce, na nákladišti apod.) podle odst. 1 tohoto článku zpravuje výpravčí.
- (3) Dopravce musí mít k plánovanému mimořádnému zastavení ve stanici (v zastávkách nebo nákladištích) souhlas Správy železnic (pověřeného zaměstnance OSŘP nebo provozního dispečera). V tomto případě za zpravení strojvedoucího odpovídá dopravce.
- (4) **Byl-li strojvedoucí výpravčím zpraven (telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici (vyjma případů podle odst. 6 tohoto článku), ale zastavení není třeba, dá výpravčí pokyn k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo telekomunikačním zařízením. Pokud dal výpravčí svolení 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 možnosti zastavit před tímto návěstidlem.**
- (5) Svolení k průjezdu podle odst. 4 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.
- (6) Je-li vlak zpraven písemným rozkazem o mimořádném zastavení a zastavení není třeba, výpravčí musí dát svolení k průjezdu návěstí **Odjezd** nebo vypravením vlaku telekomunikačním zařízením. Nedal-li výpravčí toto svolení, musí strojvedoucí s vlakem vždy zastavit bez ohledu na to, jakou návěstí je mu vjezd a odjezd dovolován. Pokud je ale strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení pro výstup a nástup cestujících, musí zastavit vždy.
- (7) 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.
- (8) 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. 7 písm. a) – f) tohoto předpisu.
- (9) V případech, kdy má být vlak o mimořádném zastavení zpraven písemným rozkazem, zpraví se ve zpravovací nebo výchozí stanici, není-li to možné, zpraví se i v jiné bližší nácestné stanici, kde naposledy zastavuje.
- (10) 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.
- (11) 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.
- (12) 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, např.:
„Zastavení ve stanici Nymburk hl. n. je z dopravních důvodů.“;
- b) o mimořádném projetí na zastávkách nebo ve stanicích s výlukou dopravní služby výpravčího.
- (13) Pokud ve stanici s nezávislými návěstidly přechází:
- a) trasa vlaku zastavujícího na trasu vlaku projíždějícího, nebo
- b) trasa vlaku projíždějícího na trasu vlaku zastavujícího
- musí být vždy stanoveno, zda trasa vlaku ve stanici, v níž se trasa lomí, je projíždějící nebo zastavující a strojvedoucí o tom musí být zpraven písemným rozkazem.
- (14) Není-li strojvedoucí o skutečnostech podle odst. 13 tohoto článku zpraven písemným rozkazem, musí výpravčí považovat tento vlak vždy za projíždějící.
- (15) Je-li nutno dodržet zastavení vlaku (zpravení písemným rozkazem, informace o mimořádnostech u vlaku apod.), musí výpravčí zajistit upamatovací 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.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) O mimořádném zastavení nebo projíždění vlaku zpraví výpravčí vždy všechny zúčastněné staniční zaměstnance.

Díl 17 Výluka dopravní služby

Čl. 344 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 nařídít bez ohledu na to, zda v době jejího konání vlaky příp. PMD (vyjma PMD na vyloučené koleji) jezdí nebo nejedí.
- (3) Výluka dopravní služby závoráře je možná jen v době, kdy v době jejího konání vlaky příp. PMD (vyjma PMD na vyloučené koleji) nejedí 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 OŘ ve VR;
 - c) mimořádně z důvodu nepředpokládaného neobsazení pracoviště výpravčího (např. náhlé zdravotní potíže výpravčího, nařízená karanténa na pracovišti z důvodu virové epidemie apod.). Může být zavedena pouze na nezbytně nutnou dobu 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 PO, které musí obsahovat:
 - a) název dopravní (stanoviště), již se mimořádná výluka dopravní služby týká;
 - b) kterým zaměstnancům a do kterých dopravních se začátek a konec výluky dopravní služby ohlašuje;
 - c) je-li stanice (odbočka) za výluky dopravní služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. hláskářem) 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 (včetně zajištění funkčnosti základního rádiového spojení) a zabezpečovací zařízení, způsob jeho obsluhy, pokud není uveden v předpise pro obsluhu zabezpečovacího zařízení;
 - g) způsob zajištění odstavených vozidel na manipulačních kolejích, popř. i dopravních kolejích proti ujetí;
 - h) seznam přejezdů s PZZ v celém úseku mezi obsazenými dopravními a opatření pro obsluhu a kontrolu PZZ podle podkladů dodaných OSPD;
 - i) zda je, nebo není za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD povolena;
 - 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 PO stanovit svým rozkazem.
- (8) Ve VR musí být uvedeny podmínky pro výluku zařízení dopravní cesty, včetně případných opatření v době konání výluky dopravní služby.

Čl. 345 Jízdy vlaků a posunu mezi dopravními 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.
- (6) 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.
- (7) Pokud je za výluky dopravní služby strážníka oddílu dovolena jízda vlaků, přestaví se oddílová návěstidla do polohy dovolující jízdu nebo se zneplatní.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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 krycího.

Čl. 346 Rozkaz o výluce dopravní služby

- (1) Pracoviště s pravidelnou výlukou dopravní služby určí OSŘP v Rozkaze o výluce dopravní služby, který je přílohou ZDD na všech pracovištích, kterých se týká. Tento rozkaz musí obsahovat:
 - a) název dopravní (stanoviště), jíž se výluky 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. hláskářem) nebo zaměstnancem, vykonávajícím dozor;
- e) platnost hlavních návštěvidel, 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) podmínky a způsob zajištění odstavených vozidel na manipulačních kolejích, popř. i dopravních kolejích proti ujetí;
- i) seznam přejezdů s PZZ v celém úseku mezi obsazenými dopravními a opatření pro obsluhu a kontrolu PZZ podle podkladů dodaných OSPD;
- j) opatření pro obnovení **šuntovací schopnosti** kolejových obvodů a pro zajištění bezpečnosti při ztrátě šuntovací schopnosti v průběhu výluky dopravní služby;
- k) zda je, nebo není za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD dovolena;
- l) zda je, nebo není za výluky dopravní služby ve stanici povolen posun;
- m) 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.
- (3) Ve stanici s ústředně přestavovanými výhybkami, může být aplikován postup podle odst. 2 tohoto článku, pouze v případě, že stanice s výlukou dopravní služby výpravčího je obsazena výhybkářem.
- (4) O výluce dopravní služby ve stanicích, na odbočkách, hradlech, hláskách a závorářských stanovištích vydá OR jeden souhrnný rozkaz.
- (5) V případě, že podle odst. 1 písm. l) 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 zahájení posunu;
- c) za jakých podmínek může výhybkář udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k zahájení 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.

Čl. 347 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 dopravním **zahájení výluky dopravní služby takto**:
*„Výluky dopravní služby ve stanici Janov (na hradle, hlásce, stanovišti) **zahájena** ve 21:30. 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**:
*„Výluka dopravní služby ve stanici (na hlásce, hradle, stanovišti) Karlov **ukončena** v 6:20. Drozda.“*
- (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),
 - 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.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, kterému je ohlášeno zahájení nebo ukončení výluky dopravní služby, hlášení dokumentuje ve schválené provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci) červeně s uvedením příjmení ohlašujícího zaměstnance **takto**:
*„V 17:40 **zahájena výluka dopravní služby ve stanici Nižbor. Rosol**“.*
Ostatní zaměstnanci v telefonním zápisníku.

Čl. 348 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) **Správy železnic. 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 OŘ nebo jím stanoveným zástupcem. V tomto případě vedoucí dispečer (příp. provozní dispečer) Správy železnic operativní příkaz nevydává.
- (3) Mimořádně může být výluka dopravní služby zrušena nebo změněna její časové vymezení pouze z nařízení vedoucího dispečera (příp. provozního dispečera) Správy železnic, 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 OŘ 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) – c) tohoto odstavce.
- (5) Opatření ředitele OŘ podle odst. 4 tohoto článku, musí být součástí ZDD.

Čl. 349

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. Nemá-li tato podmínka splněna, musí být o výluce dopravní služby výpravčího strojvedoucí zpraven písemným rozkazem.
- (3) Strojvedoucího vlaku, který pro zpoždění nebo náskok pojede v době výluky dopravní služby výpravčího nebo strážníka oddílu, ačkoli by podle JŘ měl jet v době, kdy je stanice (hláska, hradlo) zaměstnancem obsazena, musí výpravčí obsazené stanice, která s takovou stanicí (hláskou, hradlem) sousedí, zpravit písemným rozkazem takto:
- „*Ve stanici Teplá je výluka dopravní služby výpravčího*“ nebo
 - „*Na hlásce Skláře je výluka dopravní služby hláskaře*“.
- (4) O zrušení výluky dopravní služby výpravčího a strážníka oddílu musí být strojvedoucí všech vlaků, jedoucích v době zrušené výluky dopravní služby, zpraven písemným rozkazem v poslední stanici obsazené výpravčím takto:
- „*Ve stanici Hřivice se výluka dopravní služby výpravčího nekoná.*“, nebo
 - „*Na hlásce Skláře se výluka dopravní služby hláskaře nekoná.*“.
- Stejně tak musí být zpraven strojvedoucí vlaku, který má jet za výluky dopravní služby, ale pro zpoždění nebo náskok jede v době, kdy je již výluka dopravní služby ukončena nebo ještě nebyla zahájena.
- (5) 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.

Díl 18 Dopravní dokumentace

Čl. 350 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 Správy železnic;
 - 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 Správy železnic. 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 pověřeni kontrolou červeně.
- (5) V případě, že je nutno opravit (zrušit) zapsaný údaj do tištěné dopravní dokumentace, škrtně zaměstnanec údaj tak, aby zůstal čitelný. Platný údaj zaměstnanec запиše 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) Zkrácené názvy dopraven, zastávek nebo nákladišť musí být schváleny schvalovatelem ZDD a v ZDD uvedeny. Povoleno 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.).
- (8) 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.
- (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 запиše časovým údajem a podpisy obou zaměstnanců, např.:

„V 17:40 **předala**: Bejdová, převzal: Lněnička“.
- (10) Datum nového dne se zaznamená červeně na nejbližší volný řádek příslušné dopravní dokumentace (v dopravním deníku dvouřádek). Datum se uvádí **takto**:
 - 1. 1. 2022 nebo
 - 1. ledna 2022.
- (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.

Čl. 351 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 předpisu³⁷, 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 odchýlně od ustanovení tohoto předpisu. Úprava takto vedeného dopravního deníku musí být uvedena v ZDD nebo musí být řešena návodem k obsluze, který dodá dodavatel příslušného zařízení. Tento návod k obsluze musí být součástí ZDD. Příslušné pasáže ZDD, týkající se vedení, zápisů a úpravy dopravního deníku musí být upraveny podle návodu k obsluze.
- (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) Vzor dopravního deníku je uveden v „Příloze C.1.3“ tohoto předpisu, včetně způsobu vyplňování údajů.

Čl. 352 Telefonní zápisník

- (1) Telefonní zápisník je tiskopis, do kterého zaměstnanci zapisují údaje o hovorech uskutečněných při telefonním nebo rádiovém zařízení včetně jeho obsahu (při zápisu pokynu, ohlášeného závazným slovním zněním, musí být tento zápis doslovný), popř. i jiné zápisy, nařízené tímto nebo jiným předpisem Správy železnic. Hlášení telefonním nebo rádiovým zařízením nemusí zaměstnanec dokumentovat v telefonním zápisníku v případě, že hlášení je dokumentováno v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy v náhradní dokumentaci).
- (2) Zápisy v telefonním zápisníku mohou být nahrazeny záznamem hovoru, pořízeným záznamovým zařízením na jiných médiích, pouze v případě, že výpravčí má možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout. Na záznamu hovoru musí být registrován datum a čas zaznamenávaných informací. Činnost záznamového zařízení musí být trvale kontrolována.
- (3) Zápis v telefonním zápisníku musí být proveden:
 - a) nařizují-li to výslovně příslušná ustanovení tohoto předpisu nebo jiný vnitřní předpis Správy železnic (např. předpis Bp1);
 - b) v případě poruchy záznamového zařízení;
 - c) v případě, že výpravčí nemá možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout (např. záznamové zařízení je umístěno v místnosti, do které nemá výpravčí přístup nebo je záznamové zařízení umístěno v jiné stanici).
- (4) V případě, že tento předpis nařizuje provedení zápisu červeně do telefonního zápisníku, použije se červená barva u všech údajů zapsaných v příslušném zápise (tzn. čas, číslo zprávy, stanice, obsah zprávy).

³⁷ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

- (5) Ve všech případech, kdy je v tomto předpisu uvedeno, že jiný zaměstnanec provádí zápis do telefonního zápisníku výpravčího (výhybkáře, strážníka oddílu apod.), je tímto myšleno i hlášení provedené prostřednictvím telefonního nebo rádiového zařízení, které musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením. Je-li hlášení prováděno telefonním zařízením, musí hlášení obsahovat i telefonní číslo, ze kterého je hlášení prováděno.
- (6) **Dokumentuje-li** výpravčí hlášení podle odst. 5 tohoto článku, musí po provedení zápisu do telefonního zápisníku zápis přečíst zaměstnanci, který hlášení prováděl a ten musí výpravčímu potvrdit, že provedený zápis odpovídá skutečností, které mu ohlásil. Nesouhlasí-li zápis, musí být výpravčím opraven podle pokynů zaměstnance, který hlášení prováděl.
- (7) Vzor telefonního zápisníku a další podrobnosti o jeho vedení jsou uvedeny v předpise T1.

Čl. 353

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) Vzor zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty je uveden v „Příloze C.1.4“ tohoto předpisu, včetně způsobu vyplňování údajů.

Čl. 354

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) Vzor zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů je uveden v „Příloze C.1.5“ tohoto předpisu, včetně způsobu vyplňování údajů.
- (3) Zápisník předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého závoráři zapisují předvídané odjezdy a údaje o jízdách PMD.
- (4) Vzor zápisníku předvídaných odjezdů je uveden v „Příloze C.1.6“ tohoto předpisu, včetně způsobu vyplňování údajů.

Díl 19

Písenné rozkazy

Čl. 355

Všeobecná ustanovení

- (1) O mimořádnostech, týkajících se provozování dráhy, musí být zpraven strojvedoucí vedoucího vozidla (zaměstnanec v čele sunutých vozidel) písemným rozkazem. Strojvedoucí musí být vždy zpraveni o mimořádnostech i pro případnou jízdu proti správnému směru.
- (2) Písenné rozkazy musí být jasné, stručné a na všech průpisech dobře čitelné, aby byly vyloučeny omyly a pochybnosti. Pokyny na prvopise a průpise se musí obsahově i pořadím shodovat.

- Výpis z D1 pro výpravčí
- (3) Pokyny musí být v písemných rozkazech seřazeny podle směru jízdy vlaku (kromě předtištěných pokynů) a musí být na všech listech rozkazu umístěny vodorovně. Ve všech případech je nutno uvádět co nejpřesnější vymezení polohy místa, kterého se pokyn týká. Kilometrická poloha se uvádí s přesností na tisíce (např. 21,200).
 - (4) V písemných rozkazech je nutno uvádět jen pokyny související s jízdou vlaku (PMD, posunových dílů), které strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku, PMD nebo posunového dílu) musí splnit nebo se jimi musí řídit.
 - (5) Ve všech případech, kdy výpravčí nařizuje strojvedoucímu sepsání písemného rozkazu, musí nejprve strojvedoucímu nařídit zastavení vlaku (PMD, posunového dílu), jestliže již nestojí, a teprve po oznámení strojvedoucímu, že vlak (PMD, posunový díl) stojí, může strojvedoucímu diktovat pokyny do písemného rozkazu.
 - (6) Místo ručně psaných pokynů se může používat pokynů buď vytištěných přímo na písemných rozkazech, nebo vytištěných na nálepkách a nalepených na prvopis i na vydaný průpis písemného rozkazu.
 - (7) Pokyny v předtištěných tiskopisech písemných rozkazů (vyjma všeobecného písemného rozkazu, dále jen „rozkaz V“) jsou číslovány arabským číslem. V případě potřeby může být pokyn označen i indexem [„a“], „b“) atd.]. Při použití rozkazu V se pokyny číslují podle tohoto odstavce pouze v případě, že je jiný písemný rozkaz nahrazován rozkazem V.
 - (8) Nálepka se nesmí používat na písemných rozkazech v případě, kdy je písemný rozkaz tištěn prostřednictvím provozní aplikace, nebo jsou-li pokyny strojvedoucímu diktovány telekomunikačním zařízením.
 - (9) Nálepky se nesmí na písemném rozkaze překrývat, musí být umístěny jen na nepotištěné a nepopsané části rozkazu V nebo v části „Jiné příkazy“ ostatních druhů písemných rozkazů a jejich celkový počet se musí v písemném rozkaze poznamenat např. „jedna nálepka“ na volné místo tiskopisu písemného rozkazu.
 - (10) Číslo kolejí se v písemných rozkazech uvádí:
 - a) **arabskou číslicí** u rozkazů tištěných prostřednictvím provozní aplikace nebo je-li pokyn vytištěn na nálepce, včetně čísla koleje;
 - b) **slovy** u písemných rozkazů, které jsou ručně sepisovány a to i v případě, že je do tištěného písemného rozkazu (nálepky) číslo koleje dopisováno ručně.
 - (11) Pojmem „dopravna“ v písemných rozkazech s předtištěnými pokyny se rozumí název dopravní bez označení druhu dopravní (např. „Z dopravní Ostroměř ...“, „Z dopravní Sobotka ...“ apod.).
 - (12) V písemných rozkazech se názvy dopravní nesklouňují, ale název dopravní se vždy doplní i o druh dopravní např. „ve stanici Hýskov“ nebo „v ŽST Hýskov“, „v odb. Tunel“ apod. Je-li v příkladu písemného rozkazu uveden text (včetně závazného textu) „ve stanici“ může výpravčí použít i text „v ŽST“.
 - (13) V pokynech je dovoleno používat obecně platné zkratky např. ŽST, km, h, min, případně zkrácené názvy dopravní, zastávek nebo nákladíšť, vylučující pochybnosti (např. Ml. Boleslav hl. n., P.-Rosice n. L.).
 - (14) Zaměstnanec, který písemný rozkaz vydává, musí zkontrolovat, že průpis písemného rozkazu je čitelný. Zjistí-li, že není průpis čitelný, musí zajistit, aby vydaný rozkaz byl čitelný.
 - (15) Zaměstnanec, který rozkaz přijímá, je povinen si jej přečíst ještě před podepsáním rozkazu. Podpisem na prvopisu písemného rozkazu přebírající zaměstnanec potvrzuje, že se s pokyny v písemném rozkazu seznámil a písemný rozkaz převzal.
 - (16) Pokud je pokyn (jsou pokyny) v rozporu s tímto předpisem nebo zaměstnanec, který rozkaz přijímá, zjistil, že pokyn neodpovídá skutečnému stavu infrastruktury, odmítne jej podepsat a oznámí zaměstnanci, který mu písemný rozkaz doručil, důvod odmítnutí převzetí písemného rozkazu.
 - (17) Zaměstnanec, který písemný rozkaz doručoval, musí odmítnutí převzetí písemného rozkazu ohlásit neprodleně zaměstnanci, který písemný rozkaz sepisoval (nebo nařídil jeho sepsání), není-li tím zaměstnancem sám, včetně důvodu odmítnutí převzetí písemného rozkazu.

- (18) Zaměstnanec, který písemný rozkaz sepisoval (nebo nařídil jeho sepsání), musí chybné pokyny opravit nebo sepsat nový písemný rozkaz se správnými pokyny. V případě, že přebírající zaměstnanec přesto odmítá převzít písemný rozkaz, musí výpravčí o odmítnutí převzetí písemného rozkazu zaměstnancem zpravit provozního dispečera, který u příslušné OJ ověří správnost údajů uváděných v písemném rozkaze a rozhodne o dalším postupu.
- (19) V případě, že výpravčí nemůže sám ověřit správnost pokynu v písemném rozkaze (např. zadání pomalé jízdy, umístění přenosných i nepřenositelných návěstidel), musí tuto skutečnost oznámit provoznímu dispečerovi, který u příslušné OJ ověří správnost údajů uváděných v písemném rozkaze a rozhodne o dalším postupu.
- (20) V odůvodněných případech může písemné rozkazy doručit zaměstnanec určený ZDD nebo zaměstnanec pověřený výpravčím. Písemný rozkaz se v tomto případě považuje za doručený, je-li zaměstnancem pověřeným k doručení oznámeno, že byl rozkaz přijat a podepsán.
- (21) Svazek písemných rozkazů Příkaz vlaku (dále jen „rozkaz Pv“) musí mít k dispozici strojvedoucí na každém činném nebo k službě pohotovém hnacím vozidle (SHV), včetně zaměstnance, který obsluhuje sběrač u vozidel, jejichž pohon není na napájení z trakčního vedení závislý, ale má během jízdy zdvižený sběrač (např. měřící vůz).
- (22) Svazek písemných rozkazů Všeobecný rozkaz pro PMD (dále jen „rozkaz V PMD“) musí mít k dispozici strojvedoucí na každém činném nebo k službě pohotovém hnacím vozidle (SHV), které jede na trať.
- (23) V případě, že strojvedoucí vedoucího vozidla svazek rozkazů V PMD nemá k dispozici a výpravčí mu přikazuje sepsání rozkazu V PMD, musí tuto skutečnost výpravčímu oznámit. Výpravčí poté zpravidla strojvedoucího vedoucího vozidla rozkazem Pv.
- (24) Pokyny v písemných rozkazech pozbývají platnosti:
- a) provedením nařízených pokynů;
 - b) zrušením písemného rozkazu. Písemný rozkaz se považuje za zrušený, je-li tato skutečnost uvedena v písemném rozkaze, který ho nahrazuje;
 - c) ukončením jízdy vlaku (PMD, **posunového dílu**);
 - d) mimo časové vymezení platnosti pokynu;
 - e) způsobem uvedeným v konkrétních ustanoveních tohoto předpisu.

Čl. 356 Povinnosti výpravčího

- (1) Výpravčí zpravovací (výchozí) stanice je plně odpovědný za zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o skutečnostech, které ovlivňují provozování drážní dopravy (např. výluky, pomalé jízdy, změny stavebně technických parametrů dráhy apod.) ve zpravovacím úseku podle PND7, před odjezdem vlaku ze zpravovací (výchozí) stanice.
- (2) Za výchozí stanici se považuje i stanice, kde začíná jízda vlaku za vyloučenou traťovou kolejí (vlak navazující na náhradní autobusovou dopravu). V případě, že se nejedná o zpravovací stanici podle PND7, výpravčí odpovídá za zpravení strojvedoucího o mimořádnostech pouze do první zpravovací stanice.
- (3) Výpravčí stanice uvnitř zpravovacího úseku odpovídá za zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o skutečnostech, které ovlivňují provozování drážní dopravy, a nastaly po odjezdu vlaku ze zpravovací (výchozí) stanice. Povinnosti výchozích a zpravovacích stanic nejsou tímto dotčeny.
- (4) Výpravčí, který převzal a potvrdil žádost o zajištění zpravení strojvedoucího písemným rozkazem, je plně odpovědný za zpravení strojvedoucího příslušného vlaku. Nezpravidla-li strojvedoucího, musí neprodleně o této skutečnosti informovat výpravčího, který o zpravení žádal.
- (5) Zpravidla-li výpravčí rozkazem strojvedoucího vlaku, který pojede za směny jiného výpravčího, musí tuto skutečnost uvést do odevzdávky dopravní služby.

- (6) V případě, že je nutné strojvedoucího zpravit novým rozkazem z důvodu ztráty nebo poškození dříve převzatého písemného rozkazu, výpravčí zajistí zpravení strojvedoucího do nejbližší zpravovací stanice nebo do cílové stanice vlaku (PMD), je-li blíže. O provedeném zpravení strojvedoucího informuje výpravčí příslušného provozního dispečera a výpravčího nejbližší zpravovací stanice. Výpravčí zpravovací stanice postupuje při zpravování podle PND7.

Čl. 357 Povinnosti dopravce

- (1) Dopravce musí svým vnitřním předpisem stanovit způsob zpravení ostatních členů doprovodu vlaku a způsob předání obsahu písemných rozkazů vydaných zaměstnanci Správy železnic mezi členy doprovodu vlaku při jejich střídání nebo při změně vedoucího vozidla.
- (2) Dopravce je **povinen** prostřednictvím příslušného IS provozovateli dráhy Správa železnic oznámit kontakty na všechny strojvedoucí činných a k službě pohotových hnacích vozidel (tzn. jeden strojvedoucí = jeden kontakt na mobilní telefon) na konkrétním vlaku, včetně kontaktu na zaměstnance, kteří obsluhují sběrače u vozidel, jejichž pohon není na napájení z trakčního vedení závislý, ale má během jízdy zdvižený sběrač (např. měřící vůz).
- (3) Obdrží-li strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku (PMD) s více činnými (popř. k službě pohotovými) hnacími vozidly písemný rozkaz nebo příkaz k sepsání rozkazu Pv, který má význam i pro konání strojvedoucích ostatních hnacích vozidel nebo zaměstnanců, kteří obsluhují sběrače u vozidel, jejichž pohon není na napájení z trakčního vedení závislý, ale má během jízdy zdvižený sběrač (např. měřící vůz), musí výpravčímu oznámit, že ve vlaku (PMD) je více strojvedoucích nebo jiných zaměstnanců, kteří musí být také zpraveni písemným rozkazem. V případě, že výpravčí nebyl o skutečnosti, že ve vlaku (PMD) je více strojvedoucích činných a k službě pohotových hnacích vozidel nebo jiných zaměstnanců, kteří musí být zpraveni písemným rozkazem informován předem, musí zpravit písemným rozkazem i tyto strojvedoucí a jiné zaměstnance.
- (4) V případě, že je tímto předpisem nařízeno zpravení písemným rozkazem i zaměstnance v čele sunutého vlaku (PMD), výpravčí zpraví strojvedoucího vlaku (PMD) písemným rozkazem se dvěma opisy. Strojvedoucí jeden z opisů předá zaměstnanci v čele sunutého vlaku (PMD). Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit podmínky předání a převzetí písemných rozkazů mezi zaměstnanci dopravce, včetně předání a převzetí průpisu rozkazu Pv (**rozkazem V PMD**), byl-li strojvedoucí vlaku (PMD) zpravován rozkazem Pv (**rozkazem V PMD**).
- (5) Po celou dobu jízdy vlaku (PMD, posunového dílu) musí být u strojvedoucího všechny převzaté písemné rozkazy.
- (6) Dojde-li ke ztrátě nebo poškození rozkazu (takového charakteru, kdy se rozkaz stává nečitelným nebo nesrozumitelným) za neprojetou trať a strojvedoucí obsah ztraceného (poškozeného) písemného rozkazu nezná, musí pokračovat v další jízdě do nejbližší stanice podle rozhledových poměrů, musí při jízdě přes všechny přejezdy (centrální přechody s VZPK) jednat, jako by byl zpraven rozkazem Op, pokynem 1 (pokynem 2). V této stanici musí strojvedoucí zastavit a požádat o nové zpravení rozkazem pro další jízdu vlaku (PMD).
- (7) Podle odst. 6 tohoto článku nemusí strojvedoucí jednat, pokud zná obsah ztracených (poškozených) rozkazů nebo pokud může požádat telekomunikačním zařízením o jejich nadiktování.
- (8) Strojvedoucí musí vyrozumět vedoucího obsluhy vlaku osobní dopravy o těchto skutečnostech:
- a) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici nebo na širé trati pro výstup, nástup a přestup cestujících (např. při nástupu nebo výstupu zaměstnanců Správy železnic, popř. jiných oprávněných osob);

- b) o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce v obvodu stanice z důvodu jízdy po objížděné trase ve stanici;
 - c) o mimořádné jízdě provozním odklonem;
 - d) o mimořádném sunutí vlaku;
 - e) o mimořádném přečíslování vlaku.
- (9) Strojvedoucí musí vyrozumět vedoucího obsluhy vlaku nákladní dopravy o skutečnostech uvedených v odst. 8 písm. c) – e).

Čl. 358 Druhy písemných rozkazů

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

Čl. 359 Písemné rozkazy ve svazku

- (1) Písemné rozkazy, sepisované na předepsaném tiskopise, jsou ve svazku a sepisují se průpisem na dvou stejně číslovaných listech.
- (2) V písemných rozkazech sepisovaných na předepsaném tiskopise může být název dopravny, ve které je písemný rozkaz sepisován, napsán ručně nebo otištěn razítkem.
- (3) Je-li na jednom pracovišti vedeno současně více svazků písemných rozkazů téhož druhu (vyjma rozkazu Pv), musí být vzájemně rozlišeny jednotlivé rozkazy indexem u názvu dopravny, ve které je písemný rozkaz sepisován. Rozlišovací index, včetně druhu svazku písemného rozkazu, musí být uveden v ZDD.
- (4) Je-li na jednom pracovišti vedeno současně více svazků písemných rozkazů téhož druhu, které jsou určeny pouze pro diktování, musí být vzájemně rozlišeny tyto svazky rozkazů indexem na místě stanoveném ZDD. Rozlišovací index musí být uveden v ZDD.
- (5) Je zakázáno používat současně více svazků písemného rozkazu stejného druhu (indexu) na jednom pracovišti.

- (6) U písemných rozkazů zůstává ve svazku prvopis rozkazu potvrzený strojvedoucím, průpis dostává strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (7) V případě, že je nařízena jízda vozidla závislé trakce se staženými sběrači, je nutno zpravit strojvedoucí všech činných a k službě pohotových vozidel závislé trakce jednoho vlaku (PMD, posunového dílu).

Čl. 360

Písemné rozkazy pořizované provozní aplikací

- (1) Pro tvorbu a tisk písemných rozkazů (rozkaz V, rozkaz V PMD a rozkaz PvD3) lze používat pouze provozní aplikace schválené gestorským útvarem tohoto předpisu³⁸.
- (2) Na tištěných písemných rozkazech může být název stanice místo razítka vytištěn.
- (3) Na tištěných písemných rozkazech se neuvádí název provozovatele dráhy.
- (4) Výtisk, na kterém je potvrzeno převzetí písemného rozkazu strojvedoucím vedoucího vozidla, je považován za prvopis, ostatní výtisky jsou opisy písemného rozkazu.
- (5) Způsob archivace vytištěných písemných rozkazů musí stanovit ZDD.
- (6) Za správnost pokynů v tištěných písemných rozkazech, ve schválené provozní aplikaci pro centrální rozkazy (dále jen „Centrální rozkazy“), odpovídá zaměstnanec, který příslušný pokyn vložil do Centrálních rozkazů.
- (7) V případě, že výpravčí při použití centrálně vloženého pokynu Centrálních rozkazů zjistí, že pokyn není v souladu s tímto předpisem nebo s podkladem, na základě, kterého musí být strojvedoucí vlaku zpraven, musí zajistit opravu příslušného pokynu nebo centrálně vložený pokyn nesmí použít a musí vložit pokyn se správným textem.
- (8) Za správnost pokynů v písemném rozkazu zpracovávaném na jiném pracovišti, než na jakém je tištěn (tzn. vzdálený tisk písemného rozkazu), plně odpovídá zaměstnanec, který písemný rozkaz zpracoval.
- (9) Zaměstnanec, který písemný rozkaz vytiskl, podle odst. 8 tohoto článku, a výtisk písemného rozkazu podepisuje, odpovídá pouze za čitelnost pokynů a že písemný rozkaz obsahuje všechny náležitosti odpovídající vzoru písemného rozkazu.
- (10) Při použití tištěného rozkazu V pro zpravení PMD výpravčí může jako vzor použít pokynů z rozkazu V PMD. Číslo pokynů uvedených u pokynů v rozkazu V PMD se v tomto případě v rozkazu V neuvádí, a tudíž nekřížkuje.
- (11) Při použití tištěného rozkazu V pro zpravení strojvedoucího vedoucího vozidla rozkazem PvD3 výpravčí může jako vzor použít pokynů z rozkazu PvD3. Číslo pokynů uvedených u pokynů v rozkazu PvD3 se v tomto případě v rozkazu V neuvádí.

Čl. 361

Opravy písemných rozkazů

- (1) Rukopisné opravy v písemných rozkazech tištěných prostřednictvím provozní aplikace jsou zakázány.
- (2) Za opravu písemného rozkazu se nepovažuje rukopisné doplnění čísla vlaku, datumu, místa vydání nebo km poloh do výpočetní technikou předtištěného rozkazu nebo předtištěné nálepky.
- (3) Rukopisné opravy v písemných rozkazech ve svazcích lze provést jen tehdy, neporuší-li se srozumitelnost a přehlednost písemného rozkazu; jinak se musí sepsat nový písemný rozkaz a původní musí být označen jako zrušený. Rukopisné opravy v písemných rozkazech označí sepisující zaměstnanec poznámkou „Opravit Starý“. Rukopisné opravy podle tohoto odstavce v již převzatém písemném rozkaze jsou zakázány.

³⁸ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

Čl. 362 Rušení písemných rozkazů

- (1) Písemný rozkaz, který již strojvedoucí převzal, musí být zrušen jiným písemným rozkazem, kde je zrušení uvedeno.
- (2) Písemný rozkaz, který nebyl strojvedoucím převzat, musí být přeškrtnut jednou čarou a označen jako zrušený takto:
„Zrušila Nováková“.
- (3) Průpis zrušeného písemného rozkazu, který byl ze svazku vytržen, je nutno zpět vložit do svazku a neodlučně připevnit k prvopisu příslušného písemného rozkazu (např. přilepením, sešitím sešíváčkou). U tištěných písemných rozkazů, musí být průpis neodlučně připevněn k prvopisu příslušného písemného rozkazu (např. přilepením, sešitím sešíváčkou).
- (4) Pokud dojde ke zrušení písemného rozkazu vytištěného prostřednictvím provozní aplikace vydáním nového písemného rozkazu, musí tento rozkaz obsahovat všechny platné pokyny uvedené ve zrušeném písemném rozkaze, a to ze stanice, kde byl nový písemný rozkaz vydán, až do konce zpravovacího úseku. Pokud nelze ve stanici vydat nový písemný rozkaz vytištěný prostřednictvím provozní aplikace, zpraví výpravčí strojvedoucího písemným rozkazem ze svazku pouze do stanice, kde bude možné vydat nový písemný rozkaz vytištěný prostřednictvím provozní aplikace.

Čl. 363 Sepisování písemných rozkazů

- (1) Písemný rozkaz V, rozkaz Pv, rozkaz Op, rozkaz Z, rozkaz V PMD a rozkaz ETCS sepisuje výpravčí.
- (2) Písemný rozkaz V, rozkaz Op a rozkaz Z může výpravčí nadiktovat výhybkáři. Pro kontrolu správného sepsání jej musí výhybkář výpravčímu přečíst. Výpravčí výhybkáři buď potvrdí správnost textu písemného rozkazu, nebo nařídí opravu chybného textu. Po potvrzení správnosti textu výpravčím musí výhybkář na určeném místě písemného rozkazu zapsat čitelně příjmení výpravčího, který sepsání písemného rozkazu nařídil, a doložku „zr“ (z rozkazu) a připojí svůj podpis.
- (3) Rozkaz Op, pokyn 1 může strážník oddílu sepsat samostatně nebo mu může znění rozkazu Op nadiktovat výpravčí za podmínek stanovených odst. 2 tohoto článku.
- (4) Pro jízdu PMD na vyloučenou / z vyloučené traťové koleje sepisuje zaměstnanec pro řízení sledu rozkaz V PMD – Výluky nebo rozkaz V.
- (5) Rozkaz PvD3 – podmínky použití a sepisování stanovuje **předpis D3**.
- (6) Rozkaz PvRB – podmínky použití a sepisování stanovuje **předpis D4**.
- (7) Rozkaz ETCS – podmínky použití a sepisování stanovuje **předpis Z8**.

Čl. 364 Rozkaz V

- (1) Rozkazem V jsou strojvedoucí zpravováni o skutečnostech, které ovlivňují organizování a provozování drážní dopravy, není-li tímto předpisem stanoveno použití jiného písemného rozkazu.
- (2) Rozkazem V může být strojvedoucí zpraven ve všech stanicích (odbočkách) fyzicky obsazených výpravčím nebo zaměstnancem určeným ZDD.
- (3) Pro zpravovací stanice jsou podmínky stanoveny v PND7.

- (4) Vzor rozkazu V je uveden v „Příloze C.1.7“ tohoto předpisu.
- (5) Jeden rozkaz V téhož obsahu může být sepsán pro několik vlaků stejného směru jízdy, doprovází-li je stejný strojvedoucí a začíná-li jízda vlaku v kalendářní den, kdy byl rozkaz sepsán. Toto ustanovení nelze využít, pokud je na rozkaze V uveden text:
- a) zpravení o mimořádném vjezdu na obsazenou kolej,
 - b) o jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla nebo
 - c) rozkaz k odjezdu.
- (6) Jeden rozkaz V může být sepsán i v případě, že je zpravován strojvedoucí posunové zálohy ve stanici (viz [Čl. 200](#) tohoto předpisu).

Čl. 365 Důvody zpravování rozkazem V

- (1) Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí rozkazem V také v těchto případech:
- a) o dočasných změnách stavebně technických parametrů dráhy, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy;
 - b) o přechodné neplatnosti hlavních návěstidel, předvěstí, přejezdníků, tabulek s křížem a lichoběžníkových tabulek. Při zneplatnění (zrušení) oddílových nebo krycích návěstidel, která nejsou označena návěstí **Neplatné návěstidlo**, ani nejsou zakryta nebo odstraněna, se strojvedoucí zpravují písemným rozkazem v poslední stanici obsazené výpravčím;
 - c) o poruše (výluce) zabezpečovacího zařízení nebo traťové části vlakového rádiového zařízení;
 - d) o poruše (výluce) zařízení elektrické trakce (včetně přechodné náhrady indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** neproměnným návěstidlem pro elektrický provoz), která má vliv na práci strojvedoucího;
 - e) o poruše (výluce) traťové části zařízení vlakového **zabezpečovače**;
 - f) o poškození (zhasnutí) hlavního návěstidla nebo předvěsti;
 - g) o poškození hlavního návěstidla, které návěstí návěst dovolující jízdu, a o krytí tohoto návěstidla přenosnou návěstí **Stůj**;
 - h) o poškození hlavního návěstidla, které návěstí návěst dovolující jízdu a není kryto přenosnou návěstí **Stůj**; o tom, že hlavní návěstidlo je poškozeno a není kryto přenosnou návěstí **Stůj**, musí být strojvedoucí zpraven v poslední stanici, obsazené výpravčím;
 - i) o poškození předvěsti, která předvěstí návěst dovolující jízdu, a o krytí samostatné předvěsti přenosnou návěstí **Výstraha**, resp. a o neplatnosti samostatné opakovací předvěsti;
 - j) o poškození samostatné předvěsti, která předvěstí návěst dovolující jízdu a není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**; o tom, že předvěst je poškozena a není kryta přenosnou návěstí **Výstraha**, musí být strojvedoucí zpraven v poslední stanici, obsazené výpravčím;
 - k) o zavedení pomalé jízdy, dočasné pomalé jízdy;
 - l) o zavedení bezpečnostní pomalé jízdy;
 - m) je-li třeba upozornit strojvedoucího na jiné mimořádnosti, které se týkají jeho jízdy (např. jízda po nesprávné koleji, jízda v mezistaničním oddílu);
 - n) o změnách ve výluce dopravní služby výpravčího ve stanici (na odbočce);
 - o) o mimořádném zastavení vlaku ve stanici nebo na širé trati pro výstup, nástup a přestup cestujících (např. při nástupu nebo výstupu zaměstnanců Správy železnic, popř. jiných oprávněných osob);

- p) o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce v obvodu stanice z důvodu jízdy po objížděné trase ve stanici;
- q) o mimořádné jízdě provozním odklonem;
- r) o mimořádném sunutí vlaku z důvodu na straně Správy železnic;
- s) o mimořádném přečíslování vlaku z důvodu na straně Správy železnic.
- (2) Pojmem „mimořádné“ podle odst. 1, písm. p) – r) se rozumí případy, kdy k těmto skutečnostem dojde až po aktivaci trasy dopravcem.
- (3) Rozkazem V může být strojvedoucí zpraven ve zpravovací stanici (výchozí je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje, při předpokládaných výlukách AH s oddílovým návěstidlem v případě, že při výluce AH bude oddílové návěstidlo označeno jako neplatné, bude zakryto nebo odstraněno.
- (4) Při předpokládaných výlukách AH a jízdě v mezistaničním oddílu musí písemný rozkaz V obsahovat nejméně:
- a) časový údaj (datum a čas) zahájení a ukončení výluky;
- b) informaci o jízdě v mezistaničním oddílu (v mezistaničních úsecích s odbočkou o jízdě v prostorovém oddílu mezi a);
- c) informaci o čísle traťové koleje v mezistaničních úsecích, kde je dovolena jízda proti správnému směru;
- d) pokyn k nepřekročení rychlosti 100 km/h u vlaků, jejichž stanovená rychlost je vyšší;
- e) informaci o zneplatnění oddílového návěstidla.
- (5) V rozkazu V tištěným prostřednictvím provozní aplikace může být uveden i pokyn z rozkazu Op. Podmínky jsou stanoveny v [Čl. 366](#) tohoto předpisu.
- (6) V rozkazu V tištěným prostřednictvím provozní aplikace může být uveden i pokyn z rozkazu Z. Podmínky jsou stanoveny v [Čl. 368](#) tohoto předpisu.

Čl. 366 **Rozkaz Op**

- (1) **Rozkazem Op se dává příkaz:**
- a) **k jízdě se zvýšenou opatrností přes:**
- aa) **přejezdy s PZZ;**
- ab) **přejezdy, u kterých chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“;**
- ac) **centrální přechody s VZPK;**
- b) **k jízdě podle rozhledových poměrů;**
- c) **k jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek.**
- (2) Pokyn rozkazu Op je povoleno nahradit rozkazem V tištěným prostřednictvím provozní aplikace. Text pokynu rozkazu Op musí být v rozkazu V tištěným prostřednictvím provozní aplikace zvýrazněn orámováním.
- (3) Vzor rozkazu Op a pokyny ke způsobu vyplnění rozkazu Op jsou uvedeny v „Příloze C.1.8“ tohoto předpisu.
- (4) V případě, že je na rozkazu Op vyplněn alespoň jeden pokyn 1 – 4, může být do pokynu 5 (Jiné příkazy) uveden text rozkazu V.

Čl. 367 Důvody zpravování rozkazem Op

- (1) Rozkaz Op se sepisuje:
- a) nemohl-li být ohlášen předvídaný odjezd vlaku některému zaměstnanci obsluhujícímu přejezdové zabezpečovací zařízení (pokyn 1);
 - b) je-li PZZ na přejezdu poroucháno, je-li vyloučeno z činnosti nebo požádal-li o to udržující zaměstnanec (pokyn 1); kromě případů, kdy jsou před přejezdem umístěna příslušná návěstidla (např. přejezdník, přenosný přejezdník);
 - c) pro návrat vlaku z místa za vzdalovacím úsekem PZS, pokud nelze zajistit, aby vlak po opuštění vzdalovacího úseku vyčkal před návratem na ukončení anulace, a mezi místem návratu a přejezdem není umístěn přejezdník (pokyn 1);
 - d) není-li PZS upraveno pro možnost návratu vlaku ze vzdalovacího úseku a nelze v mimořádných případech zajistit, aby vlak před návratem vzdalovací úsek opustil, a mezi místem návratu a přejezdem není umístěn přejezdník (pokyn 1);
 - e) chybí-li u přejezdu (bez ohledu na případné vybavení PZZ) výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ (pokyn 1);
 - f) je-li VZPK na centrálním přechodu poroucháno (otevřeno), je-li vyloučeno z činnosti nebo požádal-li o to udržující zaměstnanec (pokyn 2), kromě případů, kdy jsou před přejezdem umístěna příslušná návěstidla (např. přejezdník, přenosný přejezdník);
 - g) je-li strojvedoucímu přikázána jízda podle rozhledových poměrů (pokyn 3);
 - h) je-li strojvedoucímu **nařízena jízda za zhoršených povětrnostních podmínek** (pokyn 4);
 - i) zasahuje-li přibližovací úsek PZZ před oddílové návěstidlo AH a PZZ není možno uzavřít ruční **obsluhou** nebo samočinně při dovolení jízdy návěstí dovolující jízdu vlaku nebo **PN** (pokyn 1).
- (2) Rozkazem Op se zpravují vlaky v poslední stanici obsazené výpravčím před místem, pro které platí.
- (3) Jde-li o zpravení podle odst. 1 písm. b), f) a i) tohoto článku, může se strojvedoucí vlaku zpravit ve stanici, kde má před tímto místem naposledy zastavit. Dříve než výpravčí dovolí průjezd vlaku, musí z této stanice obdržet hlášení, že strojvedoucí vlaku byl rozkazem Op pokynem 1 anebo 2 zpraven.
- (4) Předtisk v pokynu 1 musí být doplněn o kilometrickou polohu a názvy nejbližších stanic, výhyben, zastávek, hradel, hlásek nebo odboček, mezi kterými se přejezd nachází.
- (5) U přejezdů v obvodu stanice (na zastávce v prostoru nástupiště nebo z jedné či obou stran k nástupišti přiléhajícímu) nebo u centrálních přechodů s VZPK se uvede např.: „ve stanici Řevnice“, „v zast. Mokroš“ a v případě potřeby s dalším upřesněním, např. „ve stanici Beroun os. n.“, „ve stanici Kolín seř. n.“. U přejezdů mezi vjezdovými návěstidly odbočky se uvede např. „v odb. Jeneček“.

Čl. 368 Rozkaz Z

- (1) Rozkazem Z jsou strojvedoucí zpravováni o mimořádnostech týkajících se zabezpečení jízdy vlaků na tratích s AB.
- (2) Pokyn rozkazu Z je povoleno nahradit rozkazem V tištěným prostřednictvím provozní aplikace pouze v případě, že je to povoleno VR (viz odst. 9 tohoto článku). Text pokynu rozkazu Z musí být v rozkaze V tištěným prostřednictvím provozní aplikace zvýrazněn orámováním.
- (3) Vzor rozkazu Z a pokyny ke způsobu vyplnění rozkazu Z jsou uvedeny v „Příloze C.1.9“ tohoto předpisu.

- (4) V případě, že je v rozkaze Z vyplněn alespoň jeden z pokynů 1 – 3, může být do pokynu 4 (Jiné příkazy) uveden text rozkazu V.
- (5) Rozkaz Z se vydává zpravidla ve stanici, z níž má platit.
- (6) Rozkaz Z může výpravčí vydat v předchozí stanici, pokud by měl platit:
- a) ze stanice, která je do příslušné trati připojena jen jedním zhlavím (tj. vjezdová návěstidla stanice dovolují odjezd na trať – jsou ve stejné funkci, jako vjezdová návěstidla odbočky);
 - b) z odbočky, která sousedí se stanicí, ve které je strojvedoucí rozkazem Z zpravován. Ustanovení tohoto písmene lze použít i v případě, že se v mezistaničním úseku nachází více odboček.
- (7) Pro jízdu vlaku ze stanice na odbočku je možné zpravení strojvedoucího rozkazem Z. Stejně ustanovení platí i pro jízdu z odbočky do stanice (popř. do jiné odbočky), pokud je strojvedoucí zpravován rozkazem Z na odbočce.
- (8) VR může nařídit zpravování rozkazem Z ve zpravovací stanici (výchozí, je-li blíže), popř. ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje, v těchto případech:
- a) při jízdě po nesprávné koleji;
 - b) při výluce AB, jsou-li oddílová návěstidla označena jako neplatná, jsou zakrytá nebo odstraněná.
- (9) Změní-li se čas zahájení nebo ukončení výluky AB nebo nebude-li AB vyloučen, musí se výpravčí, dříve, než dovolí odjezd nebo průjezd vlaku do příslušného mezistaničního úseku, přesvědčit o tom, zda a jak jsou strojvedoucí zpravováni. V případě nesrovnalostí zajistí zpravování dle skutečného stavu.

Čl. 369

Důvody zpravování rozkazem Z

Rozkaz Z se používá na tratích s AB v těchto případech:

- a) nelze-li obsluhovat odjezdové návěstidlo, popř. i jiné hlavní návěstidlo na odjezdovém zhlaví (pokyn 1, popř. pokyn 1.1 a 1.2);
- b) je-li porucha nebo výluka AB a je nařízena jízda v mezistaničním oddílu (pokyn 3);
- c) jede-li vlak po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu na trati s jednosměrným AB (pokyn 3).

Čl. 370

Rozkaz Pv

- (1) Sepsání rozkazu Pv přikazuje strojvedoucímu výpravčí telekomunikačním zařízením.
- (2) Rozkaz Pv může být jednodílný nebo s jedním průpisem.
- (3) Vzor rozkazu Pv a pokyny ke způsobu vyplnění rozkazu Pv jsou uvedeny v „Příloze C.1.10“ tohoto předpisu.

Čl. 371

Diktování rozkazu Pv

- (1) Rozkaz Pv musí být výpravčím sepsán vždy, pokud není hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, a to dříve, než výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu Pv.

- (2) Rozkaz Pv nemusí být výpravčím sepsán, pokud je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením a výpravčí má možnost si na svém pracovišti zaznamenaný hovor zpětně poslechnout.
- (3) Není-li dodržena podmínka o možnosti poslechnutí si zaznamenaného hovoru se strojvedoucím na záznamovém zařízení na pracovišti výpravčího, musí výpravčí postupovat podle odst. 1 tohoto článku.
- (4) Výpravčí vyzve strojvedoucího telekomunikačním zařízením k sepsání rozkazu Pv takto:
„Sepište příkaz vlaku pro vlak číslo 600“.
- (5) Výpravčí strojvedoucímu nadiktuje obsah rozkazu Pv. Dále strojvedoucímu oznámí:
- a) pracoviště, ze kterého je rozkaz Pv diktován;
 - b) zda je hovor zaznamenáván **záznamovým zařízením**; není-li hovor zaznamenáván, oznámí mu číslo svého rozkazu Pv;
 - c) své příjmení.
- (6) Strojvedoucí zapíše do rozkazu Pv nadiktované údaje (pokyny) na určená místa, obsah rozkazu Pv výpravčímu přečte a oznámí mu své příjmení. Informaci, že je hovor zaznamenáván **záznamovým zařízením**, strojvedoucí dokumentuje na místo určené v rozkazu Pv.
- (7) Výpravčí strojvedoucímu buď potvrdí správnost textu písemného rozkazu, nebo nařídí opravu chybného textu.
- (8) Pokud výpravčí rozkaz Pv sepisuje, zapíše v rozkazu Pv příjmení strojvedoucího na určené místo.

Čl. 372 **Rozkaz V PMD**

- (1) Rozkazem V PMD jsou strojvedoucí zpravováni o podmínkách pro jízdu PMD na provozovanou kolej.
- (2) Vzor rozkazu V PMD a pokyny ke způsobu vyplnění rozkazu V PMD jsou uvedeny v „Příloze C.1.11“ tohoto předpisu.
- (3) Při použití rozkazu V pro zpravení strojvedoucího PMD se místo čísla vlaku uvádí číslo PMD. Pro uváděné pokyny je možno jako vzoru použít údaje v tiskopisu rozkazu V PMD. Číslo řádků uvedených u pokynů v tiskopisu V PMD se v tomto případě v rozkazu V neuvádějí.
- (4) Rozkaz V PMD má platnost nejdále do místa stanoveného tímto rozkazem.
- (5) Strojvedoucí PMD musí být zpraven rozkazem V PMD (popř. rozkazem V, rozkazem Pv), ve kterém musí být vždy stanoveno:
- a) číslo PMD;
 - b) odkud je jízda PMD dovolena;
 - c) směr jízdy, popř. i číslo traťové koleje;
 - d) čas, kdy a kde musí být jízda ukončena;
 - e) podmínky pro návrat PMD, pokud se vrací zpět;
 - f) další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy (např. jízda za vlakem, způsob vjezdu do stanice, jízda se zvýšenou opatrností přes přejezd anebo centrální přechod s VZPK, případné omezení rychlosti apod.).
- (6) 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.

Čl. 373 Diktování rozkazu V PMD

- (1) Dříve, než výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání rozkazu V PMD, sepiše tento rozkaz sám.
- (2) Výpravčí vyzve strojvedoucího telekomunikačním zařízením k sepsání rozkazu V PMD takto:
- (3) „Sepište rozkaz V PMD pro PMD číslo 836 000“.
- (4) Výpravčí strojvedoucímu nadiktuje obsah rozkazu V PMD. Dále strojvedoucímu oznámí:
 - a) pracoviště, ze kterého je rozkaz V PMD diktován;
 - b) číslo svého rozkazu V PMD;
 - c) své příjmení.
- (5) Strojvedoucí zapisuje do rozkazu V PMD nadiktované údaje (pokyny) na určená místa, obsah rozkazu V PMD výpravčímu přečte a oznámí mu své příjmení.
- (6) Výpravčí strojvedoucímu buď potvrdí správnost textu písemného rozkazu, nebo nařídí opravu chybného textu.
- (7) Výpravčí zapisuje ve svém rozkaze V PMD příjmení strojvedoucího na určené místo.

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

Čl. 374 Základní pojmy

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

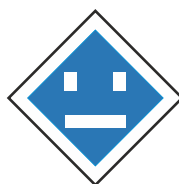
Čl. 375 Návěstidla pro elektrický provoz

- (1) 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.
- (2) Návěst **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**.



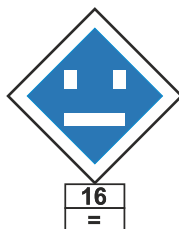
Obrázek 456

- (3) Návěst **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) prikazuje strojvedoucímu:
- a) 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;
 - b) 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.



Obrázek 457

- (4) Návěst **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) prikazuje 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.



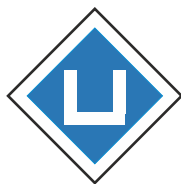
Obrázek 458

- (5) 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.
- (6) Návěst **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) prikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce ukončit nejpozději v úrovni této návěsti odběr trakčního proudu a na střídavé trakční soustavě současně prikazuje ukončit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě.



Obrázek 459

- (7) Návěst **Zapněte proud** (čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem, uvnitř znak v podobě písmene „U“; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu):
- a) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěním návěstí **Vypněte proud**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla 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;
 - b) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěním návěstí **Vypněte napájení průběžného vedení**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst;
 - c) byl-li pokyn k vypnutí proudu návěstěním návěstí **Vypněte trakční odběr**, dovoluje strojvedoucímu elektrického hnacího vozidla začít odebírat trakční proud (zahájit rekuperaci elektrické energie do trakční sítě, pokud je tato v předmětném úseku dovolena), když elektrické hnací vozidlo minulo tuto návěst;
 - d) dovoluje strojvedoucímu motorového hnacího vozidla zapnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie, až když celý vlak minul tuto návěst.



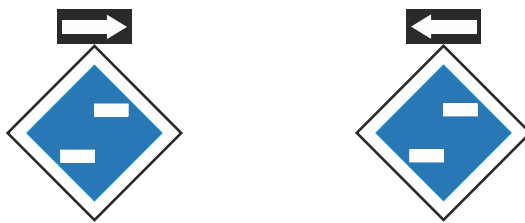
Obrázek 460

- (8) 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.
- (9) Návěst **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:
- a) **Stáhněte sběrač,**
 - b) **Kolej v přímém směru bez trakčního vedení,**
 - c) **Kolej ve směru doprava bez trakčního vedení,**
 - d) **Kolej ve směru doleva bez trakčního vedení** nebo
 - e) **Všechny koleje bez trakčního vedení.**



Obrázek 461

- (10) 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.



Obrázek 462

- (11) Návěst **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.



Obrázek 463

- (12) Návěst **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.



Obrázek 464

- (13) 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.
- (14) Návěst **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 a přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



Obrázek 465

- (15) 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.
- (16) Návěst **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 a přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



Obrázek 466

- (17) 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 neumisťuje na konci kusé koleje, pokud je trakční vedení sjízdné v celé délce kusé koleje.
- (18) Návěst **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 a přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



Obrázek 467

- (19) 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.
- (20) Návěst **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 a přikazuje strojvedoucímu vozidla závislé trakce jízdu se staženým sběračem nejpozději v úrovni této návěsti.



Obrázek 468

- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) Návěst **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.



Obrázek 469

- (24) Návěst **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.



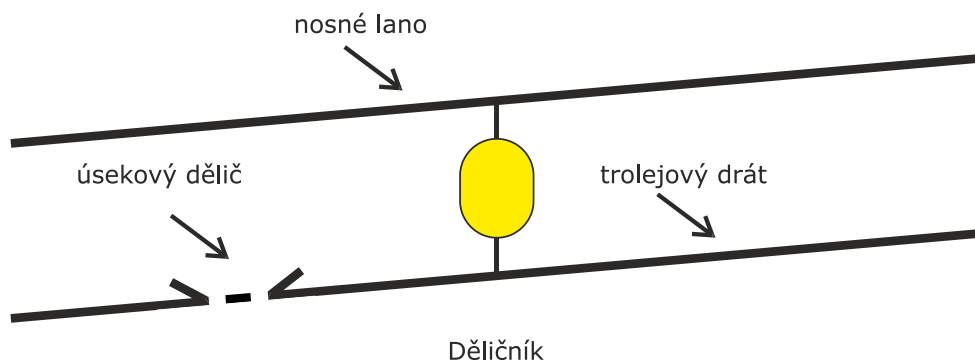
Obrázek 470

- (25) Návěst **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.



Obrázek 471

- (26) Strojvedoucí elektrického i motorového hnacího vozidla je povinen v úseku změny trakční soustavy 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.
- (27) Návěst **Úsekový dělič** (žlutý nepravidelný elipsoid, na kterém mohou 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 (jiným návěstidlem než děličníkem, písemným rozkazem, ústně nebo telekomunikačním zařízením).



Obrázek 472

- (28) Pokud je strojvedoucí vozidla závislé trakce zpraven výpravčím přímo nebo prostřednictvím zaměstnance řídicího posunu (při posunu s posunovou četou) o neplatnosti děličníku, nemusí jet přes přilehlý úsekový dělič se staženým sběračem.
- (29) Návěst **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, ve kterém není dovoleno použití rekuperace.



Obrázek 473

- (30) Návěst **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.



Obrázek 474

- (31) Elektrodispečer může nařídit výpravčím, aby zpravovali strojvedoucí elektrických hnacích vozidel vybavených rekuperační brzdou o zákazu rekuperace v daném úseku. Zpravení o zákazu rekuperace musí být provedeno písemným rozkazem.
- (32) 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.
- (33) V úseku vymezeném návěstmi **Vypněte proud, Zapněte proud** nebo u střídavé trakční soustavy v úseku vymezeném návěstmi **Vypněte trakční odběr a Zapněte proud** se návěstí **Zákaz rekuperace** a **Rekuperace povolena** pro tento úsek neumísťují. Návěstí **Zákaz rekuperace**, nebo **Rekuperace povolena** se umístí pouze v případě, dochází-li za tímto úsekem ke změně podmínek rekuperace.
- (34) 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;

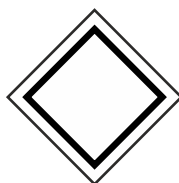
- b) **Vypněte proud** v případě nezávislého hnacího vozidla na neelektrizované trati;
- c) **Vypněte napájení průběžného vedení.**

- (35) Návěst **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 a 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.



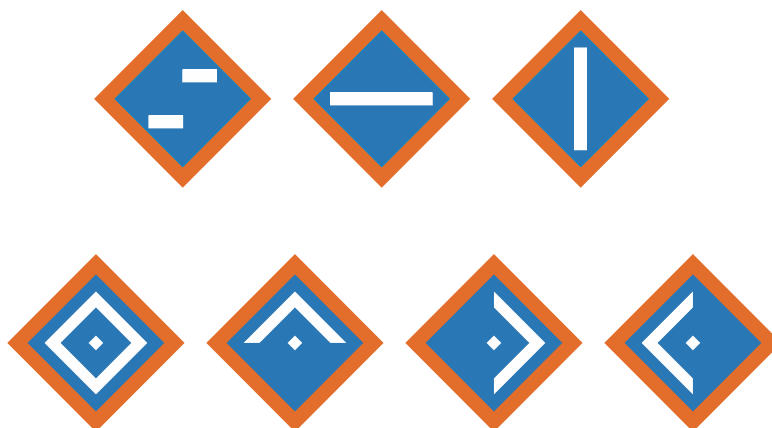
Obrázek 475

- (36) 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.
- (37) Návěst **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.



Obrázek 476

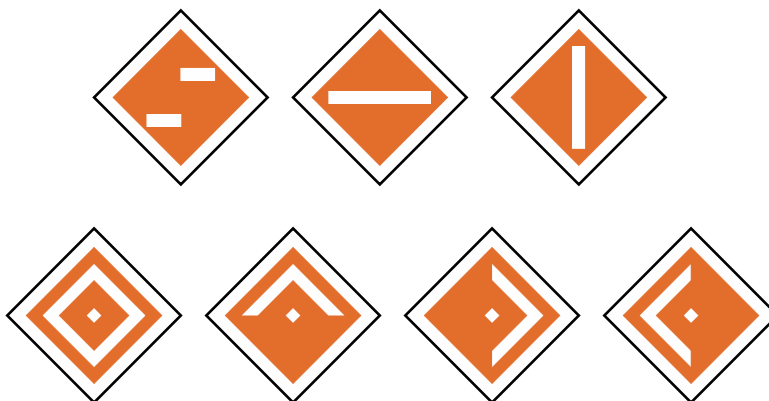
- (38) U výlukových návěstidel pro elektrický provoz je modrá deska ohraničena oranžovým okrajem (viz znázornění na obrázku 477 tohoto článku). Význam návěstí je stejný, jako u návěstidel nepřenosných.



Obrázek 477

- (39) 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.

- (40) Dříve zřízená výluková návěstidla pro elektrický provoz s oranžovou deskou (viz znázornění na obrázku 478 tohoto článku) je možno používat do doby, než dojde k jejich výměně nebo opravě.



Obrázek 478

- (41) Dříve zřízená návěstidla pro elektrický provoz mohou mít modrou nebo oranžovou plochu černě orámovanou s bílým okrajem. Tato návěstidla je možno používat do doby, než dojde k jejich výměně, úpravě nebo odstranění.
- (42) Při napěťové výluce trakčního vedení musí být všechna výluková návěstidla pro elektrický provoz v obvodu (v místě) dotčeném napěťovou výlukou vždy stejného provedení (bez rozdílu směru jízdy drážního vozidla), tj. musí mít všechna návěstidla modrou plochu s oranžovým okrajem (viz znázornění na obrázku 477 tohoto článku), nebo musí být všechna návěstidla s oranžovou deskou (viz znázornění na obrázku 478 tohoto článku).
- (43) 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.
- (44) 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.
- (45) Je zakázáno umístit mezi výlukové návěstidlo s návěstí **Připravte se ke stažení sběrače**, popř. doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost** a výlukovým návěstidlem 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**.
- (46) Příklady umístění návěstidel pro elektrický provoz jsou graficky znázorněny v „Příloze A.8“.
- (47) 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:
- 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
 - 600 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
 - 800 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (48) 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:
- 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.
- (49) V odůvodněných případech (např. umístění návěsti **Připravte se ke stažení sběrače** před ŽST) mohou být vzdálenosti podle odst. 47 a 48 tohoto článku prodlouženy až na dvojnásobek stanovené vzdálenosti.
- (50) 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. 47 a 48 tohoto článku), vyjma případů, kdy je úsek trati před předvěštěným návěstidlem pro elektrický provoz kratší, než stanovená vzdálenost (např. úvratě dopravní, kusé koleje).
- (51) Na neelektrizované trati se návěstidlo s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu** neumísťuje.
- (52) V případě, že elektrodispečer prostřednictvím výpravčího nařizuje strojvedoucímu jízdu se sníženým výkonem, musí stanovit i podmínky k této jízdě.
- (53) **Jízda 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.
- (54) **Jízda sníženým výkonem** může znamenat snížení rychlosti vlaku a je proto nutné počítat s prodloužením jízdních dob.
- (55) 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.

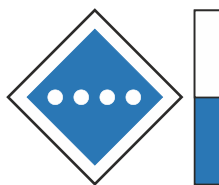
Čl. 376 Indikátory s návěstmi pro elektrický provoz

- (1) Návěstní znaky na indikátorech s návěstmi pro elektrický provoz mohou být tvořeny pouze svítícím symbolem příslušné návěsti (znázornění na obrázku 479 a 480 tohoto článku).
- (2) Návěst **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.



Obrázek 479

- (3) 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 480

- (4) Při zhasnutí indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** jedná strojvedoucí, jako když indikátor není umístěn.
- (5) Pokud však nesvítí návěst na indikátoru pro návěst **Stáhněte sběrač** doplněném modrobílým 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.
- (6) V úseku vymezeném indikátorem pro návěst **Stáhněte sběrač** (viz znázornění na obrázku 479 a 480 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.
- (7) V případě, že dojde k poškození indikátoru, musí být po dobu jeho poruchy nahrazen návěstidlem s návěstí **Stáhněte sběrač** (viz znázornění na obrázku 477 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.

Čl. 377 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) Přes místa nebo úseky, které se smí pojíždět jen s vypnutým proudem, vypnutým trakčním odběrem nebo se staženými sběrači není dovoleno použití nezavěšených postrků vozidly závislé trakce.
- (3) Ustanovení o jízdách posunových dílů s vozidly závislé trakce jsou uvedena v [Čl. 215](#) tohoto předpisu.

Čl. 378 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 přitlačná 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 považuje 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 povolena pro spojení tří nebo více činných (k službě pohotových) elektrických jednotek při stanovené rychlosti nejvýše 120 km/h (při dodržení stanovené přitlačné 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 pohotovému vozidlo závislé trakce). Třetí a každé další vozidlo závislé trakce ve skupině může být přepravována 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 pohotovému 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. Jízda vozidel závislé trakce:
 - 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 vozidlu 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 sběrač.
- (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 železnic³⁹.
- (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 Správou železnic 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.

³⁹

V době schválení tohoto předpisu je to Odbor elektrotechniky a energetiky

Čl. 379 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 Správy železnic.
- (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) V ZDD musí být uvedena místa úschovy a postup při používání univerzálních klíčů od úsekových odpojovačů, klik k ručnímu pohonu dálkového (ústředního) ovládání úsekových odpojovačů a ochranných pomůcek; výdej a vrácení zaznamenává zaměstnanec pověřený úschovou do zvláštního záznamníku vždy proti podpisu.
- (7) 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 neodstraní.
- (8) Obsluhující zaměstnanec musí při ruční obsluze úsekových odpojovačů použít ochranné pomůcky podle SŽDC TNŽ 34 3109. Ručně ovládaný úsekový odpojovač se musí zapnout nebo vypnout rychlým pohybem ovládací páky. Po ukončení obsluhy úsekového odpojovače ohlásí zaměstnanec výpravčímu splnění rozkazu. Popis obsluhy a místo uložení ochranných pomůcek je uveden v ZDD.
- (9) 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.
- (10) V příloze ZDD musí být 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.
- (11) Ve schématu stanice musí být uvedeny koleje s trakčním vedením v celé délce nebo i jen v části. Schematický plánec musí být vyvěšen na stanovištích, kde se obsluhuje dálkové (ústřední) ovládání úsekových odpojovačů.

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

- (1) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu (závadu) na trakčním vedení, na vozidlech závislé trakce (poruchu sběrače), dalších vozidlech nebo na napájecích zařízeních, která mají vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, musí zajistit všemi dostupnými prostředky zastavení vlaku (PMD, posunového dílu), jehož jízda je ohrožena zjištěnou poruchou (závadou) a oznámit poruchu (závadu) na trakčním vedení výpravčímu (není-li jím výpravčí sám). V hlášení musí uvést druh a místo poruchy.
- (2) Poruchu trakčního vedení na širé trati a ve stanici oznámí výpravčí ihned elektrodispečerovi a provoznímu dispečerovi.
- (3) Závady a poruchy na trakčním vedení (napájecích zařízeních), které mají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být odstraněny za výluky dotčeného zařízení (viz ustanovení [Čl. 399](#) tohoto předpisu). Elektrodispečer musí do doby zahájení výluky stanovit podmínky pro jízdy vozidel v úseku dotčeném poruchou (závadou).
- (4) Závady a poruchy na zařízeních elektrické trakce, které nemají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být co nejdříve odstraněny.
- (5) Při poruše napájecí stanice nebo při omezeném napájení trakčního vedení může elektrodispečer nařídit výpravčím:
 - a) aby zpravovali strojvedoucí o regulaci trakčního výkonu. Stojí-li vlak ve stanici, zpraví výpravčí strojvedoucího ústně nebo telekomunikačním zařízením, při průjezdu vlaku telekomunikačním zařízením;
 - b) za jak dlouho po odjezdu vlaku s vozidlem závislé trakce smí vypravit následný vlak s vozidlem závislé trakce (určí elektrické mezidobí).
- (6) Skutečnost, že byla výpravčímu nařízena povinnost zpravovat vlaky o regulaci trakčního výkonu, musí elektrodispečer ohlásit i provoznímu dispečerovi.

Čl. 381 **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.
- (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 elektrického hnacího vozidla, které je vybaveno rekuperační brzdou, po dobu pěti minut používat rekuperaci.

Čl. 382

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. spojením rádiovým zařízením 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 poruchu dotčeném úseku, po sousední koleji nebo po sousedních kolejích (viz odst. 3 tohoto článku), musí výpravčí nařídit písemným rozkazem jízdu podle rozhledových poměrů.

Kapitola XII Přejezdy

Díl 1 Základní ustanovení

Čl. 383 Základní pojmy

- (1) **Přejezdem** se rozumí křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, a které je označeno⁴⁰.
- (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 dopravce⁴¹.

⁴⁰ V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

⁴¹ V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

- (4) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích⁴².
- (5) **Přejezdník** je stožárové nepřenositelné 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:
- kmenové, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny nejméně na zábrzdnu vzdálenost;
 - 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) **Přenositelný přejezdník** je neproměnné přenosné návěstidlo s návěstí **Otevřený přejezd**, které se umísťuje při poruše nebo výluce PZZ anebo při poruše nebo výluce VZPK nejméně na zábrzdnu vzdálenost. Pro toto návěstidlo platí veškerá ustanovení předpisů pro provozování dráhy jako pro kmenový přejezdník.
- (9) **Štít Op** je nepřenositelné návěstidlo pro dávání návěstí **Očekávejte otevřený přejezd**.
- (10) **Výstražný kolík** je varovné nepřenositelné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno před přejezdem, který nemá PZZ. Přenosné návěstidlo výstražný kolík se za podmínek, stanovených tímto předpisem, umísťuje před přejezd nebo centrální přechod s VZPK, jehož zabezpečovací zařízení je v poruše (popř. je vyloučeno), není-li porucha (výluka) zabezpečovacího zařízení návěstěna přenosným přejezdníkem.
- (11) **Výstražný kolík s dočasnou platností pro přejezdy** je varovné nepřenositelné návěstidlo. Toto návěstidlo je umístěno pro aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou a má platnost jen při zpravení písemným rozkazem.

Čl. 384 Zabezpečení přejezdů

- (1) Přejezdy s přejezdovým zabezpečovacím zařízením jsou vybaveny:
- přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami;
 - přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor;
 - přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým se závorami.
- (2) Přejezdové zabezpečovací zařízení je v předpisech označováno:
- PZZ světelné jako PZS;
 - 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:
- výstraha činností PZZ;
 - výstraha opakováním návěstí **Pozor**;
 - sklopení břevna závory;

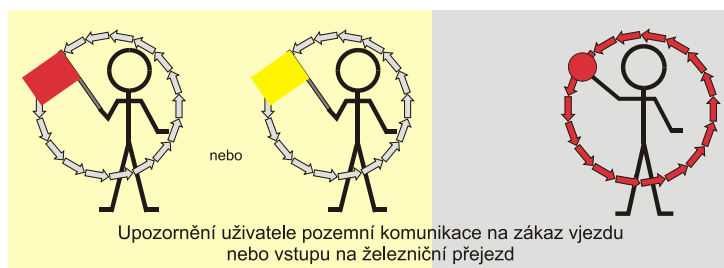
⁴²

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

- d) zabezpečení přejezdu výstražnými kříži;
- e) střežení přejezdu zaměstnancem provozovatele dráhy nebo dopravce.

Čl. 385 Střežení přejezdů

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



Obrázek 481

- (3) Zaměstnanec, který střeží centrální přechod vybavený VZPK, varuje blížící se cestující k tomuto centrálnímu přechodu ústně a kroužením červeným nebo žlutým praporkem (za snížené viditelnosti červeným světlem) podle **obrázku 481 tohoto článku**.
- (4) Zaměstnanec, provádějící střežení přejezdu (centrálního přechodu vybaveného VZPK), musí mít:
 - a) na hlavě stejnokrojovou (pracovní) čepici, popř. ochrannou přilbu (má-li ji přidělenou);
 - b) u sebe Průkaz zaměstnance Správy železnic (případně zaměstnanecký průkaz dopravce či jiného zaměstnavatele);
 - c) výstražnou vestu (popř. výstražné oblečení).
- (5) Zaměstnanec, který provádí střežení přejezdu, může povolit vjezd nebo vstup uživateli pozemní komunikace pouze ústně a pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se k přejezdu neblíží drážní vozidlo⁴³.
- (6) Zaměstnanec, který provádí střežení přechodu vybaveného VZPK, může povolit vstup na tento centrální přechod pouze tehdy, přesvědčil-li se, že se ke střeženému centrálnímu přechodu neblíží drážní vozidlo.
- (7) Pro jízdu posunového dílu nesmí být na přejezdu nebo na centrálním přechodu, a v jeho těsné blízkosti, používána návěst **Přiblížit** nebo **Stlačit**.

Čl. 386 Sunutí vlaků a posunu mezi dopravami 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. 204](#), [Čl. 208](#) a [Čl. 210](#).
- (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

⁴³ V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

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 byli zpraveni rozkazem Op, pokynem 1.
- (5) U sunutého vlaku nebo PMD musí dávat návěst **Pozor** zaměstnanec na prvním sunutém vozidle vlaku nebo PMD a podle jeho pokynů i strojvedoucí.

Díl 2 Přejezdová zabezpečovací zařízení

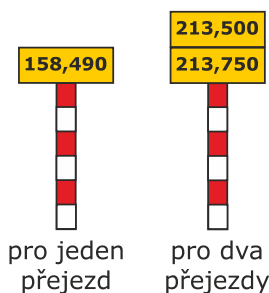
Čl. 387 Výstražný kolík pro přejezdy

- (1) Návěst **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) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.



Obrázek 482

- (2) Návěst **Pískejte** (kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy, na vrcholu jedna nebo více žlutých desek s černými čísly uprostřed, které uvádějí kilometrickou polohu přejezdu; nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**. Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou.



Obrázek 483

- (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.

Čl. 388
Přejezdová zabezpečovací zařízení
a předpokládaný návrat vlaku

- (1) Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípky, směřujícími dolů) přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení.



Obrázek 484

- (2) Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípky, 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) přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla:
- a) za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení a
 - b) stanoví v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet.



Obrázek 485

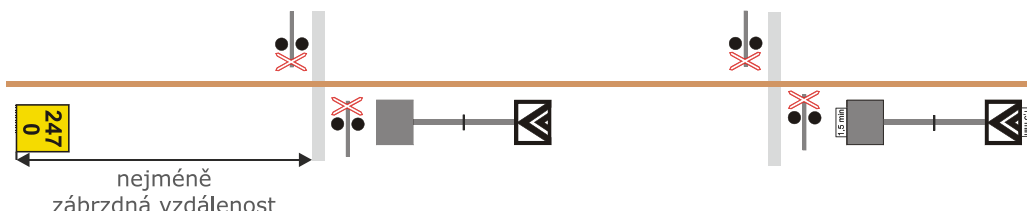
- (3) Návěst **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** (bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet) stanoví v minutách nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vracet vozidla, která zajela za návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.



Obrázek 486

- (4) Vstřicné 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 byl zpraven rozkazem Op, pokynem 1.
- (9) Příklady umístění návěstidel



Obrázek 487

Čl. 389 Návěsti přejezdníků

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



Obrázek 488

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



Obrázek 489

- a) kmenový přejezdník; číslo uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy přejezdníku musí být liché pro přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro přejezdník ve směru jízdy od konce tratě;
- b) kmenový přejezdník na vícekolejné trati, včetně více traťových kolejí v nákladišti; číslo před písmenem „X“ uvádí číslo traťové koleje, pro kterou přejezdník platí. Číslo za písmenem „X“ uvádí přibližnou kilometrickou a hektometrickou polohu přejezdníku. Poslední číslice kilometrické a hektometrické polohy přejezdníku musí být liché pro přejezdník ve směru jízdy od začátku trati, nebo sudé pro přejezdník ve směru jízdy od konce tratě.
- (4) **Opakovací přejezdníky** mají značení jen černými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



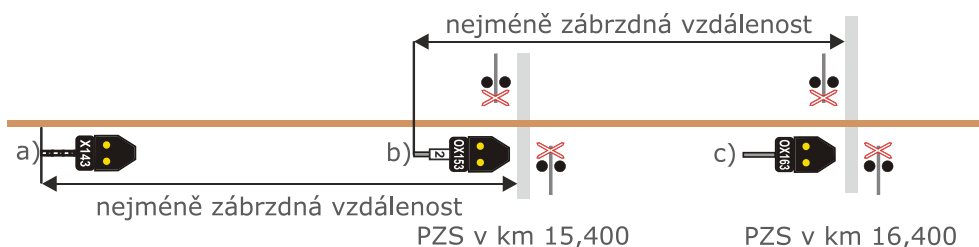
Obrázek 490

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



Obrázek 491

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



Obrázek 492

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



Kmenový přejezdčník
Opakovací přejezdčník

Obrázek 493

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



Kmenový přejezd
Opakovací přejezd

Obrázek 494

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

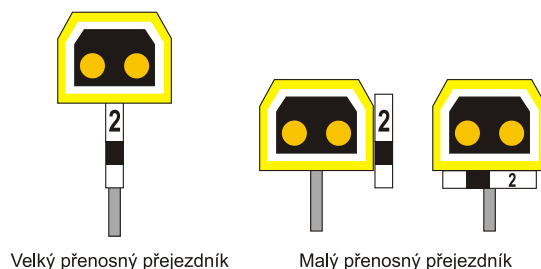


Kmenový přejezd
Opakovací přejezd

Obrázek 495

- (10) Výpravčí, kterému je ohlášeno, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, postupuje stejně jako při indikaci nouzového stavu PZS nebo VZPK.
- (11) Pokud je přejezdník neproměnné návěstidlo a ukazuje proto jen návěst **Otevřený přejezd**, odpadá strojvedoucímu povinnost hlásit poruchu přejezdníku, ale poškození vlastního přejezdníku hlásit musí.
- (12) Je-li nepřenosný přejezdník zřízen jako neproměnné návěstidlo, musí být tato skutečnost uvedena v TTP.
- (13) U přejezdů s PZS nebo u centrálních přechodů s VZPK vybavených přejezdníky musí strojvedoucí jet se zvýšenou opatrností i v případě, že na kmenovém přejezdníku (opakovacím přejezdníku) byla návěst **Uzavřený přejezd**, ale vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem (opakovacím přejezdníkem) a přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví.
- (14) Pokud vlak nebo PMD sníží rychlost v úseku mezi kmenovým přejezdníkem a opakovacím přejezdníkem na 20 km/h a méně nebo v tomto úseku zastaví, musí strojvedoucí na opakovacím přejezdníku očekávat návěst **Otevřený přejezd**. Při další jízdě se řídí návěstí opakovacího přejezdníku.
- (15) Kmenový přejezdník se umísťuje před přejezdem vybaveným PZZ nebo centrálním přechodem s VZPK nejméně na vzdálenost:
- a) 400 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí do 60 km/h včetně;
 - b) 700 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 60 km/h do rychlosti 100 km/h včetně;
 - c) 1000 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h do rychlosti 120 km/h včetně;
 - d) 1550 m – pro tratě s nejvyšší traťovou rychlostí vyšší než 120 km/h do rychlosti 160 km/h včetně.
- (16) Opakovací přejezdník se umísťuje vždy mezi kmenový přejezdník a přejezd.
- (17) V případě, že je kmenový (opakovací) přejezdník umístěn před hlavním (seřadovacím) návěstidlem a návěst přejezdníku nařizuje strojvedoucímu jízdu se zvýšenou opatrností, musí ji strojvedoucí dodržet i v případě, že hlavní (seřadovací) návěstidlo dovoluje jízdu.
- (18) Přenosný přejezdník:
- a) musí mít zvýrazněné obrysy z reflexního materiálu,
 - b) nemusí mít označovací štítek a

- c) označovací pás může být umístěn i vodorovně.
Může být buď ve velkém, nebo v malém provedení.



Obrázek 496

- (19) Přenosný přejezdník je vždy neproměnné návěstidlo a pro umísťování platí stejná pravidla jako pro umístění kmenového přejezdníku.
- (20) Návěst **Přejezdník je na opačné straně** (černá čtvercová nebo na kratší straně postavená obdélníková deska s bílým trojúhelníkem směřujícím k přejezdníku; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, jsou ramena trojúhelníku ohraničena bílými odrazkami) upozorňuje na mimořádné umístění přejezdníku. Umístění tohoto návěstidla v trakčním vedení musí být odsouhlaseno příslušným odborem OSPD⁴⁴ a gestorským útvarem tohoto předpisu⁴⁵.



Obrázek 497

Čl. 390 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) Návěst **Očekávejte otevřený přejezd** (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.



Štít Op

Obrázek 498

- (3) Návěst **Očekávejte otevřený přejezd** (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

⁴⁴ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor elektrotechniky a energetiky

⁴⁵ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

bez pokynu výpravčího, jet k přejezdům uvedených na tabulkách pod štítem Op se zvýšenou opatrností.



Štít Op

Obrázek 499

- (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 zničen 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 uvedeno v TTP a ZDD.

Čl. 391

Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení

- (1) Podrobnosti pro obsluhu a kontrolu činnosti jednotlivých typů PZZ jsou uvedeny v předpise Z2 a Z3⁴⁶.
- (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 Správy železnic 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 Správy železnic, provádějící kontrolu činnosti PZZ, 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 PZZ. V případech, kdy návěst hlavního návěstidla dovolujícího jízdu (mimo **PN**) je závislá na stavu PZZ, může ZDD povolit, aby se kontrola činnosti PZZ před povolením jízdy neprováděla. Pro účely předpisů pro provozování dráhy je kontrola činnosti PZZ považována za obsluhu PZZ.
- (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. Ví-li však výpravčí, že PZZ nebo přejezdník je v poruše, postupuje podle [Čl. 392](#) tohoto předpisu.
- (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. 225](#) a [Čl. 263](#) tohoto předpisu).

⁴⁶ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

- (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 břevna 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 zdvihát, 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, TRS, 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.
- (15) V ZDD musí být uvedeno, kterých přejezdů se týkají opatření uvedená v odst. 14 tohoto článku, případně i odkud a na jakou hodnotu musí být snížena rychlost, aby byla dodržena potřebná doba pro spuštění výstrahy na PZS.
- (16) 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.
- (17) 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.

Díl 3

Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení

Čl. 392

Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

- (1) Poruchy PZZ jsou definovány předpisem Z2 a Z3⁴⁷.
- (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.

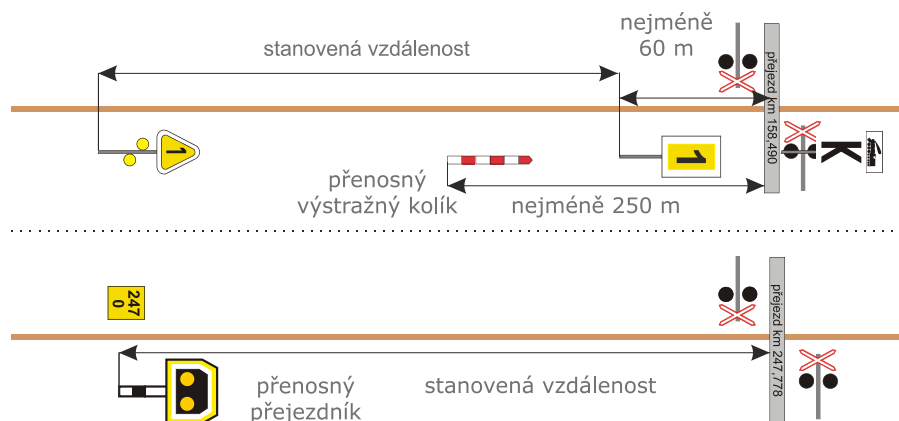
⁴⁷ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

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

Čl. 393

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 přejezdem 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 SŽDC č. 72 – Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen „směrnice č. 72“).



Obrázek 500

- (2) **Silniční úřad** je pro účely tohoto předpisu úřad státní správy, který dle právních předpisů stanoví místní nebo přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích⁴⁸.
- (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 č. 72.
- (4) Zpravovací (výchozí) 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 po celou dobu poruchy PZZ. 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) rozkazem Op, pokynem 1.
- (6) Není-li dlouhodobě možné při provozování dráhy obsluhovat PZS bez přejezdníků podle předpisu Z2, je nutné před přejezdem 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 upozorňovačů.
- Tato změna stavebně technických parametrů dráhy musí být zapracována do TTP (viz [Čl. 171](#) tohoto předpisu).
- (7) 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 výlukou 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

⁴⁸ Např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

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.
- (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.

Čl. 394

Přejezdy otevírané podle potřeby

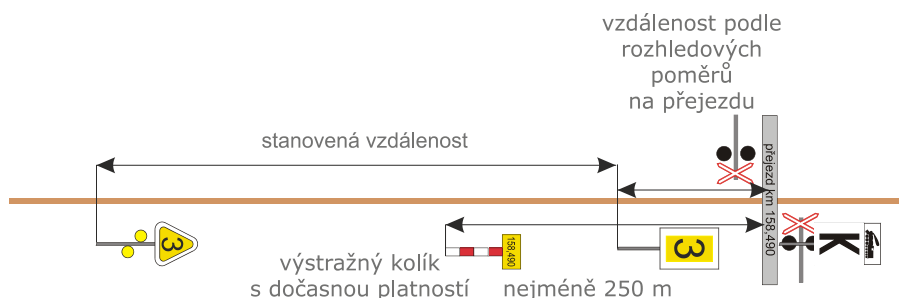
- (1) Přejezdy s PZM mohou být trvale uzavřeny a otevírány jen podle potřeby za předpokladu, že:
 - a) PZM není vzato do vazby staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení (vyjma elektrického zámku pro držení klíče od PZZ);
 - b) tento způsob obsluhy dovolí drážní správní úřad svým rozhodnutím 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). 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).
- (3) 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).
- (4) 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.
- (5) 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.

Čl. 395

Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou

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

dc) případné pomalé jízdy.



Obrázek 501

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

Kapitola XIII Výluky

Díl 1 Všeobecná ustanovení

Čl. 396 Základní pojmy

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

Čl. 397 Všeobecná ustanovení

- (1) Práce zasahující do provozuschopnosti zařízení dopravní cesty se vždy musí konat při výluce dotčeného zařízení dopravní cesty (např. demontáž kolejnic, podbíjení).
- (2) Z provozu mohou být vyloučena zařízení dopravní cesty z důvodu:
 - a) opravy, údržby nebo rekonstrukce (modernizace) zařízení dopravní cesty;
 - b) odstranění překážky způsobující nesjízdnost koleje;
 - c) obnovení provozuschopnosti koleje;
 - d) činnosti nebo práce v ochranném pásmu dráhy.
- (3) Výluky zařízení dopravní cesty mohou být:
 - a) předpokládané, nebo
 - b) nepředpokládané.
- (4) Provozní dispečer je oprávněn zakázat předpokládanou výlukou. Postup je stanoven v předpise D7/2. V případě nepředpokládané výluky může být zákaz konání vydán pouze na základě souhlasu OZOV.
- (5) Ustanovení této kapitoly předpisu, pojednávající o výlukách kolejí, však nejsou plně aplikovatelná na výluky zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení. Postup pro tyto výluky stanoví vztahné předpisy (předpis T100, předpis D7/2 atd.), pojednávající o výlukách zabezpečovacího, popř. telekomunikačního zařízení. Základní pravidla stanovená tímto předpisem pro zajištění realizace výluky (procesy k zahájení a ukončení výluky) musí být plně dodržena i při výluce ZZ (vyjma výluk závislostí ZZ podle předpisu T100) a telekomunikačního zařízení.
- (6) Pro výluky zabezpečovacího, popř. telekomunikačního zařízení nebo není-li z důvodu výluky (např. kolejové) zajištěna jejich správná činnost, se aplikuje dopravní opatření z ustanovení vztahujících se k poruchám těchto zařízení uvedená v tomto předpise, popř. v dalších předpisech (např. předpis Z1, Z3⁴⁹, Z2).
- (7) Při výluce staniční koleje se za vyloučený úsek považuje celá délka koleje uvedená v ZDD. Má-li být vyloučena pouze část staniční koleje, musí být ve VR přesně vymezeno, mezi kterými prvky (např. návěstidly) je část staniční koleje vyloučena (popř. může být vymezena i pomocí km polohy).
- (8) Za napěťovou výlukou trakčního vedení se pro potřeby tohoto předpisu považuje výluka trakčního vedení v rozsahu definovaném prvky z platného „Schématu napájení a dělení trakčního vedení a obsluhy úsekových odpojovačů“, vyjma:
 - a) výluk pro kolejové spojky vymezené km polohou a číslem výhybek, a
 - b) nepředpokládaných výluk definovaných v rámci zajištění bezpečnosti operativně elektrodispečerem.
- (9) V případě, že opatření ve VR vyžadují změnu ZDD, musí být změna ZDD zpracována v souladu s ustanoveními prováděcích pokynů SŽ D5-1 – Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček. Změna ZDD se nezpracovává v případě, že jsou opatření ve VR v souladu s obsluhou zabezpečovacího zařízení při jeho poruchách ve smyslu ustanovení předpisů Z1, Z3, Z2 a případně DU k těmto předpisům.
- (10) Ve všech případech, kdy je v této kapitole předpisu uvedeno, že OZOV (nebo zaměstnanec pro řízení sledu, dále jen „ZPRS“) provádí zápis do telefonního zápisníku, je tímto myšleno

⁴⁹ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

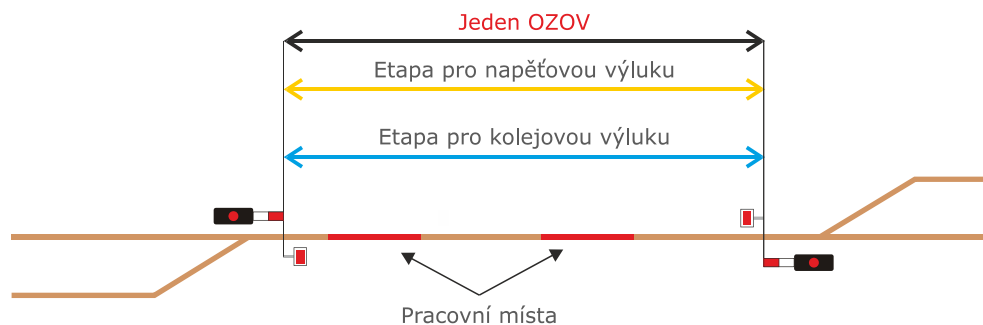
i oznámení telekomunikačním zařízením, které musí výpravčí vždy dokumentovat do telefonního zápisníku.

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

Čl. 398

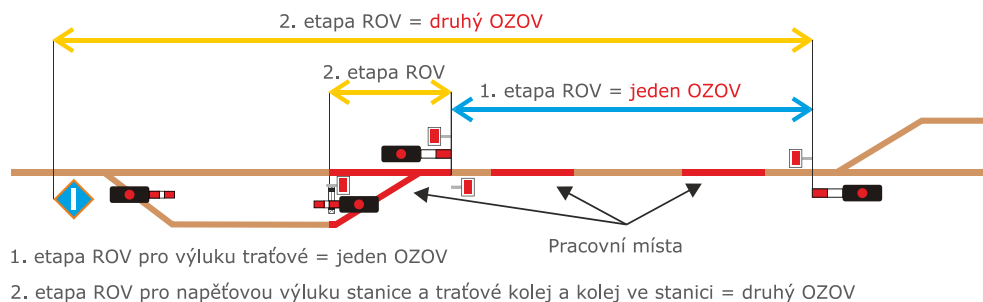
Zaměstnanci podílející se na realizaci výluky

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



Obrázek 502

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



Obrázek 503

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

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

Díl 2 Nepředpokládané výluky

Čl. 399 Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky

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

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

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

Čl. 400

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 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.
- (2) Provozní dispečer informuje přímo dotčené výpravčí, o skutečnostech podle odst. 1 písm. a) – c) tohoto článku.
- (3) Dopravci dotčení nepředpokládanou výlukou v případě potřeby zajistí vydání vlastního opatření ve smyslu předpisu D7/2.
- (4) Osobní doprava vedená v ND (tzn. není zajištěna drážními vozidly) se v dopravní dokumentaci neeviduje.

Díl 3

Předpokládané výluky

Čl. 401

Všeobecná ustanovení

- (1) Při předpokládané výluce je odpovědný zástupce OSPD povinen oznámit jméno a příjmení zaměstnance, který bude při výluce plnit povinnosti OZOV podle platných ustanovení předpisu D7/2.

- (2) OZOV při výlukové činnosti provádí tato oznámení:
- a) připravenost a požadavek k zahájení výluky včetně nahlášení kontaktu na OZOV, ZPŘS (je-li ustanoven), příp. VVP;
 - b) změny OZOV, ZPŘS příp. VVP, včetně kontaktu. Způsob oznámení změny OZOV je stanoven předpisem D7/2;
 - c) volnost kolejí a provozuschopnost výlukou dotčených zařízení dopravní cesty při ukončování **výluky**, **upozornění** na nutnost zavedení případných omezení provozování dráhy (např. pomalé jízdy, **upozornění na** odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty) po ukončení výluky, včetně termínu jeho platnosti.
- (3) Oznámení o skutečnostech uvedených v odst. 2 tohoto článku ohlašuje OZOV výpravčímu, který je oprávněn k zahájení, resp. ukončení výluky.
- (4) Výlukou je oprávněn zahájit, resp. ukončit (vyjma výluky napájecí stanice, viz [Čl. 413](#) tohoto předpisu):
- a) v dopravně dotčené výlukou výpravčí, který zde organizuje a řídí drážní dopravu. Platí i pro výpravčí v samostatných obvodech stanice;
 - b) u traťové koleje výpravčí přednostního směru.
- (5) VR může povolit zahájení, resp. ukončení výluky odchýlně od odst. 4, písm. b) tohoto článku a to výpravčímu oprávněnému vyloučit záhlaví dopravny s kolejovým rozvětvením a současně traťovou kolej, která na záhlaví navazuje a není pro výpravčího přednostním směrem.
- (6) Dochází-li při výlukové činnosti ke změně způsobu organizování a řízení dráhy a drážní dopravy případně i k odstranění součástí zařízení dopravní cesty (nebo aktivování nových součástí zařízení dopravní cesty), může být výluka ukončena pouze tehdy, je-li tato skutečnost zpracována do ZDD.
- (7) Přednosta PO odpovídá za aktuálnost ZDD a za skutečnost, že dotčení zaměstnanci řízení provozu budou se změnami ZDD seznámeni (příp. přezkoušení z obsluhy ZZ) v souladu s [Čl. 33](#) tohoto předpisu. Nebyl-li výpravčí seznámen se změnami ZDD (příp. přezkoušen z obsluhy ZZ), výlukou neukončí a ihned upozorní na tuto skutečnost přednostu PO (popř. nehodovou pohotovost PO). Dále postupuje na základě pokynů přednosty PO (popř. nehodové pohotovosti PO), se kterými seznámí provozního dispečera.
- (8) Došlo-li ke změně stavebně technických parametrů dráhy, musí být provedena i změna příslušných údajů v TTP podle [Čl. 170](#) a [Čl. 171](#) tohoto předpisu, včetně zajištění zpravování o těchto změnách podle [Čl. 172](#) tohoto předpisu.

Čl. 402

Změna rozsahu předpokládané výluky

- (1) Změny v rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty při předpokládané výluce jsou povoleny v:
- a) rozsahu vymezení místa z provozních důvodů (podle odst. 2 tohoto článku);
 - b) rozsahu vymezení místa z důvodu odstranění závady blížící se nevyhovujícímu stavu zařízení dopravní cesty (podle odst. 3 až 7 tohoto článku) nebo
 - c) čase konání výluky z provozních důvodů např. zpoždění vlaků (podle odst. 8 tohoto článku).
- (2) V případě, že je z provozních důvodů (mimořádnost, **nepředpokládaná** výluka, porucha mechanizace pro výluky) nemožné zahájit výluky podle bodu 1 VR v plném rozsahu, musí být v oznámení o připravenosti k zahájení výluky vždy vyjmenovaná všechna zařízení dopravní cesty z původního rozsahu vyloučených zařízení stanovené VR, jejichž výluka může být zahájena. Např. „Odchýlně od ROV 63505 etapa B může být zahájena pouze výluka liché kolejové skupiny v dopravně Řevnice. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, radiostanice“.

- (3) V případě, že OZOV při zahájení výluky požaduje změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty, odchýlně od VR, může výpravčí zahájit výluku a dát svolení k provádění prací pouze se souhlasem provozního dispečera.
- (4) Žádost o změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty (včetně jeho popisu) musí OZOV oznámit výpravčímu vždy zápisem do telefonního zápisníku.
- (5) Souhlas (popř. nesouhlas) provozního dispečera musí výpravčí dokumentovat v telefonním zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (6) Vyšší rozsah vyloučení zařízení dopravní cesty musí být vždy zaveden jako nepředpokládaná výluk. V případě potřeby přijetí změny opatření dopravce zapracovaného ve VR, zajistí provozní dispečer projednání s dispečerem dopravce a o případných změnách informuje dotčené výpravčí (resp. dirigující dispečery, dispečery RB).
- (7) Má-li změna rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty vliv na zpravování vlaků je výpravčí (resp. dirigující dispečer, dispečer RB) povinen, před tím, než dovolí jízdu vlaků v úseku omezení, zajistit zpravování vlaků odchýlně od vydaného VR.
- (8) Je-li třeba změnit začátek nebo konec výluky, je třeba vždy dohody výpravčího oprávněného k zahájení, resp. ukončení výluky, provozního dispečera a OZOV, při napětové výluce trakčního vedení také elektrodispečera. Změnu začátku nebo konce výluky (zkrácení doby konání výluky) musí vždy odsouhlasit OZOV. V případě, že dojde k úpravě začátku zahájení výluky a zároveň nelze zkrátit dobu konání výluky, musí provozní dispečer zajistit informování výlukou dotčených dopravců o změně ukončení výluky a vyžádat si úpravu opatření.
- (9) Všechny schválené změny v rozsahu výluky (viz odst. 1, 2 a 7 tohoto článku) oznámí výpravčí, který je oprávněn k zahájení a ukončení výluky, a kterému byla změna povolena:
- a) sousední stanici;
 - b) zpravovacím (výchozím) stanicím;
 - c) staničním zaměstnancům;
 - d) traťovým stanovištím;
 - e) dalším zaměstnancům (např. zaměstnancům zajišťujícím kontrolu infrastruktury), kterých se změna týká.
- (10) OZOV musí zajistit seznámení všech zaměstnanců, kteří se přímo podílejí na realizaci výluky o změně rozsahu předpokládané výluky (viz odst. 1, 2 a 7 tohoto článku) „Protokolem o výluce“. Seznámení je možné zajistit prostřednictvím zaměstnanců ve funkci ZPRS, VVP nebo OZZ.

Čl. 403

Připravenost k zahájení výluky

- (1) Před zahájením předpokládané výluky oznámí OZOV výpravčímu, zápisem do telefonního zápisníku, že podmínky určené VR k zahájení výluky jsou splněny a že výluky může být zahájena, tzv. připravenost. Skutečnost o připravenosti k zahájení výluky může OZOV ohlásit i telekomunikačním zařízením. Telefonické hlášení o připravenosti k zahájení výluky výpravčí vždy dokumentuje v telefonním zápisníku.
- (2) Oznámení o připravenosti k zahájení výluky musí obsahovat:
- a) číslo VR (včetně etapy), podle kterého může být výluky zahájena;
 - b) jméno a příjmení OZOV (včetně kontaktu), ZPRS (je-li ustanoven včetně kontaktu) a příp. VVP;
 - c) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku.
- (3) V případě, že je oznámení o připravenosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem, ze kterého ohlašuje připravenost k zahájení výluky takto:

„Zde je OZOV Karas, ve stanici Bor číslo telefonu. Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, druh telekomunikačního zařízení.“

- (4) Dokumentování oznámení o připravenosti k zahájení výluky se provádí následovně:
- a) zápisem OZOV do telefonního zápisníku takto:
- „Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, **radiostanice**. Podpis OZOV.“*
- b) zápisem výpravčího do telefonního zápisníku, je-li připravenost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením takto:
- „Výluka podle ROV 63505 etapa B může být zahájena. OZOV Václav Karas číslo telefonu, ZPŘS Karel Bešta, **radiostanice. Karas.**“*
- (5) V oznámení může OZOV uvést pouze odkaz na číslo VR a na etapu (na etapy) v případě, že výluka bude zahájena v plném rozsahu uvedeném v bodě 1 VR (místo výluky). V případě jakékoliv odchylky v rozsahu vyloučeného zařízení dopravní cesty, musí postupovat ve smyslu příslušných ustanovení [Čl. 402](#) tohoto předpisu.

Čl. 404 **Zahájení výluky**

- (1) V době zahájení předpokládané výluky nesmí být v mezistaničním úseku (v prostorovém oddílu mezi stanicí a odbočkou) žádné vozidlo, které nebude použito při výluce.
- (2) V případě, že je nutné, aby na traťové koleji bylo vozidlo (vozidla) určené pro výlukové práce před zahájením výluky, může výpravčí udělit souhlas k jízdě PMD za vlakem (zpravení strojvedoucího PMD viz [Čl. 408](#) odst. 4 tohoto předpisu), a traťovou kolej může po dojezdu vlaku do sousední stanice a udělení odhlásky za tímto vlakem vyloučit.
- (3) Po zjištění, že jsou podmínky uvedené v odst. 1 tohoto článku a [Čl. 403](#), popř. [Čl. 399](#) tohoto předpisu splněny, může výpravčí vyloučit kolej a udělit OZOV souhlas k započetí výlukových prací. Bez souhlasu výpravčího nesmí být s výlukovými pracemi započato. V případě napětových výluk musí být dodržena ustanovení [Čl. 412](#) tohoto předpisu.
- (4) Při zahajování výluky zavolá výpravčí, který je oprávněn zahájit výluky, sousední stanici a všechna traťová stanoviště a ohlásí zahájení výluky takto:
- *„V 8:10 zahájena výluka traťové koleje mezi stanicemi Bor – Les. Berka.“* nebo
 - *„V 8:10 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Štos.“*
- (5) Jde-li o výluky jen části traťové koleje, je nutno tuto část v hlášení vymezit km polohou takto:
- „V 8:25 zahájena výluka první traťové koleje ze stanice Choceň do km 50,450. Aron.“*
- Hlášení se může doplnit označením dopravní nebo stanoviště (odbočka, hláska apod.).
- (6) Zahájení napětové výluky trakčního vedení se zní takto:
- *„V 7:00 zahájena výluka napětí trakčního vedení traťové koleje mezi stanicemi Bor – Les. Berka.“* nebo
 - *„V 7:00 zahájena výluka napětí trakčního vedení první traťové koleje mezi stanicemi Týniště – Třebechovice. Sojka.“*
- (7) Je-li výluka koleje i výluka trakčního vedení nad touto kolejí zahájena současně, mohou být hlášení o zahájení obou výluk znít takto:
- „V 9:25 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Přelouč – Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Starý.“*
- (8) V případě zahájení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ se text doplní o název dopravní, které se výluka týká takto:
- „Ve 14:30 zahájena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Kokrhel.“*

- (9) Výpravčí sousední stanice hlášení o zavedení příslušné výluky opakuje a hlášení potvrdí takto:
„V 8:10 zahájena výluka první traťové koleje mezi stanicemi Adamov – Blansko. Rozuměl Mladý.“
- (10) Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumí“ a připojí název stanoviště.
- (11) Oba výpravčí ohlásí zahájení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.
- (12) Zahájení výluky dokumentuje:
- a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);
 - b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.
- (13) Časem zahájení výluky je čas uvedený v hlášení o zahájení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.
- (14) Zahájení výluky ohlásí výpravčí, který je oprávněn výluku zahájit neprodleně provoznímu dispečerovi.
- (15) Po zahájení výluky kolejí určených pro jízdy vlaků ve stanici (odbočce) musí výpravčí dát zákazovou dispozici pro všechny vlaky, které mají jet do jeho stanice:
- a) výpravčímu sousední stanice je-li vyloučeno záhlaví a/nebo zhlaví;
 - b) výpravčím sousedních stanic jsou-li vyloučeny všechny koleje určené pro jízdu vlaků.
- (16) Příklady zahájení výluk jsou uvedeny ve služební rukověti SR101/1(D).

Čl. 405 Přerušení výluky

- (1) Přerušit 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. 404](#) odst. 4 – 9 a [Čl. 406](#) odst. 9 a 11 tohoto předpisu).

Čl. 406 Ukončení výluky

- (1) Po návratu vozidel z pracovního místa na širé trati oznámí zaměstnanec pro řízení sledu (ZPRS) volnost koleje prokazatelně v „Protokolu o výluce“ odpovědnému zástupci objednavatele výluky (OZOV).
- (2) Po ukončení výlukových prací oznámí vedoucí výlukových prací (VVP) prokazatelně v „Protokolu o výluce“ odpovědnému zástupci objednavatele výluky (OZOV), že:
- a) výlukové práce byly ukončeny;
 - b) výlukou dotčené zařízení dopravní cesty je provozuschopné, včetně případných omezení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (3) Před ukončením výluky je OZOV (na základě oznámení VVP a ZPRS podle odst. 1 a 2 tohoto článku) odpovědný za oznámení o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, případně stanovení omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu po ukončení výluky, např. pomalá jízda (dále jen „oznámení o volnosti a provozuschopnosti“) výpravčímu odpovědnému za ukončení výluky.
- (4) Oznámení o volnosti a provozuschopnosti musí obsahovat:
- a) volnost kolejí a provozuschopnost výlukou dotčených zařízení dopravní cesty;
 - b) **upozornění na** příp. omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu;

- c) upozornění na příp. odstranění/aktivování zařízení dopravní cesty;
- d) podpis OZOV, je-li oznámení prováděno zápisem do telefonního zápisníku.
- (5) V případě, že je oznámení o volnosti a **provozuschopnosti** prováděno telekomunikačním zařízením a oznámení obsahuje omezení v provozování drážní dopravy po ukončení výluky, musí si OZOV toto omezení evidovat do „Protokolu o výluce“. V případě, že je oznámení o volnosti a provozuschopnosti prováděno telekomunikačním zařízením, ohlásí se OZOV i telefonním číslem takto:
- „Zde je OZOV Karas, ve stanici Bor, číslo telefonu. První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena.“*
- (6) Dokumentování oznámení o volnosti a provozuschopnosti se provádí následovně:
- a) zápisem OZOV do telefonního zápisníku takto:
- „První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena. Příjmení a podpis OZOV.“*
- b) zápisem výpravčího do telefonního zápisníku, je-li volnost a provozuschopnost oznámena OZOV telekomunikačním zařízením takto:
- „První traťová kolej mezi stanicemi Bor – Les je volná a provozuschopná. Výluka podle ROV 63505 etapa A může být ukončena. Karas číslo telefonu.“*
- (7) Po ukončení předpokládané výluky, musí zabezpečovací zařízení dotčené výlukou vykazovat správnou činnost.
- (8) V případě, že po ukončení výluky je nutno zavést opatření pro obsluhu ZZ, musí být pro tato opatření, resp. omezení zpracována ve VR navazující výluka dotčeného ZZ jako samostatná etapa VR (např. ve smyslu předpisu D7/2 výluky pro obnovení **šuntovací schopnosti**).
- (9) Výpravčí může ukončit 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. 401** odst. 7 tohoto předpisu.
- (10) Po splnění podmínek uvedených v **odst. 9** tohoto článku pro ukončení výluky zavolá výpravčí, který je oprávněn ukončit výluku, sousední stanici a všechna traťová stanoviště a ukončí výluku hlášením takto:
- „Ve 14:37 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko. Chalupník.“ nebo
 - „V 17:40 ukončena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Týniště - Třebechovice. Křížová.“ nebo
 - „Ve 12:16 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Přelouč - Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Štěpánek.“
- (11) V případě ukončení výluky zařízení dopravní cesty v dálkově řízené stanici s DOZ se text doplní o název dopravní, které se výluka týká takto:
- „Ve 14:30 ukončena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Burián.“*
- (12) Výpravčí sousední stanice potvrdí hlášení takto:
- „Ve 14:37 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko. Rozuměl Domkář.“ nebo
 - „V 17:40 ukončena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Týniště - Třebechovice. Rozuměl Král.“ nebo
 - „Ve 12:16 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Přelouč - Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Rozuměl Straka.“
- (13) Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumí“ a připojí název stanoviště.
- (14) Oba výpravčí ohlásí ukončení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.

- (15) Ukončení výluky dokumentuje:
- a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);
 - b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.
- (16) Časem ukončení výluky je čas uvedený v hlášení o ukončení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.
- (17) Ukončení výluky ohlásí výpravčí, který je oprávněn výluku ukončit neprodleně provoznímu dispečerovi.
- (18) Pokud je nutno provést před uvedením vyloučeného úseku do provozu zkoušku za jízdy rychlostí vyšší než 40 km/h, musí VR nařizovat 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 přeruší výluky (v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace postupuje podle příslušného návodu provozní aplikace), aby mohla být zkouška za jízdy provedena (viz [Čl. 405](#) tohoto předpisu).
- (19) Při kladném vyhodnocení zkoušky za jízdy OZOV znovu oznámí provozuschopnost zařízení dopravní cesty. Na základě tohoto oznámení může výpravčí výluky ukončit a zahájit provozování výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty.
- (20) V případě záporného vyhodnocení výpravčí zahájí přerušovanou výluky na základě požadavku OZOV.

Čl. 407 **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 tímto předpisem a služební rukověti SR101/1(D).
- (3) Odborně způsobilý zaměstnanec řízení provozu pověřený ředitelem OŘ musí před vydáním VR provést kontrolu, že vzory písemných rozkazů uvedených ve VR jsou v souladu se služební rukověti SR101/1(D).
- (4) Zjistí-li výpravčí 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 PO. 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 služební rukověti SR101/1(D).
- (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 zpracováno do VR.

Díl 4 Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji

Čl. 408 Všeobecná ustanovení

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

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

Čl. 409

Organizování jízd drážních vozidel po vyloučené koleji

- (1) Jízdy vozidel na vyloučenou a z vyloučené traťové koleje se organizují jako PMD za dále uvedených podmínek.
- (2) Na jedné vyloučené koleji ve stanici, v odbočce, v dopravně D3 a v dopravně RB je dovolena jízda i více posunových dílů. Na jedné vyloučené traťové koleji je dovolena jízda i více PMD.
- (3) Jízda PMD ze sousedních stanic proti sobě je dovolena, pokud místa jejich zastavení na vyloučené koleji budou vzdálena nejméně 200 metrů od sebe.
- (4) Má-li při výluce koleje pracovat v ovládacím obvodu PZS vozidlo, vyloučí se závislosti jen na žádost OZOV. U předpokládané výluky musí být požadavek zapracován do VR.
- (5) Pro jízdy vozidel jedoucích na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí ZPŘS zajistit u zaměstnance, který obsluhuje PZZ uzavření PZZ. Není-li to možné, musí ZPŘS zpravit strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy. U předpokládaných výluk musí být ve VR stanoveno, které PZZ musí být pro jízdu PMD na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje obsluhovány.
- (6) Za organizaci střežení přejezdů odpovídá ZPŘS.
- (7) Při jízdě posunového dílu nebo PMD na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.
- (8) Rychlost posunového dílu nebo PMD nesmí překročit 40 km/h; je-li posunový díl nebo PMD sunut, smí být rychlost nejvýše 30 km/h. Při jízdě více posunových dílů nebo PMD na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje nesmí rychlost žádného vozidla překročit rychlost 30 km/h. Současně je třeba dodržet případná trvalá nebo přechodná omezení rychlosti a předpisem zařaditele stanovenou nižší rychlost pro některá vozidla. Za dodržení rychlosti odpovídá strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (9) Nejsou-li na vícekolejné trati vyloučeny všechny traťové koleje, musí být ve VR stanoveny podmínky pro zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách (nevybavených mimoúrovňovými přístupy nebo ostrovními nástupišti) při jízdě PMD na/z vyloučené traťové koleje i při jízdě vozidel na pracovním místě v době, kdy po nevyločené koleji pojede po nesprávné koleji nebo proti správnému směru vlak s přepravou cestujících, zastavující na příslušné zastávce.
- (10) Je-li ustanoveno více ZPŘS, musí OZOV stanovit hranice obvodů ZPŘS určené pro pohyb vozidel na vyloučených kolejích (vyloučené koleji) na základě požadavků VVP a ZPŘS, popř. OZZ, tak aby byl pohyb vozidel účelný a bezpečný. Vymezení obvodů ZPŘS si vzájemně prokazatelně odsouhlasí OZOV a ZPŘS (např. v „Protokolu o výluce“). Tyto obvody se nesmí překrývat.

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

Čl. 410

Zpravování strojvedoucích při jízdě na/z vyloučené traťové koleje

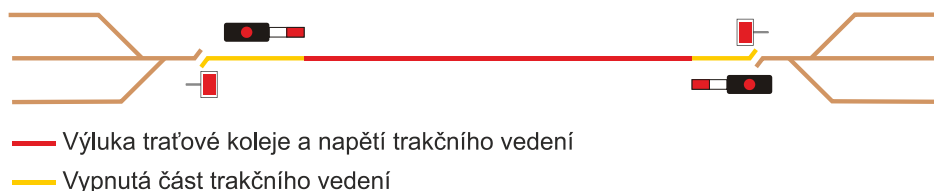
- (1) Za sepsání písemného rozkazu a zpravení strojvedoucích PMD při jízdě na/z vyloučené traťové koleje odpovídá ZPŘS. ZPŘS zpravuje strojvedoucího buď přímo písemným rozkazem V PMD – Výluky nebo rozkazem V, nebo telekomunikačním zařízením nařizuje strojvedoucímu sepsání rozkazu V PMD – Výluky nebo rozkazu Pv.
- (2) V písemném rozkaze ZPŘS uvede odkud a kam PMD jede na vyloučenou traťovou kolej, zda před ním a za ním jede jiný PMD a kilometrickou polohu zastavení PMD na vyloučené traťové koleji. Současně uvede kilometrickou polohu zastavení předchozího a následujícího PMD.
- (3) PMD musí být také zpraven o případné jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy (centrální přechody s VZPK), o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost PMD a o návěstidlech, která při jízdě po vyloučené koleji platí.

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

Čl. 411 Krytí vyloučených míst

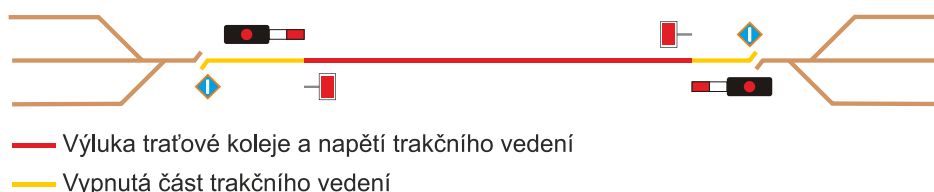
- (1) Při předpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV, pokud k tomu není VR určen jiný zaměstnanec Správy železnic.
- (2) Při nepředpokládané výluce odpovídá za krytí vyloučeného místa OZOV.
- (3) Vyloučená kolej ve stanici se kryje znemožněním náhodného postavení všech jízdních cest na vyloučené místo a uzamčením výhybek a výkolejek (pro krytí vyloučeného místa).
- (4) Pokud není možné krytí vyloučeného místa podle odst. 3 tohoto článku, kryje se vyloučené místo:
- a) přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj** ze strany možné jízdy vozidel na provozované koleji,
 - b) pevným umístěním pražce přes koleje v případě, že umístěním přenosného návěstidla s návěstí **Stůj** by došlo k záměně u provozované koleje (např. umístění v kolejové spoje).
- (5) V případě krytí vyloučených kolejí uzamčením výhybek (výkolejek) se klíče od zámků uzamčených výhybek (výkolejek) vydají zaměstnanci odpovědnému za krytí vyloučeného místa. Musí být dodržena podmínka, že hlavní klíč od zámků výhybky (výkolejky) není nutný pro kontrolu správného postavení jízdní cesty určené závěrovou tabulkou. Pokud hlavní klíč od zámků 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 zámků má v úschově zaměstnanec odpovědný za krytí koleje.

- (6) Při výluce traťové koleje se krytí provádí přenosným návěstidlem s návěstí **Stůj**, umístěným v úrovni vjezdového návěstidla (příklady viz „příloha A“).
- (7) Pokud je vyloučena jen část traťové koleje, umístí se přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** v místě, vymezujícím tuto část traťové koleje, a před ním se nejméně na zábrzdnou vzdálenost umístí přenosné návěstidlo s návěstí **Výstraha**.
- (8) Při současné výluce traťové koleje a napěťové výluce trakčního vedení (viz znázornění na obrázku 504 tohoto předpisu) se umísťuje přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** před elektrickým dělením směrem z dopravní (pokud není za úrovni vjezdového návěstidla).



Obrázek 504

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



Obrázek 505

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

Díl 5 Napěťové výluky

Čl. 412 Všeobecná ustanovení

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

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

Čl. 413 Výluka napájecí stanice

- (1) Pro výluky napájecích stanic platí ustanovení Kapitoly XIII tohoto předpisu vyjma ustanovení, pro která jsou v tomto článku stanoveny odchylky.
- (2) Výlukou napájecí stanice je oprávněn zahájit/ukončit elektrodispečer.
- (3) Elektrodispečer zahájení/ukončení výluky ohlásí provoznímu dispečerovi a výpravčím dotčeného úseku, včetně rozsahu omezení v jízdách vlaků a případného elektrického mezdobí.
- (4) Provozní dispečer zaeviduje zahájení/ukončení výluky v provozních aplikacích.
- (5) Výpravčí dokumentuje:
 - a) oznámení o zahájení/ukončení výluky červeným zápisem do telefonního zápisníku;

- b) rozsah omezení v jízdách vlaků včetně případného elektrického mezidobí.

Čl. 414

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 písemným rozkazem. Za zpravení odpovídá:
- a) u předpokládané napěťové výluky zpravovací stanice;
 - b) u nepředpokládané výluky výpravčí stanice s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením ve stanici nebo výpravčí stanice bezprostředně před místem s vypnutým (nesjízdným) trakčním vedením na širé trati.
- (2) Výpravčí 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 nezprávi sám. Nejsou-li hovory zaznamenávány záznamovým zařízením, musí tuto zprávu výpravčí, který ji dostal, dokumentovat v telefonním zápisníku.
- (3) Při nepředpokládané výluce se do doby umístění přenosných výlukových návěstidel pro elektrický provoz, musí text písemného rozkazu doplnit o informaci, že přenosná výluková návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna s udáním kilometrické polohy odkud kam je jízda se staženými sběrači nařízena včetně čísla první a poslední trakční podpěry takto:
- „Výluková návěstidla pro elektrický provoz nejsou umístěna. Ve stanici Řevnice od km 23,750 na záhlaví 1. traťové koleje (trakční podpěra č. 21) ze směru Zadní Třebaň, při jízdě po 1. a 3. koleji a na záhlaví 1. traťové koleje (trakční podpěra č. 58) směr Dobřichovice do km 22,520 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“*
- (4) O jízdě se staženými sběrači v napěťově nesjízdném úseku se strojvedoucí vozidla závislé trakce zpravují:
- a) při jízdě na vjezdovém záhlaví a případně i na vjezdovém zhlaví:
„Ve stanici Bor při vjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;
 - b) při jízdě na vjezdovém záhlaví a případně i na vjezdovém zhlaví, při jízdě po některých (popř. po všech) staničních kolejích (pouze v případě, že výluky napětí trakčního vedení záhlaví, zhlaví a staničních kolejí na sebe bezprostředně navazují):
 - *„Ve stanici Bor při vjezdu a jízdě po kolejích 1 a 3 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo
 - *„Ve stanici Bor při vjezdu a jízdě po koleji 4 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo
 - *„Ve stanici Bor při vjezdu a jízdě po lichých kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo
 - *„Ve stanici Bor při vjezdu a jízdě po všech kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;*
 - c) při jízdě po některých (popř. po všech) dopravních kolejích a při jízdě na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví (pouze v případě, že výluky napětí trakčního vedení záhlaví, zhlaví a staničních kolejí na sebe bezprostředně navazují):
 - *„Ve stanici Bor při jízdě po koleji 4 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo
 - *„Ve stanici Bor při jízdě po kolejích 1 a 3 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo
 - *„Ve stanici Bor při jízdě po lichých kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“* nebo

- „Ve stanici Bor při jízdě po všech kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo
- „Ve stanici Bor při jízdě po kolejích 1 a 3 a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;
- d) při jízdě na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví:
- „Ve výhybně Luka při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;
- e) při jízdě na vjezdovém záhlaví a případně i na vjezdovém zhlaví, při jízdě po některých (popř. po všech) dopravních kolejích a při jízdě na odjezdovém zhlaví a případně i na odjezdovém záhlaví (pouze v případě, že výluky napětí trakčního vedení záhlaví, zhlaví a staničních kolejí na sebe bezprostředně navazují):
- „Ve výhybně Luka při vjezdu, jízdě po kolejích 1 a 3 a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo;
- „Ve výhybně Luka při vjezdu, jízdě po koleji 4 a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo;
- „Ve výhybně Luka při vjezdu, jízdě po lichých kolejích a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo;
- „Ve výhybně Luka při vjezdu, jízdě po všech kolejích a při odjezdu projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;
- f) při jízdě po některých (popř. po všech) dopravních kolejích:
- „Ve stanici Háje při jízdě po kolejích 6, 8 a 10 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo
- „Ve stanici Háje při jízdě po sudých kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“ nebo
- „Ve stanici Háje při jízdě po všech kolejích projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“;
- g) při jízdě na jednokolejně širé trati (včetně odboček):
- „Při jízdě ze stanice Les do stanice Bor projedte beznapěťový úsek v km 98,300 – 97,900 (trakční podpěra č. 67 až č. 91) se staženými sběrači.“ nebo
- „Při jízdě ze stanice Les do stanice Bor projedte celý mezistaniční úsek se staženými sběrači.“;
- h) při jízdě na více kolejně širé trati (včetně odboček):
- „Při jízdě ze stanice Bor do stanice Luka po 1. traťové koleji projedte beznapěťový úsek v km 22,500 – 21,900 (trakční podpěra č. 89 až č. 98) se staženými sběrači.“ nebo
- „Při jízdě ze stanice Koukol do stanice Háje po 1. traťové koleji projedte celý mezistaniční úsek se staženými sběrači.“.
- (5) Ve stanicích se složitými poměry je nutno místo napěťové výluky přesně vymezit, např. takto:
- „Ve stanici Hněvice při vjezdu do obvodu Hněvice seř. n. ...“,
- „Ve stanici Břeclav při jízdě na zhlaví mezi obvody Břeclav os. n. a Břeclav přednádraží ...“.
- (6) Ve stanicích se specifickými poměry je nutno místo napěťové výluky vymezit takto:
- „Ve stanici Blansko při vjezdu z 1. traťové koleje od km 180,200 do km 181,300 (trakční podpěra č. 183 až č. 196) projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači.“
- (7) Text písemného rozkazu u předpokládané napěťové výluky může být podle potřeby doplněn o text „... od km 25,600 do km 27,800 (trakční podpěra č. 183 až č. 196) ...“. Tento údaj je pro strojvedoucí pouze orientační informace o beznapěťovém úseku.
- (8) Pokud je jízda vozidel závislé trakce se staženými sběrači nutná jen při vjezdu z určité traťové koleje nebo jen při odjezdu na určitou traťovou kolej, je nutno text písemného rozkazu doplnit takto:

- „... při vjezdu z 1. traťové koleje ...“,
- „... při vjezdu z nesprávné 1. traťové koleje ...“,
- „... při vjezdu proti správnému směru z 1. traťové koleje ...“,
- „... při odjezdu na 2. traťovou kolej ...“,
- „... při odjezdu na nesprávnou 2. traťovou kolej ...“,
- „... při odjezdu proti správnému směru na 2. traťovou kolej ...“.

Čl. 415

Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce

- (1) Zaměstnanec řídící posun u posunového dílu se zařazeným vozidlem závislé trakce musí být zpraven písemným rozkazem o napěťově nesjízdných kolejích např. takto:
 - „Ve stanici Horaždovice předměstí je v době od 8:00 do 16:00 hod. napěťově nesjízdné záhlaví 1. TK a zhlaví 1., 5. a 7a koleje.“,
 - „Ve stanici Horaždovice předměstí jsou v době od 8:00 do 16:00 hod. napěťově nesjízdné sudé koleje“.
- (2) Je-li v době vymezené písemným rozkazem sjednán posun na uvedené koleje, musí zaměstnanec řídící posun nařídít strojvedoucímu vozidla závislé trakce, které je zařazeno v posunovém dílu, stažení sběračů.
- (3) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se musí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz vždy, když je zpraven o jízdě se staženými sběrači a v čase vymezení platnosti uvedené v písemném rozkaze.
- (4) Strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce se nemusí řídit výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a výpravčímu oznamovat závady v jejich umístění pouze v těchto případech:
 - a) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu před časem zahájení předpokládané napěťové výluky (tzn. před časem vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze),
 - b) výluková návěstidla pro elektrický provoz jsou v úseku vymezeném písemným rozkazem umístěna hodinu po čase ukončení předpokládané napěťové výluky (tzn. po čase vymezené platnosti uvedené v písemném rozkaze).
- (5) Za to, že výluková návěstidla pro elektrický provoz budou umístěna nejvýše hodinu před zahájením předpokládané napěťové výluky a odstraněna nejpozději hodinu po jejím ukončení odpovídá zaměstnanec OSPD. Zaměstnanec OSPD je povinen informovat výpravčího o osazování nebo odstranění výlukových návěstidel pro elektrický provoz.
- (6) Bude-li předpokládaná napěťová výluka zahájena nebo ukončena odchylně od vymezení uvedeném v písemném rozkaze, musí výpravčí zajistit, že strojvedoucí hnacích vozidel závislé trakce budou o této změně zpraveni písemným rozkazem.
- (7) Zjistí-li strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce, který **je zpraven** o jízdě se staženými sběrači písemným rozkazem, a výluková návěstidla pro elektrický provoz **nejsou umístěna**, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači uvedené v písemném rozkaze a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Výpravčí závadu oznámenou strojvedoucím neprodleně ohlásí elektrodispečerovi, který musí zajistit odstranění této závady.
- (8) Pokud strojvedoucí v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) zjistí, že **jsou umístěna** výluková návěstidla pro elektrický provoz a o jízdě se staženými sběrači **není zpraven** písemným rozkazem, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači dávané výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.

- (9) Pokud strojvedoucí vozidla závislé trakce obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane příslušný pokyn:
- a) výlukovým návěstidlem pro elektrický provoz;
 - b) písemným rozkazem, kde je uvedena km poloha místa, kde je možné zdvihnout sběrač;
 - c) od výpravčího;
 - d) od strojvedoucího v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnance v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu);
 - e) od zaměstnance řídícího posun.
- (10) Zastaví-li vlak vedený vozidlem závislé trakce výjimečně v napěťově nesjízdném úseku, musí být odtažen vozidlem nezávislé trakce nebo vysunut vhodným hnacím vozidlem.
- (11) Má-li vlak odjet z koleje s napěťově nesjízdným úsekem, může ho vysunout vhodné hnací vozidlo tak, aby se vozidlo závislé trakce dostalo do napěťově sjízdného úseku.
- (12) Dopravce musí provoznímu dispečerovi Správy železnic oznámit:
- a) jaké hnací vozidlo bude použito k vysunutí hnacího vozidla závislé trakce a zda bude toto vozidlo při vysunutí přivěšeno nebo nepřivěšeno;
 - b) v kterém úseku bude použito přivěšené vozidlo nezávislé trakce (připřež, postrk)
- nejsou-li tyto skutečnosti uvedeny v opatřeních dopravce k příslušné napěťové výluce nebo poskytnuty prostřednictvím příslušných IS.
- (13) V případě, že se hnací vozidlo závislé trakce, které vysouvá soupravu vlaku, dostane při vysouvání až na širou trať, musí být k vlaku (PMD) přivěšeno.

Díl 6 Provozní výluky

Čl. 416 Všeobecná ustanovení

- (1) Provozní výluka může být zavedena z důvodů:
- a) dopravních (např. na vícekolejně 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, při odstraňování následků mimořádností, kdy by jízdou drážních vozidel mohla být ohrožena jejich bezpečnost;
 - c) povoleného vstupu do tunelu, u kterého je zřízena dopravní Portál;
 - d) evakuace cestujících uváznělého vlaku na trati zajišťované HZS Správy železnic.
- (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 oznámení zaměstnance OSPD.
- (7) Pokud je provozní výluka zavedena z důvodu evakuace cestujících uváznělého vlaku, může výpravčí ukončit výluku až po oznámení velitele zásahu HZS Správy železnic.

- (8) Na koleji s provozní výlukou se nesmí provádět žádná jízda drážních vozidel (vyjma vozidel pro potřeby zásahu HZS Správy železnic). 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.

Čl. 417 **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 být neprodleně oznámeno provoznímu dispečerovi.
- (3) Po dobu provozní výluky, musí výpravčí (strážník oddílu) umístit upamatovávací pomůcku na místo určené ZDD.

Kapitola XIV Dispoziční služba

Čl. 418 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 informačních systémech provozovatele dráhy Správy železnic.

Čl. 419 Vyhlásování 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, vyhlášený provozním dispečerem. Plán vlakové dopravy **se výpravčím stanice a odbočky** vyhláší postupem, uvedeným v **předpisu D7**.
- (4) Při poruše provozní aplikace určené k vyhlásování plánu vlakové dopravy vyhláší plán vlakové dopravy provozní dispečer telefonicky.
- (5) Dojde-li k poruše spojení mezi výpravčím a příslušným provozním dispečerem, vyhláší plán **vlakové dopravy výpravčí zpravovací stanice stanicím a odbočkám obsazených výpravčím** svého zpravovacího úseku a sousední zpravovací stanici; po obnovení spojení oznámí tento výpravčí **zpravovací stanici** provoznímu dispečerovi vše, co zařídil.
- (6) Dojde-li k poruše spojení i se zpravovací stanicí, vyhláší plán vlakové dopravy výpravčí té stanice, kde začíná nebo končí možnost dorozumění. Ten pak vyhláší plán vlakové dopravy ve směru jízdy vlaků až do nejbližší zpravovací stanice nebo do stanice, kde nemožné dorozumění s provozním dispečerem končí.
- (7) O změnách ve vlakové dopravě musí výpravčí zpravit ty zaměstnance stanice, kterých se změny týkají.
- (8) Mimořádnosti podle **Čl. 259** odst. 1 písm. a) - k), musí být před jízdou vlaku vyhlášeny Plánem vlakové dopravy.

Čl. 420 Vyhlásování plánu vlakové dopravy zaměstnancům na trati

Požádá-li zaměstnanec traťových stanovišť, odboček, obsazených zastávek a nákladišť, obchůzkář nebo vedoucí prací pracující na trati o informaci o vlakové dopravě, je výpravčí povinen mu oznámit okamžitou situaci ve vlakové dopravě.

Kapitola XV Provozování drážní dopravy

Díl 1 Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel

Čl. 421 Všeobecné podmínky

- (1) Požadavky na hnací vozidla a SHV jsou předepsány vyhl. 173/1995 Sb.
- (2) Za technickou způsobilost hnacích vozidel a SHV 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 rozkazů Pv a rozkazů V PMD.
- (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) O zařazení hnacího vozidla skupiny přechodnosti „3“ do vlaku (kromě vedoucího vozidla nebo jedná-li se o pravidelné zařazení tohoto hnacího vozidla, uvedené v jeho JŘ), do soupravy PMD nebo do posunového dílu musí dopravce zpravit strojvedoucího vedoucího vozidla.
- (9) Pro jízdy vlaků (zvláštních, slavnostních apod.), PMD nebo posunových dílů, které jsou taženy parní lokomotivou (parním vozem), platí příslušná směrnice provozovatele dráhy⁵⁰. 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.

Čl. 422 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.

⁵⁰ V době schválení tohoto předpisu je to Směrnice SŽ SM71 - Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železnic

- (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 vozidlo, 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 může jet jako:
- a) zavěšený postrk, tj. přivěšené k vlaku a zapojené do průběžné brzdy vlaku;
 - b) nezavěšený postrk, tj. nepřivěšené k vlaku nebo nezapojené na průběžnou brzdou.
- (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 postrkové hnací vozidlo:
- a) v obvodu stanice, je-li třeba, aby byl vlak při odjezdu uveden v pohyb nebo aby rychleji uvolnil odjezdové zhlaví;
 - 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) Jede-li postrkové hnací vozidlo po ukončení činnosti s vlakem do sousední nebo další stanice, musí být k vlaku přivěšeno.
- (13) O zařazení postrkového hnacího vozidla musí být zpraven jak strojvedoucí vedoucího vozidla, tak i strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel dopravcem. U vlaků osobní dopravy mohou být jako postrková hnací vozidla zařazeny elektrické nebo motorové vozy nebo jednotky. O jejich zařazení, nekončí-li jízdu na širé trati, se strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel nezpravují. Dopravce musí zpravit strojvedoucího vedoucího vozidla i postrkového hnacího vozidla o všech odchylkách od TJŘ, týkající se postrkové služby.
- (14) Dopravce musí provoznímu dispečerovi Správy železnic oznámit, jaké hnací vozidlo bude použito k postrku vlaku, v jakém úseku a zda bude toto vozidlo přivěšeno nebo nepřivěšeno. Tyto skutečnosti dopravce oznámí buď příslušným informačním systémem, nebo telekomunikačním zařízením. Provozní dispečer o tom musí zpravit výpravčího stanice, ve které má být postrk odvěšen; o jízdě nezavěšeného postrku musí zpravit výpravčí všech stanic v úseku, kde nezavěšený postrk pojedí. Toto ustanovení neplatí u pravidelných postrků, pokud se způsob svěšení nemění.
- (15) **Vložené hnací vozidlo** je činné hnací vozidlo zařazené uvnitř vlaku s činným hnacím vozidlem v čele vlaku (u sunutého vlaku na konci vlaku).
- (16) U vlaků osobní dopravy mohou být jako vložená činná hnací vozidla zařazena kdekoli ve vlaku elektrické nebo motorové vozy nebo jednotky.
- (17) O zařazení vloženého činného hnacího vozidla musí být zpraven jak strojvedoucí vedoucího vozidla, tak i strojvedoucí ostatních činných hnacích vozidel dopravcem.

Čl. 423 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 Doplnku.
- (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.

Díl 2 Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel

Čl. 424 Všeobecné podmínky

- (1) Pro použití a dopravu SHV platí ustanovení Dílu 1 této kapitoly, a navíc následující ustanovení.
- (2) SHV, dopravovaná jako vlak vlastním pohonem pojezdu, jsou služební, 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. 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 předhlášení jízdy.
- (6) 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.

- (7) Na trati s kolejovými úseky musí speciální vozidla při jízdě jako vlak zaručovat součinnost s kolejovými úseky správnou činnost zabezpečovacího zařízení. Nelze-li tuto podmínku splnit, postupuje strojvedoucí podle příslušné části tohoto předpisu.
- (8) 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.
- (9) 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.

Čl. 425

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 zpravovací (výchozí) stanice oznámí v hlášení o odjezdu vlaku odchylné podmínky pro dopravu.
- (3) Pro jízdu jako PMD si podmínky podle odst. 1 tohoto článku ohlašují výpravčí při sjednávání jízdy.

Díl 3

Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel

Čl. 426

Všeobecné podmínky pro zařazování vozidel do vlaku

- (1) Omezení ve vztahu k zařízení dráhy (poloměry oblouků, vzdálenosti otočných čepů, 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. 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.

Čl. 427

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 506

- (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 507

Díl 4 Služební a nutné pomocné vlaky

Čl. 428 Služební vlaky

Služební vlak, s výjimkou nutného pomocného vlaku, objednává pověřený zástupce OS Správy železnic nebo dopravce, který je tímto zástupcem Správy železnic pověřen zajišťovat dopravu při měření pro potřeby Správy železnic v trase ad hoc nebo ve zbytkové kapacitě dráhy v souladu s Prohlášením o dráze.

Čl. 429 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. nářadový vlak, nehodové jeřáby). Z poslední stanice před místem nasazení na širokou trať a zpět jede jako PMD. Je-li 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 dopravní;
 - b) je-li třeba odvézt z trati uvázný 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), 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.

Díl 5

Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků

Čl. 430

Základní pojmy

- (1) **Lehké kolejové prostředky** jsou přenosné stroje a vozíky nebo jiná zařízení pro přepravu materiálu, náradí 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 by bylo 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.

Čl. 431

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.
- (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 provozované koleji zakázána.

Díl 6 Zkoušky za jízdy

Čl. 432 Všeobecná ustanovení

- (1) Zkoušky za jízdy se organizují a zabezpečují jako:
 - a) zkoušky rychlostí, která nepřekračuje traťovou rychlost a při této jízdě nedojde k překročení jiných parametrů tratě stanovených TTP;
 - b) zkoušky rychlostí vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel;
 - c) zkoušky, při které jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP.
- (2) Ředitel OŘ (popř. jeho zástupce pro provoz infrastruktury) na žádost objednatele zkoušky za jízdy schválí úseky, ve kterých je možno vykonávat zkoušky podle odst. 1, písm. b) a c) tohoto článku. Přitom stanoví i nejvyšší rychlost, kterou smí být pojížděn zkušební úsek a určí případné podmínky (např. doprovod zkoušky za jízdy zaměstnancem OSPD).
- (3) V objednávkě zkoušky za jízdy musí objednatel upozornit i na případnou skutečnost, že vozidlo nezaručuje součinnost s kolejovými úseky správnou činností zabezpečovacího zařízení; taková jízda pak smí být povolena jen v mezistaničním oddílu a za dodržení opatření nařízených předpisem pro obsluhu zabezpečovacího zařízení.
- (4) Objednatel musí při požadované rychlosti vyšší než 100 km/h upozornit současně i na skutečnost, že zkoušené vozidlo není vybaveno mobilní částí vlakového zabezpečovače s přenosem návěstí na hnací vozidlo⁵¹, kompatibilního s traťovou částí vlakového zabezpečovače na zkušební úseku. OSPD musí pro takové jízdy posoudit i dohlednost návěstidel na trati.

Čl. 433 Podmínky pro zkoušky za jízdy

- (1) Pro zkoušky za jízdy rychlostí vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel, stanoví ředitel příslušného odboru Správy železnic⁵² na základě stanoviska ostatních odborů a OS Správy železnic opatření pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Pro tyto jízdy musí být určena předepsaná výměra potřebných brzdících procent a vypracován JŘ.
- (2) Na vícekolejných (souběžných) tratích musí být při této zkoušce zakázána jízda po ostatních kolejích. Pokud však je zkouška za jízdy prováděna rychlostí nejvíce o 10 % vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel, nemusí být jízda po ostatních kolejích zakázána, pokud to bude umožňovat vyjádření ředitele příslušného odboru Správy železnic⁵³ nebo podle rozhodnutí Drážního úřadu.
- (3) Ve zkušební úseku musí být nařízeno (přichází-li to v úvahu) např.:
 - a) uzavření mechanických závor;
 - b) uvedení PZS do výstražného stavu dálkovou nebo místní obsluhou, pokud nevyhovuje délka přibližovacích úseků konkrétních PZS pro požadovanou rychlost;
 - c) způsob zajištění bezpečnosti:
 - ca) na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži (pokud u nich nevyhovují rozhledové poměry pro zkušební rychlost, nebo je zkušební rychlost vyšší, než připouští pro tento způsob zabezpečení přejezdu právní předpisy);

⁵¹ Za vlakový zabezpečovač s přenosem návěstí na hnací vozidlo se rozumí zařízení třídy A (ETCS) podle TSI CCS a zařízení třídy B (národní vlakový zabezpečovač VZ LS) podle TSI CCS.

⁵² V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

⁵³ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor traťového hospodářství.

- cb) na přejezdech s PZS, u nichž délka přibližovacího úseku nevyhovuje zkušební rychlosti a které není možno uzavřít ani dálkovou ani místní obsluhou;
- d) jízda v mezistaničním oddíle, jestliže není vlak pro požadovanou rychlost dostatečně brzděn nebo není zajištěna požadovaná viditelnost návěstidel. Pokud je možno oddílová návěstidla přestavit na návěst dovolující jízdu, strojvedoucí se o jízdě v mezistaničním oddíle nezpravuje;
- e) postavení vlakové cesty pro průjezd nesníženou rychlostí v mezilehlých stanicích (popř. i pro vjezd do konečné stanice), jestliže není vlak pro požadovanou rychlost dostatečně brzděn nebo není zajištěna požadovaná viditelnost návěstidel.
- (4) Opatření uvedená v odst. 3 tohoto článku musí být splněna dříve, než vlak bude ze stanice vypraven.
- (5) Pro zkoušku za jízdy, při které jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP, stanoví ředitel příslušného odboru Správy železnic⁵⁴ na základě stanoviska ostatních odborů a OS Správy železnic opatření pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Pro tuto jízdu musí stanovit potřebná brzdící procenta, popř. stanovit podmínky pro bezpečné zastavení vlaku. Na více kolejných (souběžných) tratích musí být při této zkoušce zakázána jízda po ostatních kolejích.
- (6) Není-li ve vydaném opatření pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy uvedeno, před kterými vlaky bude mít zkouška za jízdy přednost, rozhodne o tom provozní dispečer.
- (7) Každá zkouška za jízdy rychlostí vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel nebo při které jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP, musí být předem projednána s OSPD, která vydá rozhodnutí (povolení zkoušek), na jehož základě se zpracuje dopravní opatření pro zkoušky za jízdy a je určen JŘ.
- (8) Úseky stanovené pro zkoušky za jízdy konkrétních vozidel rychlostmi vyššími, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel nebo při které jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP, oznámí na požádání příslušným objednavatelům příslušný odbor Správy železnic⁵⁵.
- (9) Za stejných podmínek jako zkoušky za jízdy rychlostí vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel nebo při které jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP, se vykonávají i zkoušky za jízdy za účelem zvýšení traťové rychlosti nebo zkoušky za účelem měření parametrů trati.
- (10) Pro zkoušky za jízdy nedostatečně brzděných vlaků vydává příslušný odbor Správy železnic⁵⁶ zvláštní opatření pro jejich konání.

Díl 7 **Doprava mimořádných zásilek**

Čl. 434 **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 Správou železnic.
- (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.

⁵⁴ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

⁵⁵ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor traťového hospodářství.

⁵⁶ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

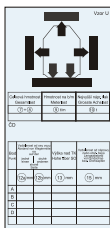
Jakákoliv změna oproti údajům uvedeným v povolení musí být znovu projednána a odsouhlasena.

- (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 více kolejí, 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 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 písemným rozkazem 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 ohlásí dopravci a na URMIZA.
- (8) Podrobná ustanovení pro přepravu a dopravu mimořádných zásilek jsou uvedena v předpise D31.

Čl. 435 **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 508

- (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 509

- (4) O nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky musí dopravce zajistit písemné zpravení strojvedoucího 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.

Díl 8 Doprovod vlaku

Čl. 436 Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku – všeobecně

- (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;
 - 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.
- (3) Podle odst. 2 tohoto článku musí jednat i strojvedoucí PMD, pokud zjistí, že odjíždí na jinou traťovou kolej nebo na jinou trať, než má uvedenou v písemném rozkaze.

- (4) Strojvedoucí vedoucího vozidla odpovídá za všechna dopravní opatření, která vyplývají z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu.
- (5) Povinnosti členů doprovodu vlaku (strojvedoucího a posunové čtyř PMD) ve stanicích, dopravních D3, dopravních RB a při obsluze vleček na širé trati a nákladíšť (popř. PZZ) včetně technologických postupů stanoví ZDD.

Čl. 437

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, dopravní D3 a dopravní 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 ihned 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.
- (5) Podle odst. 4 tohoto článku 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.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) 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.

Čl. 438

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 dopravních D3, kde není nařízena ohlašovací povinnost;
 - d) v dopravních 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 informačních systémů očekávat vlak na správném nástupišti (stanice bez ostrovních i poloostrovních nástupišť, stanice pouze s jediným nástupištem, 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.

Čl. 439

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 sepsání rozkazu Pv.
- (7) Nemůže-li si strojvedoucí vyžádat pokyny k další jízdě od výpravčího podle odst. 6 tohoto článku, smí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a musí proto jednat jako by byl zpraven rozkazem Op, pokynem 1. Strojvedoucí musí při další jízdě dávat opakovaně návěst **Pozor**.
- (8) Couvání (návrat) vlaku bez souhlasu výpravčího zadní stanice není dovoleno!
- (9) Zastaví-li vlak před přenosnou návěstí **Stůj** a nelze-li zjistit, proč je tato návěst dávana, smí strojvedoucí pokračovat v další jízdě pouze na pokyn výpravčího přední stanice, a to uděleného buď přímo, nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice.
- (10) 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 ihned na hnacím vozidle rozsvítit návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**, případně ji při zpozorování protijedoucích drážních vozidel nebo za snížené viditelnosti doplnit i návěstí slyšitelnou.
- (11) Výpravčí stanice, který zprávu podle odst. 10 tohoto článku přijal, musí zajistit, že na trať nebude do zjištění její volnosti a průjezdnosti vypraven žádný vlak. Pokud byl vlak již na trať vypraven, musí výpravčí oznámit strojvedoucímu, který mu podle odst. 10 tohoto

článek 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. 10 tohoto článku.

Čl. 440

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 popojet nebo couvnout (např. pro uvolnění nástupiště, k překládce apod.) 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).
- (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. Na nutnost prohlídky upozorní výpravčí strojvedoucího.
- (8) 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.
- (9) Zastavil-li vlak (PMD) z provozních důvodů mimořádně v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením na místě jiném než v místě k tomu určeném (dopravní kolej, zastávka v obvodu dopravní), musí strojvedoucí ohlásit tuto skutečnost výpravčímu, včetně důvodu zastavení a vyžádat si pokyny pro další jízdu vlaku (PMD). Nemůže-li se strojvedoucí výpravčímu dovolat, může strojvedoucí pokračovat v další jízdě podle rozhledových poměrů a musí předpokládat, že přejezdy s PZZ anebo centrální přechody vybavené VZPK v jeho jízdni cestě nebudou uzavřeny. Při jízdě přes tyto PZZ a centrální přechody vybavené VZPK musí jednat jako by byl zpraven rozkazem Op, pokynem 1 anebo 2.

Čl. 441

Sunuté vlaky

- (1) 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“); vůz, na němž má tento zaměstnanec

stanoviště, musí mít provozuschopnou samočinnou tlakovou brzdu s rukojetí záchranné brzdy nebo technické zařízení, kterým lze průběžnou brzdu sunutého vlaku ovládat.

- (2) U sunutého vlaku musí být spojení telekomunikačním zařízením mezi strojvedoucím a zaměstnancem v čele **vlaku, který dává** strojvedoucímu pokyny pro jízdu vlaku. Tento zaměstnanec je povinen ihned po zpozorování ohlásit strojvedoucímu všechny návěsti nebo okolnosti, které ovlivňují jízdu. Pokud strojvedoucí zjistí, že mu zaměstnanec v čele sunutého vlaku neoznámil příslušnou návěst, musí předpokládat poruchu spojení.
- (3) Při poruše spojení během jízdy sunutého vlaku zastaví strojvedoucí vlak a dohodne se zaměstnancem v čele sunutého vlaku další postup. Jízda sunutého vlaku bude řízena do nejbližší obsazené stanice ručními návěstmi pro posun.
- (4) Pokud zjistí poruchu spojení zaměstnanec v čele sunutého vlaku, musí zastavit vlak pomocí záchranné brzdy a oznámí strojvedoucímu tuto poruchu. Dál se postupuje podle odst. 3 tohoto článku.
- (5) Zaměstnanec v čele sunutého vlaku musí mít přístup k rukojeti záchranné brzdy. K zajištění včasné obsluhy záchranné brzdy lze využít součinnosti dalšího člena obsluhy vlaku.
- (6) V TTP mohou být pro jízdy sunutých vlaků stanoveny další podmínky podle místních poměrů.
- (7) Vlak se nepovažuje za sunutý vlak, když SHV nevybavené nárazecím a táhlovým ústrojím sune jedno speciální tažené vozidlo nevybavené nárazecím 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.
- (8) Strojvedoucí SHV nevybaveného nárazecím a táhlovým ústrojím smí při jízdě vlaku sunout jedno speciální tažené vozidlo nevybavené nárazecím a táhlovým ústrojím podle ustanovení **odst. 7** 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.

Čl. 442

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 čtyři 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 strojvedoucímu vyzooměn 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 strojvedoucí prostřednictvím pomocného hnacího vozidla.

Čl. 443

Přeprava zaměstnanců Správy 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 zástupce ředitele OŘ pro řízení provozu pro každé období platnosti JŘ přepravu zaměstnanců na základě požadavku přednosty PO 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 případ zvlášť.
- (4) Za podmínek stanovených v odst. 1-3 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 (řídícího) 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 Správy železnic 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.

Kapitola XVI Mimořádné události

Čl. 444 Základní pojmy

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

Čl. 445 Všeobecná ustanovení

- (1) Každý zaměstnanec (nebo osoba) ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, který se svou pracovní činností podílí na provozování dráhy nebo provozování

drážní dopravy, je povinen neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik mimořádné události, pokud tuto událost sám zjistil nebo se o ní věrohodně dozvěděl.

- (2) Ohlášení mimořádné události výpravčímu podle odst. 1 tohoto článku, musí výpravčí vždy dokumentovat do **telefonního zápisníku, a to i** tehdy, je-li ohlášení prováděno telekomunikačním zařízením a hovor je zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (3) Ohlášení mimořádné události podle „Ohlašovacího rozvrhu“ musí výpravčí zapsat do určeného záznamníku (určeného tiskopisu); není-li veden, do telefonního zápisníku a to i tehdy, je-li hovor telekomunikačním zařízením zaznamenáván záznamovým zařízením.
- (4) Pro případ mimořádných událostí musí být vypracována opatření pro záchranu zdraví a života osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (5) Došlo-li při mimořádné události ke zranění osob, zjistí se rozsah ublížení na zdraví a zaměstnanci musí poskytnout nebo zajistit první pomoc. Pro zajištění první pomoci musí být vlaky s přepravou cestujících a pomocné vlaky, jedoucí odstraňovat následky mimořádných událostí, vybaveny zdravotnickou brašnou (SHV balíčkem první pomoci), udržovanou v řádném a úplném stavu.
- (6) Je-li třeba vyprostit osoby nebo došlo-li k požáru nebo úniku nebezpečných věcí nebo lze toto nebezpečí předpokládat, přivolá se bezodkladně HZS Správy železnic.
- (7) Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření mimořádné události.
- (8) S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném PČR, DI, HZS Správy železnic a zaměstnanců Správy železnic i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.
- (9) Organizování a řízení odklizovacích prací řeší zvláštní předpis.
- (10) Bezpečnostní pomalá jízda při šetření a odstraňování následků mimořádné události na sousedních kolejích se zavádí a ruší v souladu s ustanovením [Čl. 162](#) tohoto předpisu.
- (11) Bližší podrobnosti pro hlášení a šetření mimořádných událostí jsou uvedeny v předpise D17.

Čl. 446 **Povinnosti zaměstnanců**

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

- (3) Každý zaměstnanec, který zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.
- (4) Všichni zaměstnanci, kteří zjistí, že došlo k:
- a) srážce vlaků;
 - b) vykolejení vozidel;
 - c) střetnutí drážního vozidla se silničním vozidlem;
 - d) nedovolené jízdy vozidel proti sobě nebo za sebou;
 - e) roztržení vlaku;
 - f) najetí na překážku na dopravní cestě;
 - g) poškození trakčního vedení;
 - h) poškození sběrače vozidla závislé trakce
- a není možné spolehlivě zjistit, že je sjízdná sousední kolej (koleje), musí ve všech těchto případech zajistit, aby na sousední kolej nebylo vpuštěno žádné vozidlo (kromě PMD, kterým bude případně zjišťována volnost a průjezdnost této koleje). Pokud se tam již vozidlo nachází, musí zaměstnanec učinit vše k zabránění srážky nebo alespoň ke snížení následků této události.
- (5) Stejnou povinnost podle odst. 4 tohoto článku mají všichni zaměstnanci, kteří o takové skutečnosti dostanou zprávu, ve které není sjízdnost sousedních kolejí výslovně uvedena.
- (6) Příslušný vedoucí dispečer postupuje v případě mimořádné události v drážní dopravě podle "Svolávacího rozvrhu" zpracovaného podle předpisu D17 a dále ohlásí ihned ústřednímu dispečerovi Správy železnic napadení osob nebo majetku a požáry, vzniklé ve stanici nebo na širé trati.
- (7) Povinnost zajistit co nejrychlejší zjištění skutečného stavu volnosti, průjezdnosti nebo sjízdnosti kolejí náleží výpravčím. K tomu použijí prostředky podle možností a okolností (např. pochůzka, jízda PMD po sousední koleji).
- (8) Další jízda vozidel po sousední koleji (kolejích) smí být povolena až po spolehlivém zjištění, že mimořádnou událostí nevznikla překážka pro jízdu po této koleji (kolejích).
- (9) Bezprostředně po vzniku mimořádné události je povinností všech zaměstnanců, kteří se nacházejí v místě mimořádné události, podle okolností a možností zamezit dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo zvětšení škody.
- (10) Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. V těchto případech se vyhotoví náčrtek s vyznačením původní situace a provedených prací, popřípadě se místo (původní situace) zdokumentuje technickými prostředky. Za pořízení náčrtku a zdokumentování místa mimořádné události odpovídá osoba, která dala příkaz nebo souhlas k provedení změn.
- (11) Při vzniku mimořádné události je třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízení majících vliv na mimořádnou událost a přemísťování věcí souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro provádění záchranných prací nebo dovoluje-li to ustanovení zvláštních právních předpisů.
- (12) Při vzniku mimořádné události je třeba označit místa a polohy osob a věcí, které bylo nutno při záchranných pracích přemístit.
- (13) Při komunikaci se sdělovacími prostředky se musí každý zaměstnanec řídit ustanoveními vnitřních dokumentů, řešících tuto situaci (např. pracovní řád).

Čl. 447 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. Stane-li se tak, vlak zastaví a části vlaku zajistí proti nežádoucímu pohybu. Další postup dohodne s výpravčím.
- (5) Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, zpraví o tom strojvedoucí nejrychlejším způsobem sousední stanice, případně stanoviště na trati.
- (6) Roztržení vlaku nákladní dopravy není mimořádnou událostí.

Čl. 448 Postup při ujetí vozidel

- (1) Zaměstnanec, který zpozoruje nebo zjistí, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom co nejdříve staniční a traťové zaměstnance nebo zařídí, aby byli zpraveni. Jakmile se to dozví výpravčí, musí neprodleně zpravit i sousední stanici a oznámit:
 - a) zda jsou vozidla obsazena osobami;
 - b) počet vozidel (je-li to možné zjistit);
 - c) zda se jedná o vozidla ložená nebo prázdná (je-li to možné zjistit);
 - d) na vícekolejné trati musí oznámit, po které koleji vozidla jedou.
- (2) Jakmile se zaměstnanci na trati dozvědí, že ujela vozidla, musí uzavřít ihned PZZ a učinit vše pro zastavení ujetých vozidel.
- (3) Předpokládá-li se, podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky vlak zastaven a zpraven o situaci.
- (4) V případě, že je možný a reálný návrat vlaku, který byl z důvodu ujetých vozidel zastaven podle odst. 3 tohoto článku, nařídí návrat vlaku výpravčí telekomunikačním zařízením. Vždy musí určit podmínky pro návrat vlaku a místo kam až smí vlak jet. Pokyny k jízdě včetně případného zneplatnění návěstidel se v tomto mimořádném případě sdělí strojvedoucímu pouze ústně nebo telekomunikačním zařízením (bez sepsání písemného rozkazu).
- (5) V případě návratu vlaku podle odst. 4 tohoto článku výpravčí a případně strážníci oddílů a závoráři zapíší u vlaku do „Poznámky“ vedené dopravní dokumentace např. „Návrat vlaku – MU“.
- (6) Vjezdová vlaková cesta pro návrat vlaku podle odst. 4 tohoto článku se ve vedené dopravní dokumentaci nedokumentuje.
- (7) Pro další jízdu vlaku musí výpravčí jednat podle pokynů provozního dispečera.
- (8) Není-li návrat vlaku podle odst. 4 tohoto článku možný, je třeba zajistit, aby z vlaku neprodleně vystoupily všechny osoby. Vlak je třeba zajistit odvěšením, popojetím a zabrzděním hnacího vozidla.

- (9) Podaří-li se vozidla zastavit, je nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.
- (10) Jsou-li zaměstnanci ve stanici zpraveni, že ujela vozidla, musí ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozí sebe a osoby, které v ujetých vozidlech zůstaly.
- (11) K zastavení ujetých vozidel je třeba volit prostředky podle možností a okolností. Nejsou-li k dispozici zvláštní prostředky k zastavení vozidel, nahromadí se na kolejnice různé překážky jako šterk, hlína, pražce, pokud to čas dovolí.
- (12) Ve stanici se nechají ujetá vozidla vjet, pokud možno na volnou, pro provoz méně důležitou kolej. Na obě kolejnice se položí co nejvíce zarážek.
- (13) Hrozí-li srážka s jinými vozidly, vykolejí se ujetá vozidla buď na nedostatečně přestavené výhybce pojížděné proti hrotu (jazyk nutno zajistit vložení klínu) nebo výkolejkou, kolejovou zábranou, případně jiným vhodným způsobem. Ujetá vozidla je možné nechat vjet na kusou kolej nebo na jiná zabrzděná vozidla. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.
- (14) Vozidla, ve kterých zůstaly osoby, lze nechat vjet na kusou kolej, zabrzděná vozidla nebo nechat vykolejit jen v případě krajní nouze, např. zabrání-li se tím jistému ohrožení většího počtu osob, než kolik zůstalo v ujetých vozidlech.
- (15) Ujedou-li vozidla na širou trať dvoukolejně, vícekolejně nebo souběžné trati, nesmí být na sousední koleje vpuštěno žádné vozidlo a jedoucí vlaky nebo posunové díly musí být zastaveny, dokud se spolehlivě nezjistí, že nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.
- (16) Na všech dopravních stanovištích, kde podle místních poměrů lze předpokládat ujetí vozidel, musí být na vhodném místě uloženy nejméně dvě dvoupřírubové zarážky (jiné než zarážky určené k zajišťování vozidel proti ujetí nebo používané při posunu). Místo uložení zarážek, barva zarážek (žlutá zarážka s červenou rukojetí) a jejich počet musí být uveden v ZDD.
- (17) Vyhrazené dvoupřírubové zarážky musí být barevně odlišeny a uloženy odděleně od zarážek určených k zajišťování vozidel proti ujetí a udržovány v provozuschopném stavu, chráněny před poškozením, zneužitím a vždy připraveny k použití. Všichni zaměstnanci, na jejichž stanovišti jsou uloženy zarážky podle odst. 16 tohoto článku, musí být vedoucím zaměstnancem OS prokazatelně a prakticky poučeni o jejich používání. Vedoucí zaměstnanci kontrolují způsob uložení prostředků určených k zastavení ujetých vozidel a prověřují, zda zaměstnanci je dokážou používat.

Čl. 449 **Požár drážních vozidel**

- (1) Strojvedoucí musí při požáru vozidla (vozidel) 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. 445](#) tohoto předpisu.
- (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.

Kapitola XVII Mimořádnosti

Díl 1 Základní ustanovení

Čl. 450 Základní pojmy

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

Čl. 451 Všeobecná ustanovení

- (1) Pokud v objektu Správy železnic nebo v jeho blízkém okolí zjistí zaměstnanec předmět nebo zařízení, u kterého lze přímo rozpoznat nebo jen předpokládat, že se může jednat o nástražný výbušný systém, musí tuto skutečnost ohlásit na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujič 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 (dirigujič dispečera, dispečera RB), na vlečce osobě odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce.
- (3) Pokud byla výpravčímu ohlášena mimořádnost nebo ji sám zjistil, i když ji nezpůsobil ani se na jejím vzniku nepodílel, musí ji vždy oznámit příslušným OSPD, kterých se tato mimořádnost týká.




- (4) Výpravčí smí povolit jízdu kolejových vozidel přes místo dotčené mimořádností pouze:
- a) tehdy, povoluje-li mu to předpis Správy železnic ve vztahu k poruchám či závadám na zabezpečovacím zařízení a porucha či závada zabezpečovacího zařízení v dotčeném místě není v souběhu s jinou mimořádností vyžadující zápis o provozuschopnosti součástí dráhy do telefonního zápisníku nebo
 - b) na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle ustanovení [Čl. 458](#) tohoto předpisu nebo
 - c) na základě zápisu o zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v telefonním zápisníku podle ustanovení [Čl. 460](#) tohoto předpisu nebo
 - d) na základě ohlášení a zápisu o provozuschopnosti součástí dráhy provedeným odborně způsobilým zaměstnancem OSPD do telefonního zápisníku (za takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení nebo zápis OZOV při ukončování výluky). Je-li toto hlášení ohlašováno výpravčímu telekomunikačním zařízením, musí jej výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením. Výpravčí dále запиše jméno, příjmení a pracovní zařazení zaměstnance, který hlášení o provozuschopnosti součástí dráhy provedl.
- (5) Všechny mimořádnosti, poruchy a závady, mající vliv na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, na jízdu vlaků a plnění JŘ, je výpravčí povinen nahlásit příslušnému provoznímu dispečerovi.

Čl. 452 Požár v tunelu


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

Díl 2 Mimořádné povětrnostní podmínky

Čl. 453 Zhoršená povětrnostní situace

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

Čl. 454 Ohrožení provozu

- (1) Výpravčí musí strojvedoucí vlaků (PMD) zpravovat písemným rozkazem podle odst. 6 tohoto článku o přizpůsobení jízdy vlaku (PMD) zhoršené povětrnostní situaci od okamžiku, kdy skutečně po předchozím vydání výstrahy ČHMÚ nastalo zhoršení povětrnostní situace. Strojvedoucí vlaků (PMD) musí zpravovat písemným rozkazem po celou dobu trvání této zhoršené povětrnostní situace.
- (2) Podle odst. 1 tohoto článku musí výpravčí postupovat i v případě, že nastalo zhoršení povětrnostní situace bez předchozího vydání výstrahy ČHMÚ.
- (3) V případě, že je vydána výstraha ČHMÚ s nízkým stupněm nebezpečí „“ (**žlutá**), musí výpravčí postupovat podle odst. 6 tohoto článku od okamžiku, kdy skutečně zjistí zhoršení povětrnostní situace.

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

Čl. 455 Zastavení a obnovení provozu

- (1) V případě, že za zhoršené povětrnostní situace dochází z důvodu silného větru (např. vichřice) k vyvracení stromů, k rozsáhlému plošnému pustošení lesních porostů a silný vítr má ničivé účinky na pevné stavby, případně že dochází k zaplavení tělesa dráhy nebo jejího bezprostředního okolí musí být provozování drážní dopravy zastaveno.
- (2) Byl-li pro zhoršenou povětrnostní situaci zastaven provoz, může být provoz obnoven:
 - a) po provedení zápisu v telefonním zápisníku oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je v příslušném úseku provozuschopná, nebo
 - b) po ohlášení telekomunikačním zařízením oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je provozuschopná (nemá-li oprávněný zaměstnanec OSPD možnost provedení zápisu do telefonního zápisníku). Ohlášení, že dráha je provozuschopná, může zaměstnanec OSPD provést i pro více mezistaničních úseků, jedná-li se o mezistaniční úseky, kde výpravčí, kterému tuto skutečnost ohlašuje, organizuje a řídí drážní dopravu, nebo
 - c) po ověření volnosti a průjezdnosti tratě jízdou PMD, o kterém provede výpravčí zápis do telefonního zápisníku.Ohlášení telekomunikačním zařízením podle písm. b) tohoto odstavce musí výpravčí vždy dokumentovat v telefonním zápisníku.
- (3) Provozní dispečer o zastavení/obnovení provozu bez prodlení informuje prostřednictvím vedoucího dispečera ústředního dispečera Správy železnic.
- (4) Ústřední dispečer Správy železnic o zastavení provozu a jeho obnovení bez prodlení vyrozumí prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravce.

Čl. 456 Povinnosti výpravčího

- (1) Výpravčí se při předpokládané (vyhlášené) zhoršené povětrnostní situaci přesvědčuje o aktuálním stavu povětrnostní situace. K tomu využívá spojení s traťovými stanovišti, se strojvedoucími vlaků (PMD), kteří se nacházejí v obvodu, kde výpravčí organizuje a řídí drážní dopravu, popř. s dalšími zaměstnanci, se kterými je v kontaktu.
- (2) Písemný rozkaz z důvodu zhoršené povětrnostní situace může výpravčí strojvedoucímu vydat:
 - a) pro více mezistaničních úseků, kde tento výpravčí organizuje a řídí drážní dopravu;
 - b) pro mezistaniční úsek, kde neorganizuje a neřídí drážní dopravu, ale pouze na žádost výpravčího, který v dotčeném mezistaničním úseku organizuje a řídí drážní dopravu. Není-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, musí oba výpravčí žádost o zpravování vlaků písemným rozkazem, včetně vymezení traťového úseku platnosti písemného rozkazu, a žádost o zrušení zpravování dokumentovat v telefonním zápisníku.
- (3) O zahájení a ukončení zpravování vlaků písemnými rozkazy o zhoršené povětrnostní situaci, o zastavení/obnovení provozu, výpravčí bez prodlení informuje příslušného provozního dispečera (je-li to nutné i elektrodispečera).
- (4) V případě, že zhoršená povětrnostní situace nebo časové vymezení obdržené výstrahy ČHMU trvá i v době odevzdávky dopravní služby, musí tuto skutečnost předávající zaměstnanec uvést v odevzdávce dopravní služby.

Čl. 457 Povinnosti strojvedoucího

- (1) Dopravce svým vnitřním předpisem musí mít stanoveny podmínky jízdy drážního vozidla v době vyhlášené výstrahy ČHMÚ nebo při vzniku nepředpokládané zhoršené povětrnostní situace.
- (2) Strojvedoucí, který zjistí během jízdy vlaku (PMD, posunového dílu), že dochází ke zhoršené povětrnostní situaci, která ohrožuje provozování dráhy a drážní dopravy, musí přizpůsobit jízdu vlaku (PMD, posunového dílu) dané povětrnostní situaci podle podmínek stanovených vnitřním předpisem dopravce ve všech případech, kdy o podmínkách jízdy nebyl zpraven výpravčím.
- (3) 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.

Čl. 458 Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky obsazené výpravčím

- (1) Zjišťování volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) se provádí v případě, že je indikováno obsazení úseku koleje v době, kdy se ve sledovaném úseku koleje nenachází žádné vozidlo nebo vlivem zhoršené povětrnostní situace mohlo dojít k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (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 Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení nebo
 - c) na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího).
- (3) 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 jízdni cestu.
- (4) Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravní 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 ohlásit výpravčímu telekomunikačním zařízením.
- (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) 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) Na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením (v přiděleném obvodu stanice) nebo na základě provedeného zápisu v telefonním zápisníku podle odst. 4 – 6 tohoto článku,

může výpravčí povolit jízdu kolejových vozidel přes dotčené místo rychlostí nejvýše 30 km/h (není-li nařízena rychlost nižší).

- (8) Opatření uvedená v odst. 7 tohoto článku může výpravčí zrušit pouze na základě zápisu o provozuschopnosti koleje nebo výhybky odborně způsobilým zaměstnancem OSPD; za takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení.

Čl. 459

Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky neobsazené výpravčím a na širé trati

- (1) Zjišťování volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) se provádí v případě, že je indikováno obsazení úseku koleje v době, kdy se ve sledovaném úseku koleje nenachází žádné vozidlo nebo vlivem zhoršené povětrnostní situace mohlo dojít k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy.
- (2) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením (stanice s DOZ nebo stanice fyzicky neobsazená výpravčím) zjišťuje:
- a) na pokyn výpravčího zaměstnanec Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (je-li ve stanici přítomen) nebo
 - b) na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího) nebo
 - c) na pokyn výpravčího strojvedoucí pochůzkou nebo jízdou posunového dílu (pouze volnost a průjezdnost koleje).
- Výpravčí může dát pokyn strojvedoucímu podle písm. c) tohoto odstavce pouze v případě, že nemohla být zjištěna volnost a průjezdnost koleje podle písm. a) a b) tohoto odstavce.
- (3) Pro jízdu posunového dílu v dopravně s kolejovým rozvětvením platí ustanovení o posunu.
- (4) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) na širé trati zjišťuje:
- a) na pokyn výpravčího strojvedoucí jízdou PMD (pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky) nebo
 - b) na pokyn výpravčího jiný odborně způsobilý zaměstnanec.
- (5) Pro jízdu PMD platí ustanovení článků Kapitoly VII tohoto předpisu.
- (6) Výsledek zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením nebo na širé trati, musí strojvedoucí (pouze zjištění volnosti a průjezdnosti koleje nebo výhybky) nebo jiný odborně způsobilý zaměstnanec ohlásit výpravčímu telekomunikačním zařízením.
- (7) 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.
- (8) Zápis o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) 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.
- (9) Na základě provedeného zápisu o volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) na širé trati nebo v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, který není fyzicky obsazen výpravčím, v telefonním zápisníku podle odst. 7 a 8 tohoto článku, může výpravčí povolit jízdu kolejových vozidel přes dotčené místo rychlostí nejvýše 30 km/h (není-li nařízena rychlost nižší).
- (10) Opatření uvedená v odst. 9 tohoto článku může výpravčí zrušit pouze na základě zápisu o provozuschopnosti koleje nebo výhybky odborně způsobilým zaměstnancem OSPD; za

takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení.

Čl. 460 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. K tomu použije SHV dopravce Správa železnic nebo po dohodě s provozním dispečerem a dopravcem vhodné hnací vozidlo. Hnací vozidlo s omezeným výhledem (kapotové hnací vozidlo) musí být kromě strojvedoucího obsazeno ještě dalším zaměstnancem.
- (2) Má-li výpravčí pochyby o volnosti a průjezdnosti koleje ve stanici s DOZ nebo v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, která není fyzicky obsazena výpravčím, ověří volnost a průjezdnost koleje pomocí posunového dílu. K tomu použije SHV dopravce Správa železnic nebo po dohodě s provozním dispečerem a dopravcem jiné vhodné hnací vozidlo.
- (3) Strojvedoucí PMD musí být zpraven písemným rozkazem takto:
 - „Od km 25,400 do km 29,700 přikazuji jízdu podle rozhledových poměrů a nepřekročte rychlost 20 km/h.“ nebo
 - „Při jízdě mezi stanicemi Kolinec – Nemilkov přikazuji jízdu podle rozhledových poměrů a nepřekročte rychlost 20 km/h“.

Čl. 461 Nesjízdnost koleje

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

Čl. 462 **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.

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

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

Čl. 463 **Všeobecná ustanovení**

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

Čl. 464 **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 a ZDD. Zvláště 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 upamatovací pomůckou, aby nemohlo dojít k dovolení vjezdu vlaku na kolej, obsazenou těmito vozidly. Obdobně se postupuje i při odjezdu na traťovou kolej s AH nebo s AB.
- (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, přivést 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 zpravit o jízdě takového vozidla všechny strážníky oddílů, 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 odhláše, kterou si vyžádá výpravčí zadní dopravní.
- (10) Výpravčí, kterých se jízda vozidla (vozidel), které nezaručuje součinnost s kolejovými úseky, týká, si musí na místo stanovené ZDD umístit upamatovací pomůcku. Ustanovení tohoto odstavce platí i pro strážníky oddílu a závoráře.

Čl. 465

Povinnosti ostatních zaměstnanců řízení provozu

- (1) Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic, 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 a ZDD. Zvláště 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 upamatovací 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.

Díl 2 Dlouhodobě odstavená vozidla

Čl. 466 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 nejpozději sedmý den po odstavení vozidel vyloučit z činnosti kolejové obvody takto obsazené koleje, včetně traťové části národního vlakového zabezpečovače VZ LS a systému ETCS.**

Čl. 467 Povinnosti zaměstnanců při dlouhodobém odstavení vozidel

- (1) Zaměstnanec Správy železnic, 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, kovová podložka uzamykatelná apod.).
- (4) Výpravčí může zavedená opatření zrušit až po zápisu udržujícího zaměstnance OSPD o zapnutí kolejových obvodů do Záznamníku poruch.

Čl. 468 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 sunut vlak (PMD), ve kterém je v čele zařazeno jedno nebo více nešuntujících vozidel, musí být všechna PZS anebo centrální přechod s VZPK uzavřena ruční obsluhou.

Není-li to možné, musí být strojvedoucí i zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD) zpraven:

- a) vlak rozkazem Op, pokynem 1 anebo pokynem 2;
 - b) PMD o jízdě 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:
 - ba) zajišťovat správnou polohu pojížděných výhybek přeložením jejich řadičů do souhlasných poloh, popř. provedením nouzových závěrů;
 - bb) sledovat indikaci obsazení a **uvolnění kolejových obvodů, izolovaných kolejnic a izolovaných kolejí a zhasínání** kontrolních světel návěstidel;
 - bc) uzavírat centrální přechody s VZPK, vybavené prvky pro dálkovou obsluhu;
 - bd) podle předpisu Z2 uzavírat PZS ruční obsluhou, vybavená prvky pro dálkovou obsluhu.
- (5) Na trať s AB nebo AH s kolejovými obvody se za vlakem, ve kterém jsou zařazena nešuntující vozidla, smí vypravit následný vlak nebo změnit směr traťového souhlasu až po telefonické odhláše, kterou si musí vyžádat výpravčí zadní dopravy.
- (6) Ustanovení tohoto článku se netýká zabezpečovacího zařízení (staničního, traťového nebo PZS), u něhož je součinnost s vozidly zajišťována počítači náprav.

Čl. 469

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.

Čl. 470

Obnovení šuntovací schopnosti koleje

- (1) Výpravčí může se souhlasem provozního dispečera z důvodu potřeby obnovení šuntovací schopnosti koleje postavit pro projíždějící vlak vlakovou cestu s nižší dovolenou rychlostí, než je nejrychlejší vlaková cesta.

- (2) Obnovení šuntovací schopnosti koleje je zakázáno zajišťovat jízdou vlaku osobní dopravy, pokud by to vedlo ke vzniku nebo navýšení jejich zpoždění, vyjma případů projednaných a odsouhlasených dopravcem, a zapracovaných ve VR.
- (3) Pro obnovení šuntovací schopnosti koleje, která byla vyloučena, platí ustanovení Čl. 406 odst. 7.

Kapitola XIX Přechodná ustanovení

Díl 1

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

Čl. 471

Všeobecná ustanovení

- (1) 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.
- (2) Ve stanicích bez odjezdových návěstidel musí být snížení rychlosti na odjezdovém zhlaví návěstěno rychlostníky.

Čl. 472

Uveřejnění v tabelárním jízdním řádu

- (1) 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**, **RPN** a při jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla. Značka „3“ se neuvádí u vlaků se stanovenou rychlostí 30 km/h nebo nižší.
- (2) Přednostové PO, v jejichž obvodu je stanice, u které musí být v TJŘ uváděna značka „3“, se ještě před platností každé změny JŘ přesvědčí, zda je v TJŘ příslušných vlaků tato značka uvedena.

Díl 2

Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu

Čl. 473

Všeobecně

Návěstidla dočasně ponechaná v provozu se nově nezřizují (neosazují). Tato návěstidla je možné používat do doby nejbližší rekonstrukce (modernizace) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 474

Návěsti světelných hlavních návěstidel umístěných na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost

- (1) Návěst **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):
 - a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, rychlostí nejvýše 60 km/h a
 - c) předvestí návěst **Stůj**.



Obrázek 510

- (2) Návěst **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):
- a) dovoluje jízdu vlaku,
 - b) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet k následujícímu hlavnímu návěstidlu, umístěnému na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost, rychlostí nejvýše 80 km/h a
 - c) předvěstí na tomto návěstidle návěst **Stůj**.

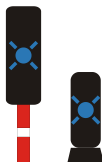


Obrázek 511

- (3) Návěsti uvedené v tomto článku se mohou vyskytnout při některých poruchách zabezpečovacího zařízení (při nichž není ohrožena bezpečnost drážní dopravy).

Čl. 475 Návěst Jízda vlaku dovolena

- (1) Návěst **Jízda vlaku dovolena** (*pomalů přerušované modré světlo*) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku.



Obrázek 512

- (2) Návěst **Jízda vlaku dovolena** může být pouze na cestovém návěstidle.
- (3) Pro stanovení rychlosti pro jízdu kolem cestového návěstidla s návěstí **Jízda vlaku dovolena** se strojvedoucí řídí návěstí předcházejícího návěstidla takto:
- a) pokud předchází 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 zábrzdnu vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**.
 - b) pokud předchází 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 předchází 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**, **RPN** 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 zábrzdnu vzdálenost, musí očekávat návěst **Stůj**. Jakmile strojvedoucí rozpozná návěst následujícího hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku, jedná jako při odjezdu z koleje před tímto návěstidlem.

Čl. 476 Vložená návěstidla

- (1) Stanice s vloženými návěstidly nemohou být považovány za stanice s rychlostní návěstní soustavou.
- (2) Vložená návěstidla mají značení červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a nátěry stožárů nebo označovacích pásů s červenými, modrými a bílými pruhy stejné délky.



Obrázek 513

- (3) Trpasličí vložená návěstidla mají značení jen označovacími červenými štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy.



Obrázek 514

- (4) Vložená návěstidla mají před označením „L“ nebo „S“ ještě písmeno „V“ a za tímto označením číslo koleje, pro kterou platí (např. VS8).
- (5) Příklady označovacích štítků vložených návěstidel.



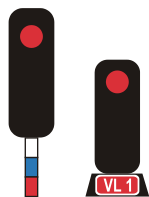
Obrázek 515

- a) vložené návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- b) vložené návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě s číslem koleje, pro kterou platí;
- c) skupinové vložené návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava), pro kterou platí. Platí pro koleje číslo 2 a 4;
- d) skupinové vložené návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě s čísly krajních kolejí (zleva doprava), pro kterou platí. Platí pro koleje číslo 3, 5 a 7;
- e) vložené návěstidlo pro směr jízdy od začátku tratě s číslem koleje, pro kterou platí; římské číslo uvádí pořadí od odjezdového návěstidla (ve směru jízdy sestupně) při více vložených návěstidlech u jedné koleje;
- f) vložené návěstidlo pro směr jízdy od konce tratě s číslem koleje, pro kterou platí; římské číslo uvádí pořadí od odjezdového návěstidla (ve směru jízdy sestupně) při více vložených návěstidlech u jedné koleje.
- (6) Návěstidla umístěná na stavbách dráhy (krakorce, lávky, střechy nástupišť, apod.) jsou značena podle zásad, platných pro stožárová návěstidla.
- (7) Nejzávažnější návěstí vložených návěstidel je návěst **Stůj**.
- (8) Je-li na vloženém návěstidle návěst **Stůj**, nesmí strojvedoucí:
- a) vlaku pokračovat za úroveň tohoto návěstidla bez pokynu výpravčího;
- b) PMD nebo posunového dílu pokračovat za úroveň tohoto návěstidla bez pokynu zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje.
- (9) Je-li na vloženém návěstidle návěst **Posun zakázán**, nesmí strojvedoucí posunového dílu pokračovat za úroveň tohoto návěstidla bez pokynu zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje.
- (10) Vložená návěstidla platí pro vlaky, PMD a posunové díly.
- (11) Návěst **Kolejiště s vloženým návěstidlem** (bílá obdélníková, na kratší straně umístěná deska, černě orámovaná a na ní značka "vykřičník") upozorňuje na vložené návěstidlo ve stanici.



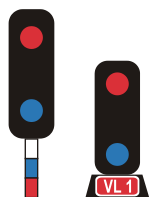
Obrázek 516

- (12) Návěst **Kolejiště s vloženým návěstidlem** se umísťuje v úrovni vjezdového návěstidla.
- (13) Návěst **Stůj** (červené světlo) zakazuje jízdu vozidel za návěstidlo. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem, čelo posunového dílu před návěstidlem s touto návěstí. Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.



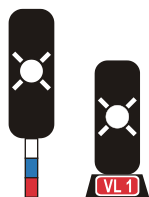
Obrázek 517

- (14) Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku i posunového dílu zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.
- (15) Návěst **Stůj** (*modré světlo a nad ním červené světlo*) zakazuje jízdu vozidel za návěstidlo. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem, čelo posunového dílu před návěstidlem s touto návěstí. Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.



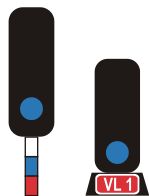
Obrázek 518

- (16) Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku i posunového dílu zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.
- (17) Návěst **Odjezdové návěstidlo dovoluje jízdu** (*přerušované bílé světlo*) dovoluje jízdu vlaku a předvěstí návěst dovolující jízdu na následujícím hlavním návěstidle.



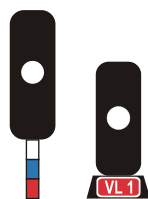
Obrázek 519

- (18) Návěstí **Odjezdové návěstidlo dovoluje jízdu** se v případech stanovených tímto předpisem provádí výprava vlaku.
- (19) Ve stanici s vloženými návěstidly nelze na cestových a odjezdových návěstidlech návěstit **PN**. Platí pro všechny směry jízdy vlaku ve stanici.
- (20) Návěst **Posun zakázán** (*modré světlo*) zakazuje posunovat za návěstidlo, čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo posunového dílu zastavit před návěstidlem s návěstí **Konec vlakové cesty**.



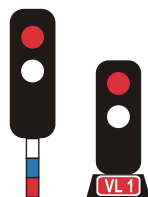
Obrázek 520

- (21) Návěst **Posun zakázán** zneplatňuje vložené návěstidlo pro jízdu vlaku.
- (22) Návěst **Posun dovolen** (*bílé světlo*) dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k zahájení posunu. Tato návěst zakazuje jízdu vlaku.



Obrázek 521

- (23) Návěst **Posun dovozen** (*bílé světlo a nad ním, popř. pod ním červené světlo*) dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k zahájení posunu. Tato návěst zakazuje jízdu vlaku.



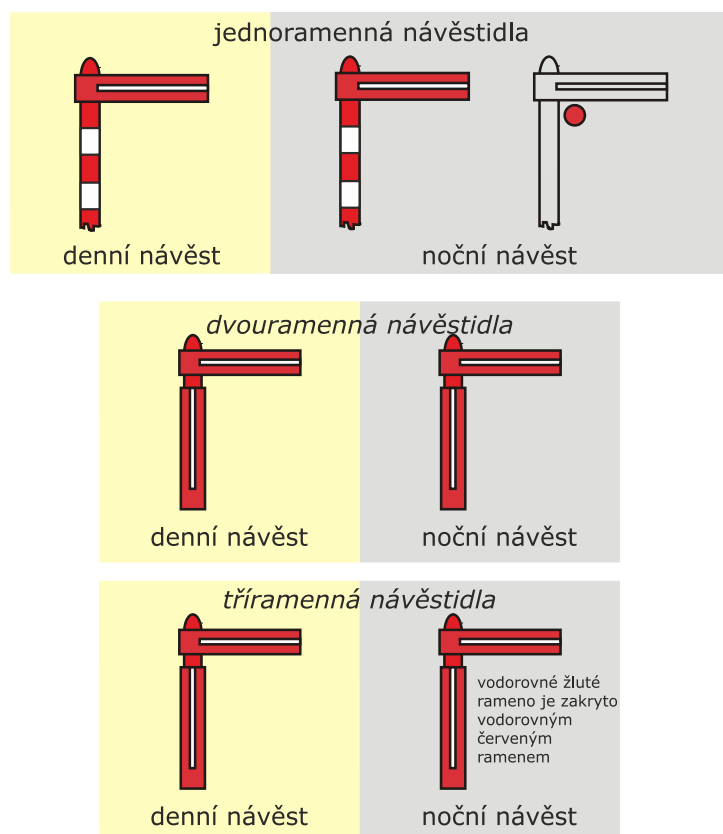
Obrázek 522

- (24) Pro návěst **Posun dovozen** vloženého návěstidla platí všechna ustanovení jako pro návěst **Posun dovozen** seřadovacího návěstidla.
- (25) V případě, že je vložené návěstidlo zhaslé, strojvedoucí jedná u tohoto návěstidla, jako u návěstidla s návěstí **Stůj**.
- (26) V případě, že nelze na odjezdovém návěstidle rozsvítit návěst dovolující jízdu, musí být jízda vlaku kolem vloženého a odjezdového návěstidla dovolena jiným způsobem než návěstí **RPN**.

Čl. 477

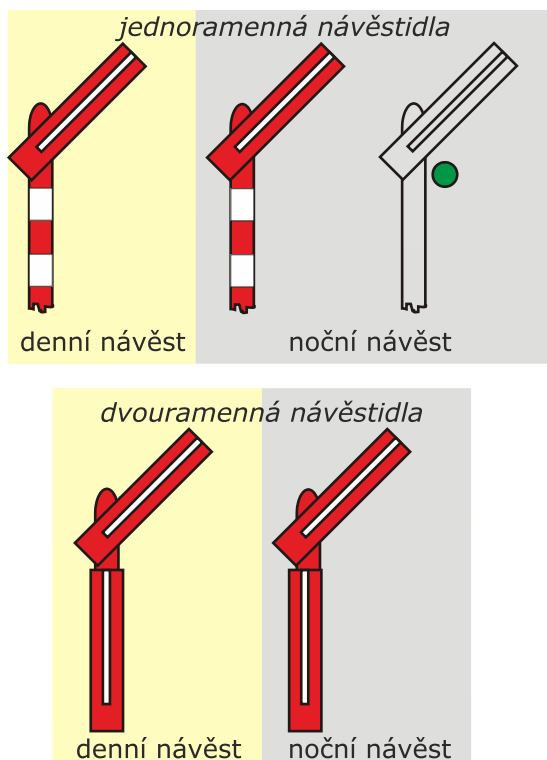
Návěsti mechanických hlavních návěstidel

- (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) Návěst **Stůj** (*jedno vodorovné červenobílé rameno [denní i noční návěst]; červené světlo [noční návěst]*) 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**.



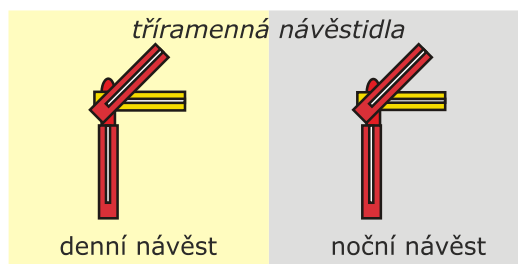
Obrázek 523

- (4) U návěstidel se dvěma červenobílými rameny je druhé červenobílé rameno [denní i noční návěst] ve svislé poloze.
- (5) Návěst **Volno** (jedno červenobílé rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° [denní i noční návěst]; zelené světlo [noční návěst]) dovoluje jízdu strojvedoucímu vlaku.



Obrázek 524

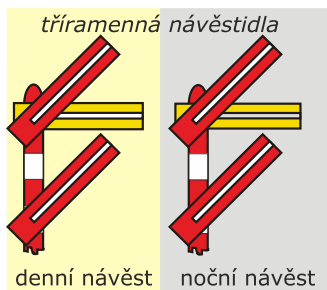
- (6) U návěstidel se dvěma červenobílými rameny je druhé červenobílé rameno (denní i noční návěst) ve svislé poloze.
- (7) Je-li projíždějící vlak zastaven u vjezdového (cestového) návěstidla stanice s nezávislými návěstidly a vjezd (další jízda za cestové návěstidlo) je dovolován návěstí **Volno**, 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.
- (8) Návěst **Výstraha** (jedno červenobílé rameno vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° a pod ním jedno vodorovné žlutobílé rameno [denní i noční návěst]; jedno žluté světlo [noční návěst]):
- a) dovoluje jízdu strojvedoucím vlaku a
 - b) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 525

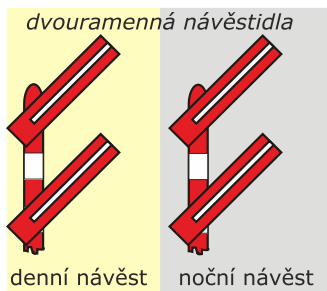
- (9) U tříramenných návěstidel je druhé červenobílé rameno (denní i noční návěst) ve svislé poloze.
- (10) Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle návěst **Výstraha**, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice (při další jízdě za cestové návěstidlo) jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.

- (11) Návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha** (dvě červenobílá ramena vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° a mezi nimi jedno vodorovné žlutobílé rameno [denní i noční návěst]):
- přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km/h a
 - předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 526

- (12) Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná 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.
- (13) Návěst **Rychlost 40 km/h** (dvě červenobílá ramena vpravo šikmo vzhůru v úhlu 45° [denní i noční návěst]):
- 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.



Obrázek 527

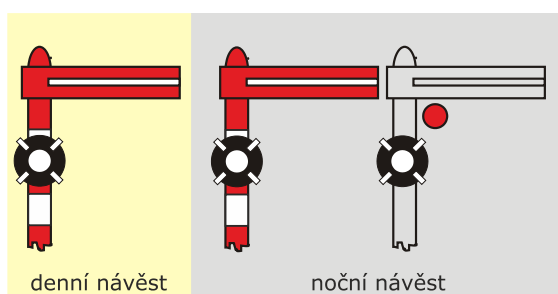
- (14) Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice (při další jízdě za cestové návěstidlo) jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky pro projetí vlaku, stanovené tímto předpisem.
- (15) Návěsti **Volno** a **Výstraha** strojvedoucímu vlaku rychlost v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nenávěští 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 nezávislými návěstidly.
- (16) Ramena dvouramenného a tříramenného návěstidla musí být vždy zhotovena z odrazek.

Čl. 478

Poškození mechanických hlavních návěstidel

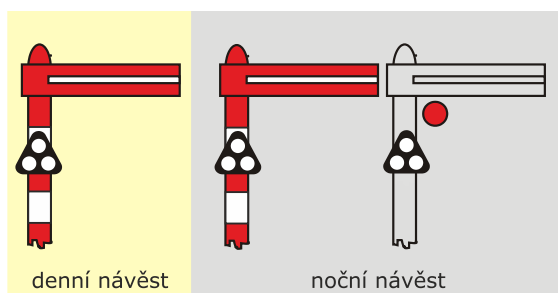
- (1) Poškozené mechanické hlavní návěstidlo se přestaví na návěst **Stůj**, lze-li tak učinit. Není-li možno mechanické návěstidlo přestavit na návěst **Stůj**, nesmí návěstit noční návěst dovolující jízdu, dávanou světlem.

- (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) Návěst **Přivolávací návěst** (přerušované bílé světlo, umístěné na stožáru mechanického hlavního návěstidla).



Obrázek 528

- (5) Tato **PN** je návěstí hlavního návěstidla.
- (6) Návěst **Přivolávací návěst** (tři bílá světla seskupená do trojúhelníku, postaveného na základně, umístěná na stožáru mechanického hlavního návěstidla).



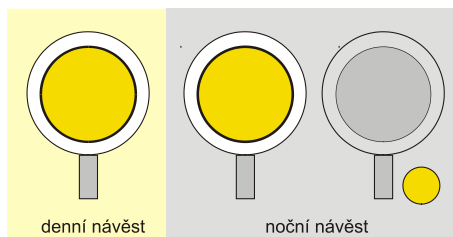
Obrázek 529

- (7) Tato **PN** je návěstí přivolávacího návěstidla.
- (8) Pro **PN** na mechanickém hlavním návěstidle platí všechna ustanovení jako pro **PN** světelného hlavního návěstidla.

Čl. 479 Návěsti samostatných mechanických předvěstí

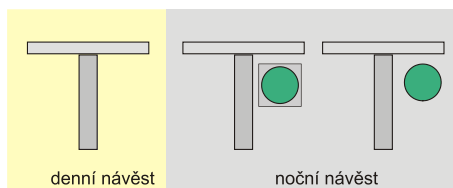
- (1) Samostatná mechanická předvěst je závislá na hlavním návěstidle a neplní funkci hlavního návěstidla.
- (2) Samostatná mechanická předvěst se značí stejně jako samostatné světelné předvěsti, včetně značení označovacími štítky.

- (3) Návěst **Výstraha** (žlutý terč s černým orámováním a bílým okrajem ve svislé poloze [denní i noční návěst]; žluté světlo [noční návěst]) předvěstí návěst **Stůj** na následujícím hlavním návěstidle.



Obrázek 530

- (4) Návěst **Volno** (žlutý terč ve vodorovné poloze [denní návěst]; zelený kruh z odrazek nebo zelené světlo [noční návěst]) předvěstí návěst **Volno** nebo návěst **Výstraha** na následujícím hlavním návěstidle.



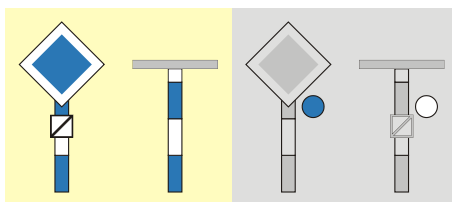
Obrázek 531

- (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 kryt 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**.

Čl. 480

Návěsti mechanických seřadovacích návěstidel

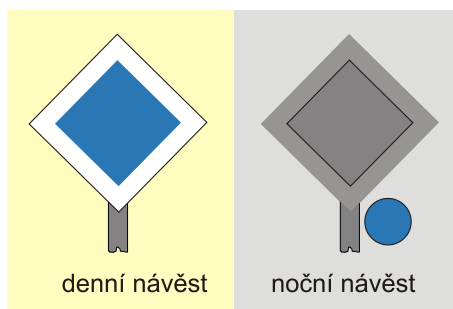
- (1) Příklady mechanických seřadovacích návěstidel.



Obrázek 532

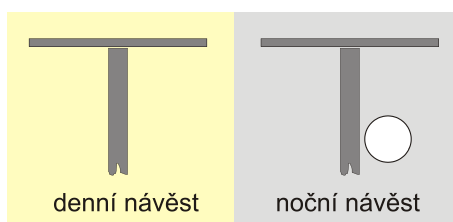
- (2) Návěst **Posun zakázán** (čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem [denní návěst]; modré světlo [noční návěst]) zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. Kde takové návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo

posunového dílu zastavit před námezdníkem (hrotem jazyka výhybky, výkolejkou) na konci příslušné koleje.



Obrázek 533

- (3) Návěst **Posun dovozen** (čtvercová, do vodorovné polohy sklopená modrá deska s bílým okrajem [denní návěst]; bílé světlo [noční návěst]) dovoluje posun; je-li na návěstidle platném jen pro jednu kolej, informuje o postavené posunové cestě a je souhlasem k zahájení posunu.



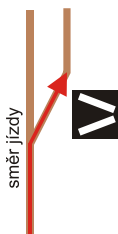
Obrázek 534

- (4) Pro návěst **Posun dovozen** mechanického seřadovacího návěstidla platí všechna ustanovení jako pro návěst **Posun dovozen** světelného seřadovacího návěstidla.
- (5) Poškozené mechanické seřadovací návěstidlo se přestaví na návěst **Posun zakázán**, lze-li tak učinit. Není-li možno přestavit mechanické seřadovací 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 nepřenositelných návěstidel platných pro posun.

Čl. 481

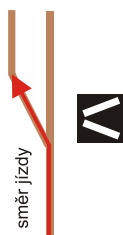
Návěstidla jednoduchých výhybek levých a pravých

- (1) Návěst **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.



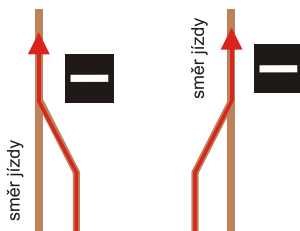
Obrázek 535

- (2) Návěst **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.



Obrázek 536

- (3) Návěst **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.

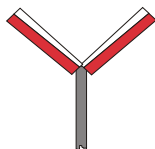


Obrázek 537

Čl. 482

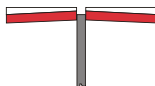
Návěsti návěstidel na kolejové váze

- (1) Návěst **Pohyb vozidel dovolen** (dvě červenobílá, šikmo vzhůru, vstřícně ke stožáru umístěná ramena návěstidla na kolejové váze) dovoluje pohyb vozidel přes kolejovou váhu.



Obrázek 538

- (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 zaměstnanec řídicího posun.
- (3) Návěst **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.



Obrázek 539

- (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.

Čl. 483

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 540

Kapitola XX Zmocňovací a závěrečná ustanovení

Čl. 484 Zmocňovací ustanovení

- (1) Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ včetně příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.
- (2) Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu SŽDC N1.
- (3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je gestorský útvar⁵⁷ předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

Čl. 485 Závěrečná ustanovení

- (1) Dnem účinnosti předpisu D1 zrušují:
 - a) předpis SŽDC D1 (účinnost od 1. července 2013) včetně všech vydaných gestorských výkladů k ustanovením tohoto předpisu;
 - b) SŽDC PGR č. 5/2014 – Postup zaměstnanců SŽDC při poruše kolejových obvodů.
(č.j. S 19551/2015-O12, účinnost od 14. prosince 2014)
 - c) SŽDC PO-26/2019-GŘ – Pokyn generálního ředitele ve věci zveřejňování změn stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.
(č.j. S53108/2019-SŽDC-GŘ-O11, účinnost 8. října 2019)
 - d) SŽDC D1/MP1 – Pomůcky GVD k jízděmu řádu 2019.
(č.j. 56654/2018-SŽDC-GŘ-O12, účinnost od 26. listopadu 2018)
 - e) SŽDC PPD č. 4/2015 – Uplatňování ustanovení předpisu SŽDC D1 při organizování drážní dopravy za zhoršené povětrnostní situace.
(č.j. S 19551/2015-O12, účinnost od 1. února 2016)
 - f) SŽDC PPD č. 4/2014 – Organizační opatření k zavedení změny č. 2 předpisu SŽDC D1 a SŽDC D3, zavedení nového předpisu SŽDC D4
(č.j. S 51139/2014-O12, účinnost od 14. prosince 2014).
 - g) SŽDC PPD č. 2/2016 – Zásady používání železničních vozových zarážek.
(č.j. S 9364/2016-SŽDC-O12, účinnost od 14. března 2016)

⁵⁷ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

- h) všechny vztažné výnosy a nařízení, vydané útvary Správy železnic a předchozích řídicích útvarů, včetně všech vydaných výjimek, kromě v tomto odstavci neuvedených „Pokynů provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy“.

(2) Předpis SŽ D1 nabývá účinnosti dne 1. července 2022.

CITOVANÉ DOKUMENTY

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

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

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

Zákon č. 266/94 Sb., o dráhách

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

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

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

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

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

Vnitřní předpisy v aktuálním znění

SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací

SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace

SŽDC (ČD) D2/1 Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům

SŽDC (ČSD) D110/T110 Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení

SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC

SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah

SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

Pokyn GR č. 12/2009 Situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení dle TNŽ 34 2620

SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

SŽDC Z8 díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS

SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

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

Směrnice SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Vnitřní předpisy v aktuálním znění

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

PŘÍLOHY

Příloha A (normativní)

Grafické znázornění pojmů

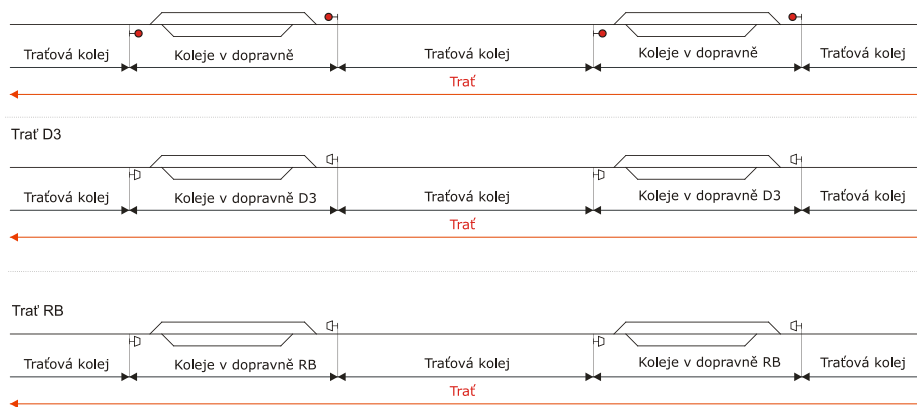
Obsah

A.1	Základní pojmy	587
A.2	Staniční koleje ležící mezi hlavními koleji	591
A.3	Číslování výhybek v rámci přestavby stanice	593
A.4	Pokyny návěstmi hlavních návěstidel	594
A.5	Návěsti pro zkrácenou vzdálenost	598
A.6	Návěstidla pro traťovou rychlost	599
A.7	Návěsti pro pomalou jízdu	600
A.8	Návěsti pro elektrický provoz	601

A.1 Základní pojmy

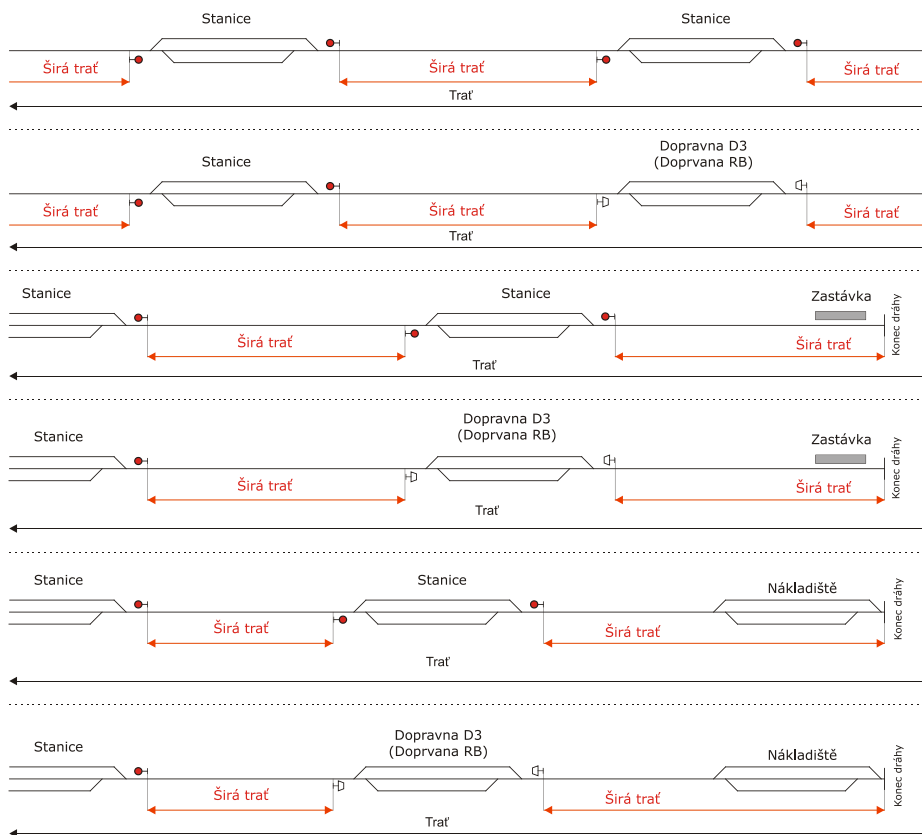
A.1.1 Trať je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku nebo posunu mezi dopravními (dále jen „PMD“), rozdělená na úseky trati mezi dopravními s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravních.

Trať podle předpisu SŽ D1



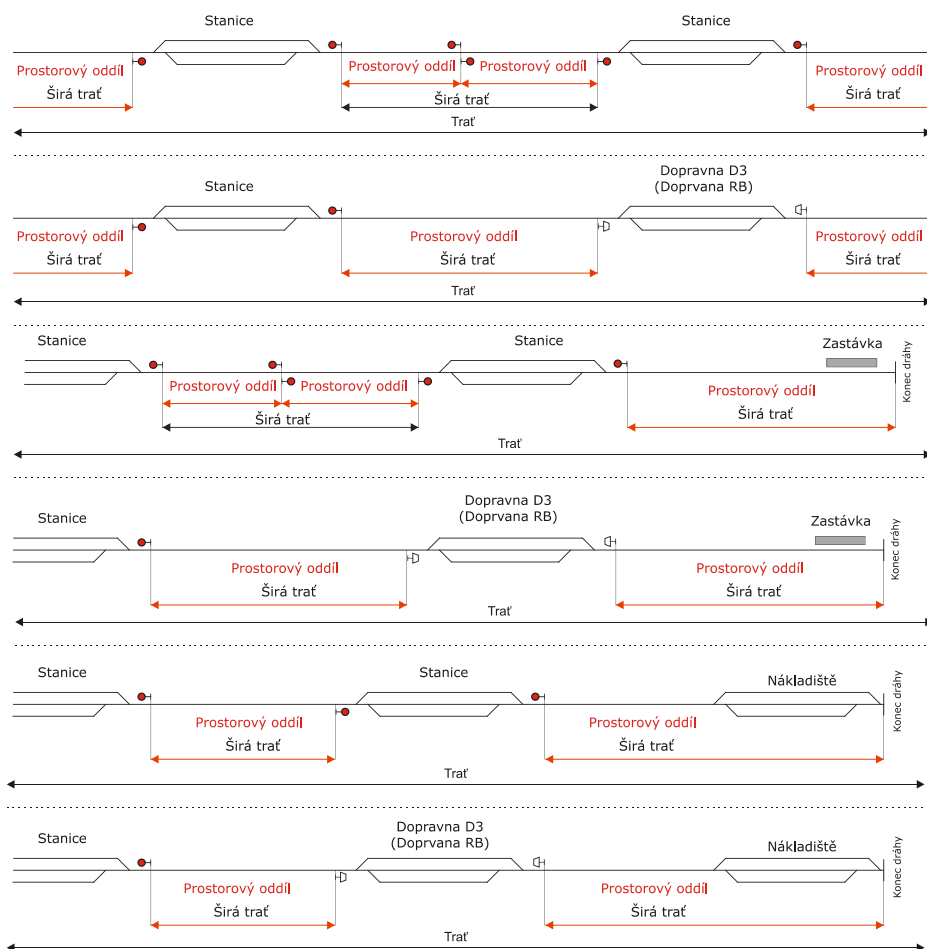
Obrázek A.1

A.1.2 Širá trať je úsek trati, ohraničený na každé straně buď stanicí, dopravnou D3, dopravnou RB, nebo koncem dráhy (zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti). Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka.



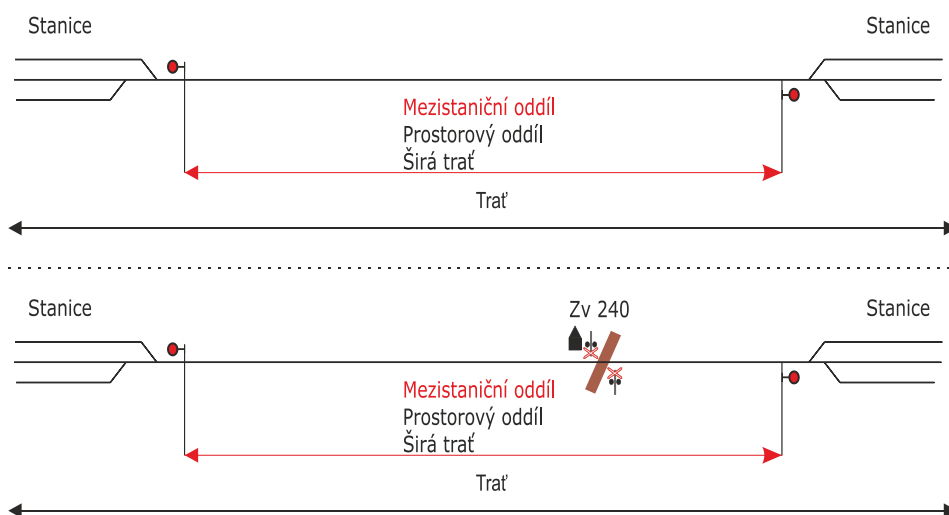
Obrázek A.2

A.1.3 Prostorový oddíl je část širé trati mezi dvěma sousedními dopravními nebo mezi dopravnou a zakončením trati na zastávce, popř. na nákladišti.



Obrázek A.3

A.1.4 Mezistaniční oddíl je prostorový oddíl, ohraničený z obou stran stanicemi.

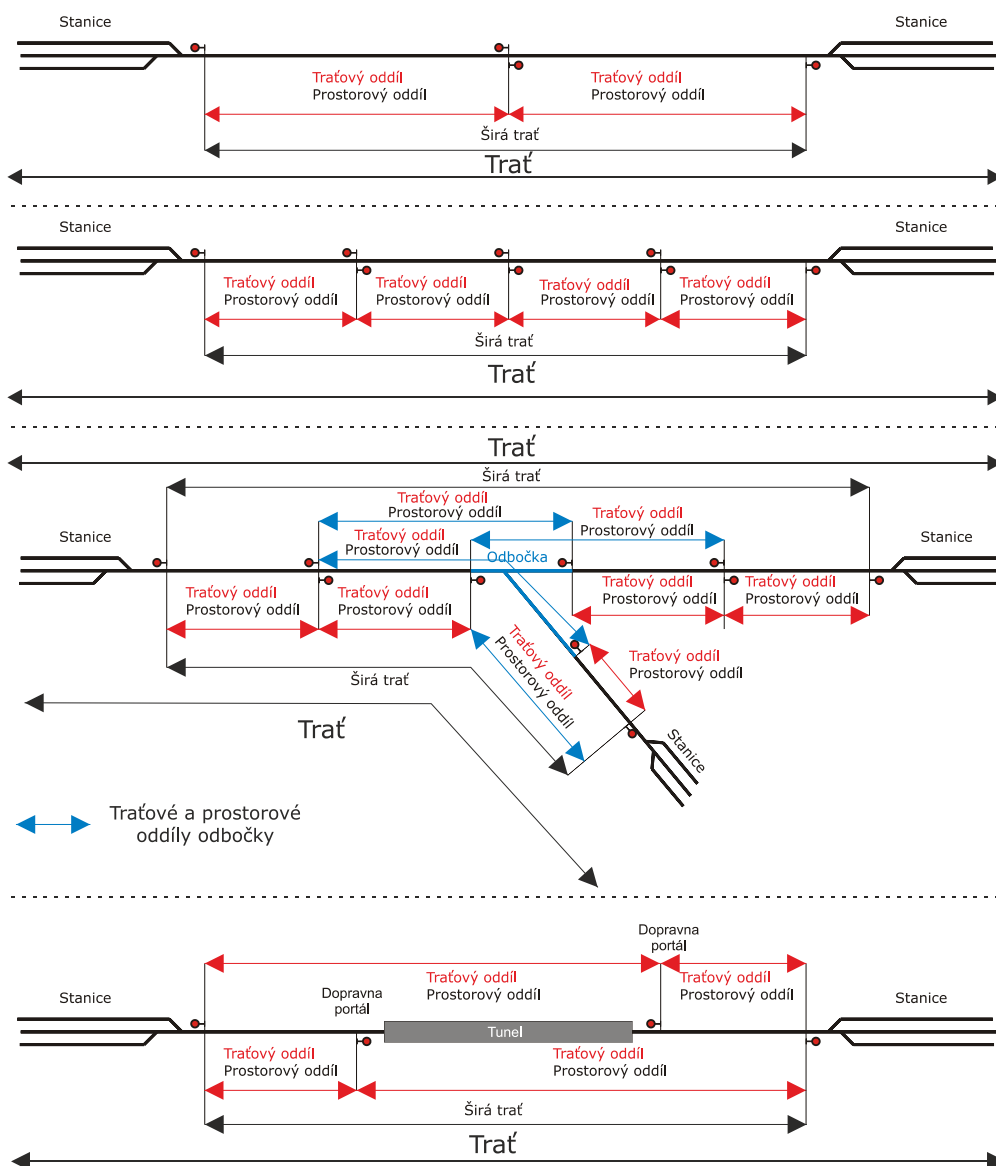


Obrázek A.4

A.1.5 Traťový oddíl je prostorový oddíl, ohraničený alespoň z jedné strany:

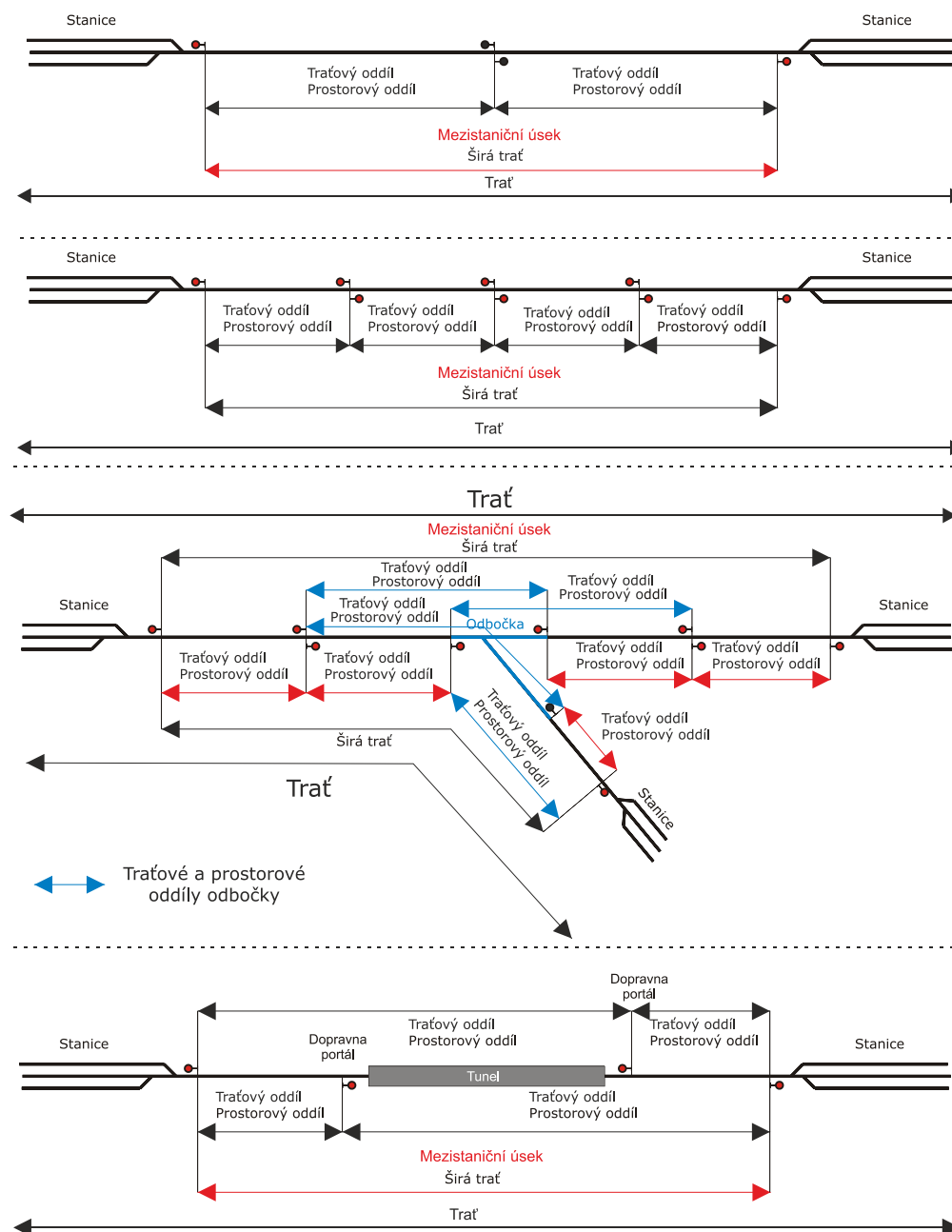
- a) oddílovým návěstidlem nebo

- b) návěstidlem dopravní Portál nebo
c) vjezdovým návěstidlem odbočky.



Obrázek A.5

A.1.6 Mezistaniční úsek je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly.

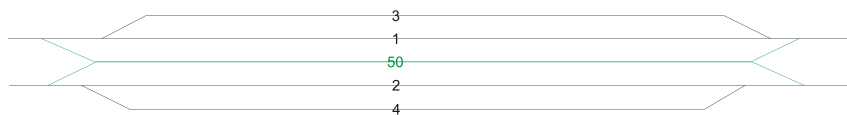


Obrázek A.6

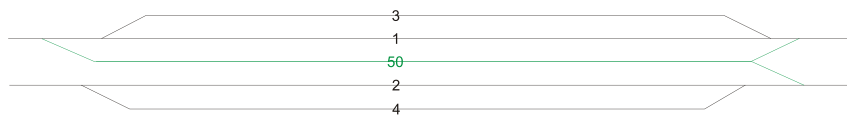
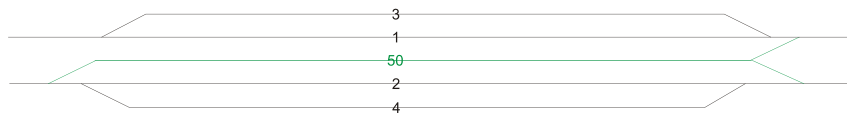
A.2 Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi

Varianty číslování kolejí, které leží mezi hlavními kolejemi.

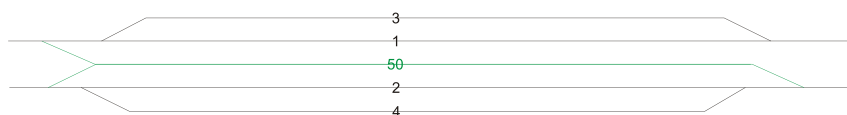
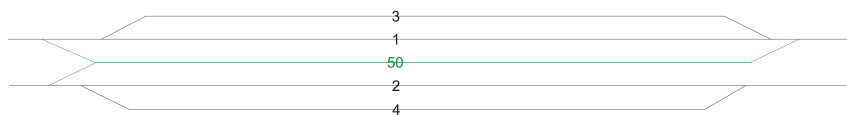
Varianta A



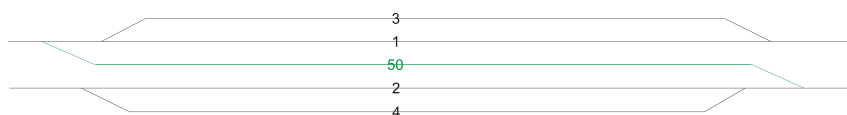
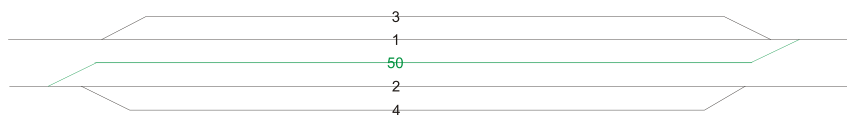
Varianta B



Varianta C

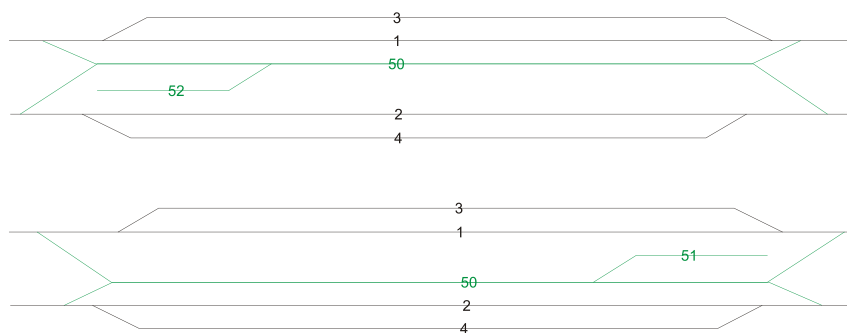


Varianta D

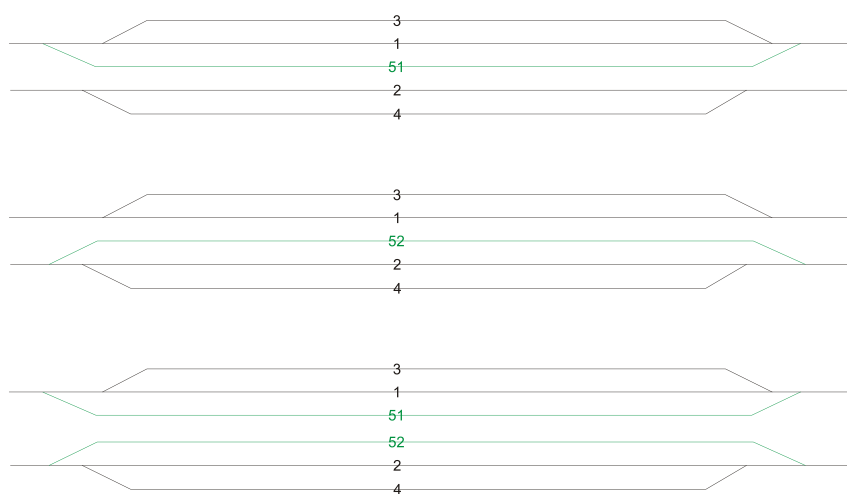


Obrázek A.7 (pokračování)

Varianta E



Varianta F

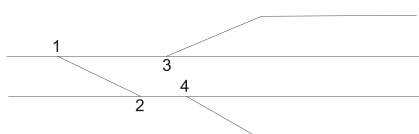


Obrázek A.7 (dokončení)

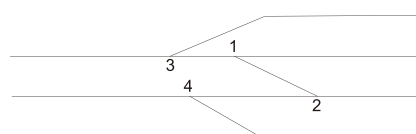
A.3 Číslování výhybek v rámci přestavby stanice

Příklady číslování výhybek v rámci přestavby stanice.

Původní stav

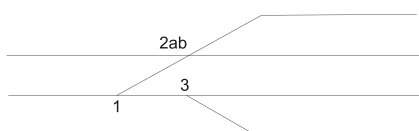


Nový stav v rámci přestavby

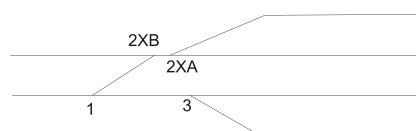


Obrázek A.8

Původní stav



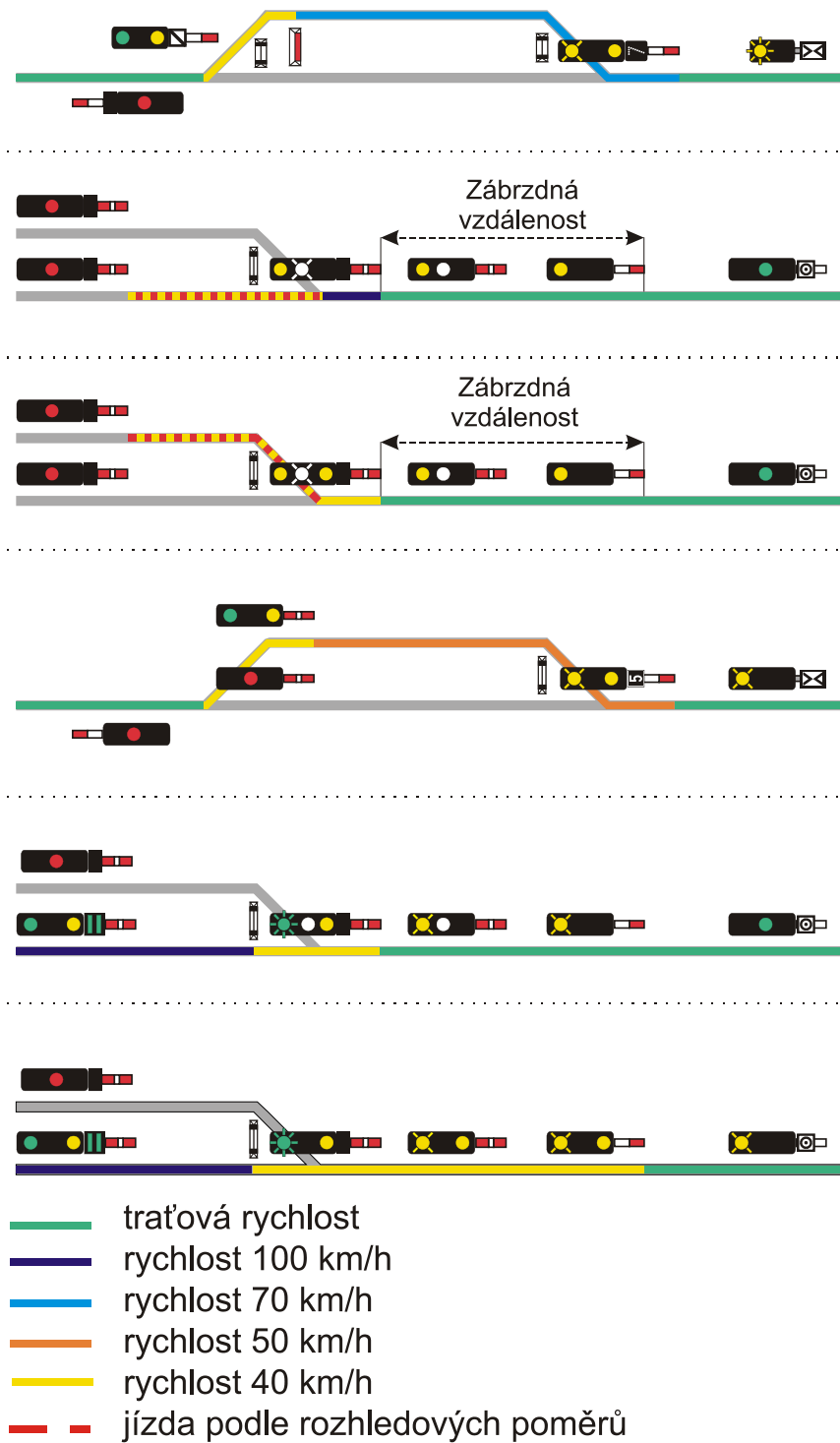
Nový stav v rámci přestavby



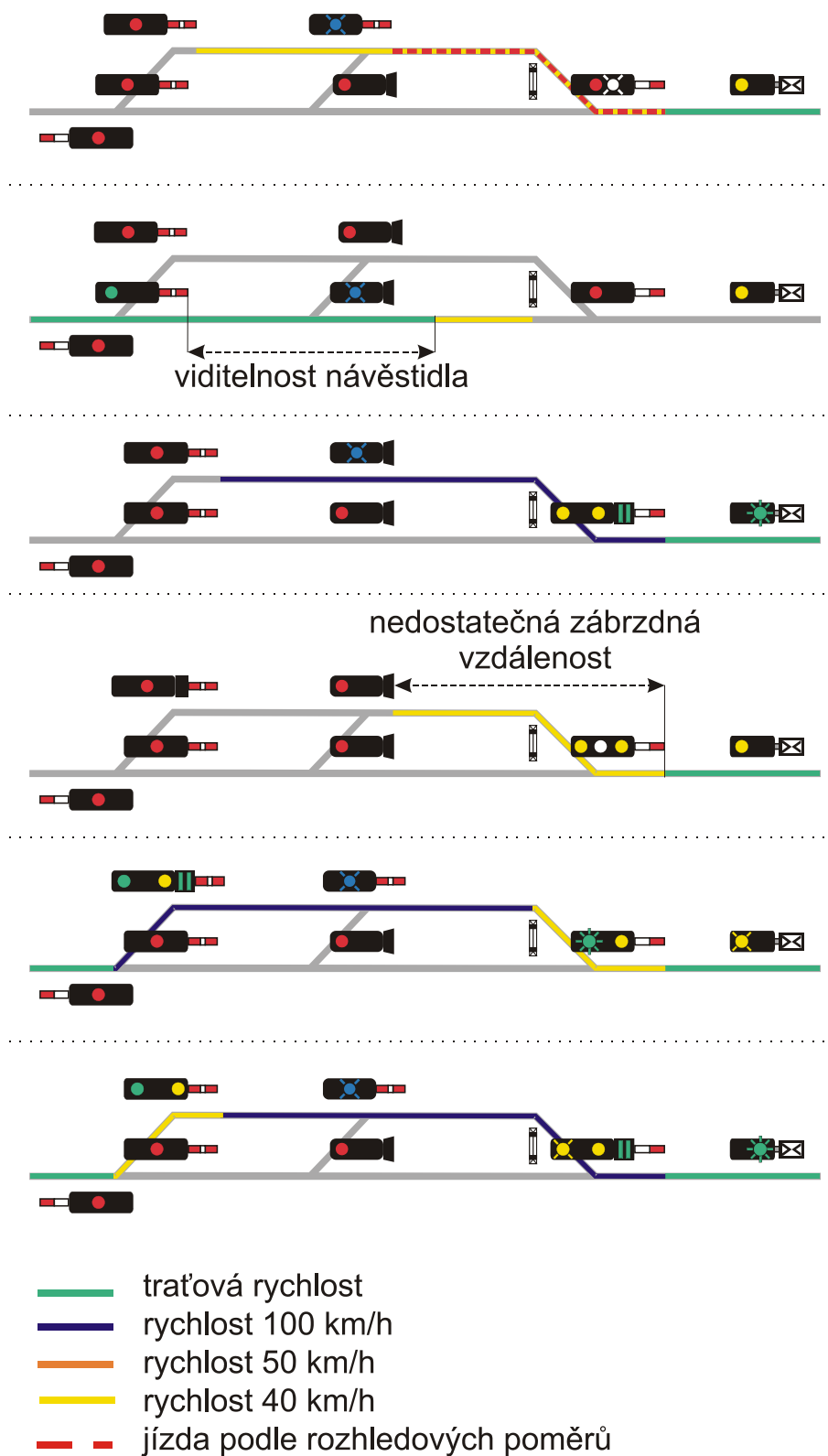
Obrázek A.9

A.4 Pokyny návěstmi hlavních návěstidel

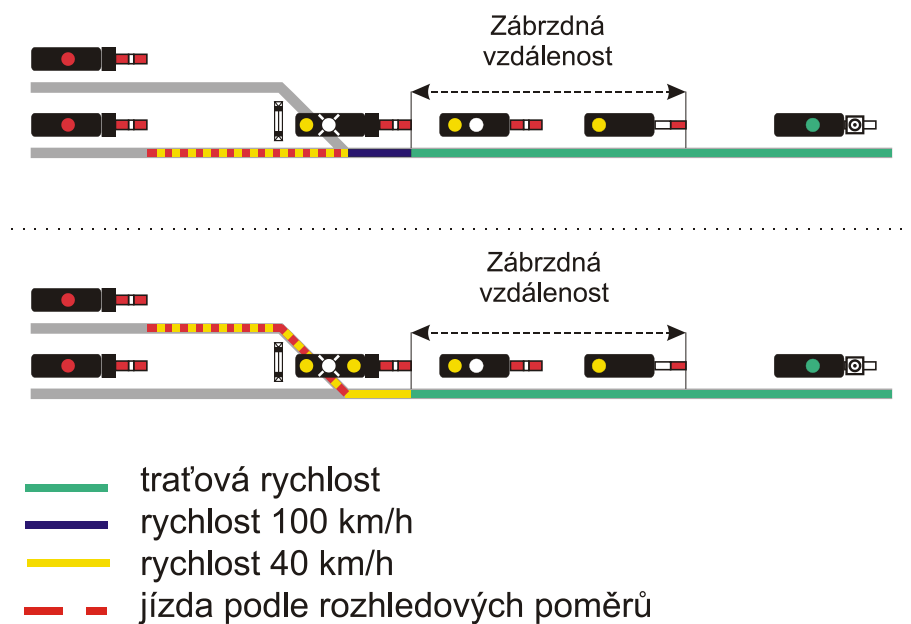
Příklady pokynů vyjádřených návěstmi hlavních návěstidel.



Obrázek A.10 (pokračování)

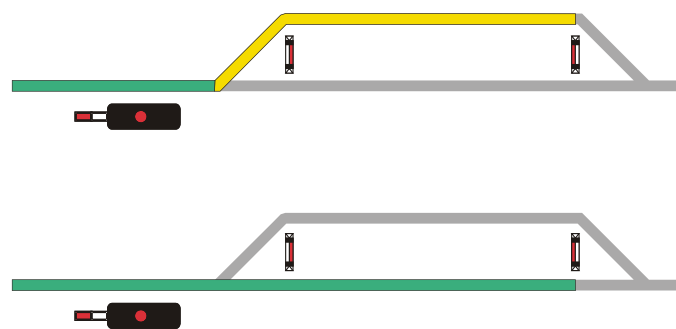


Obrázek A.10 (pokračování)

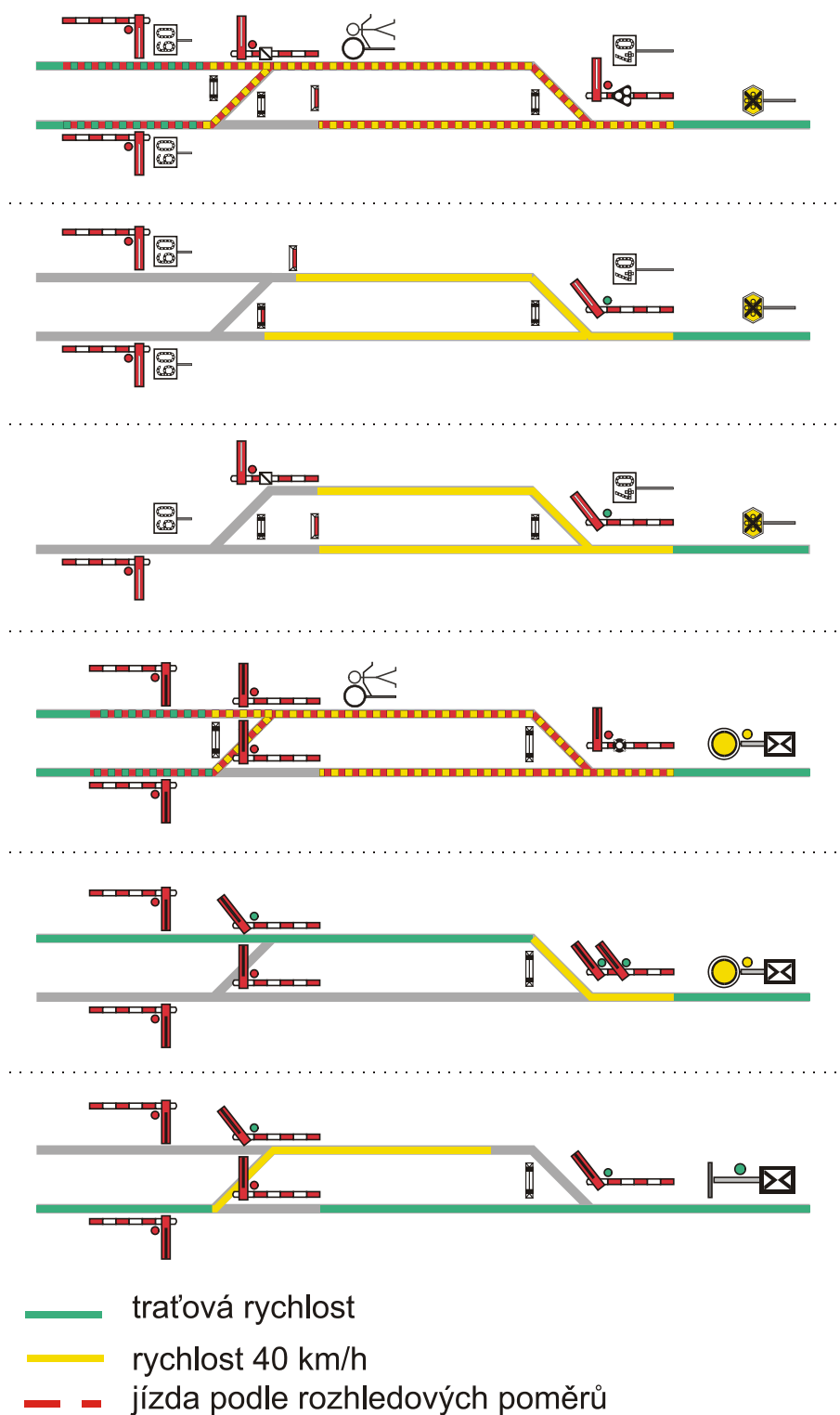


Obrázek A.10 (dokončení)

Odjezd ze stanice bez odjezdových návěstidel



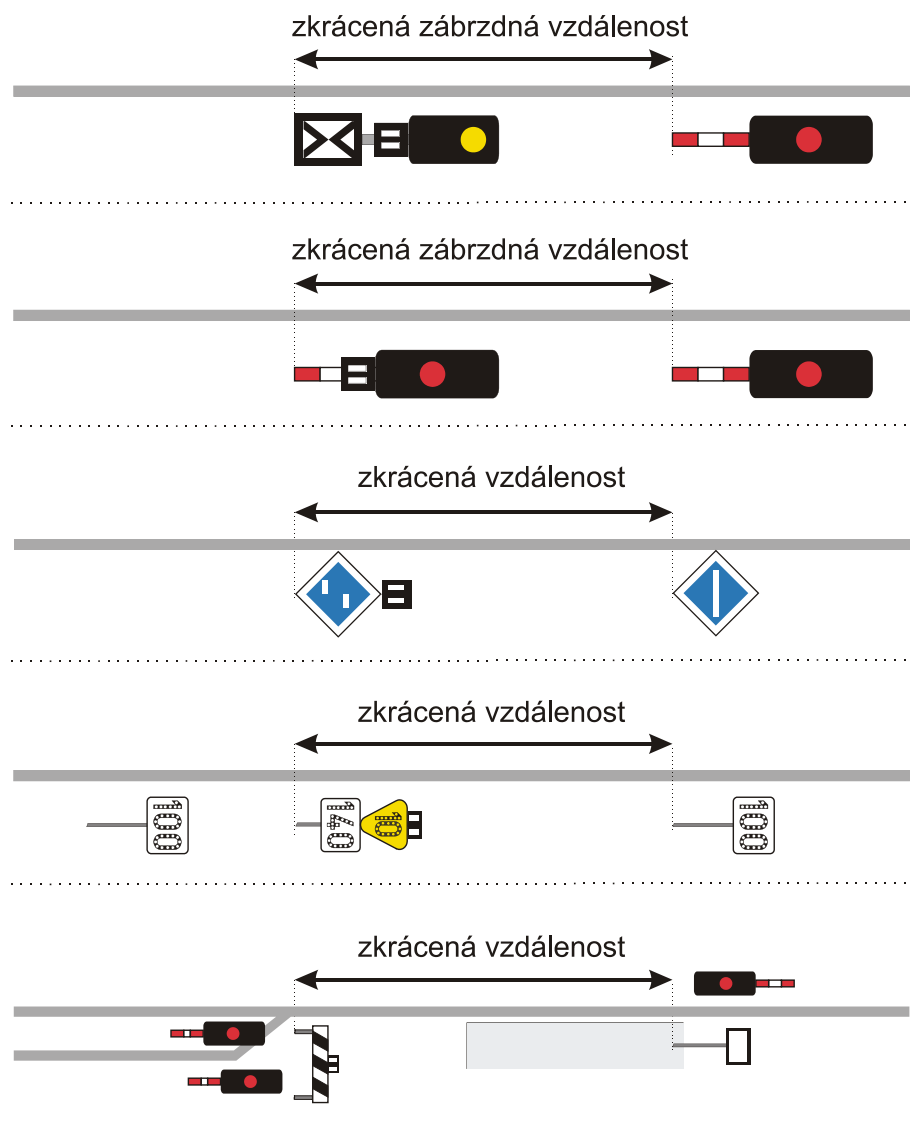
Obrázek A.11



Obrázek A.12

A.5 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost

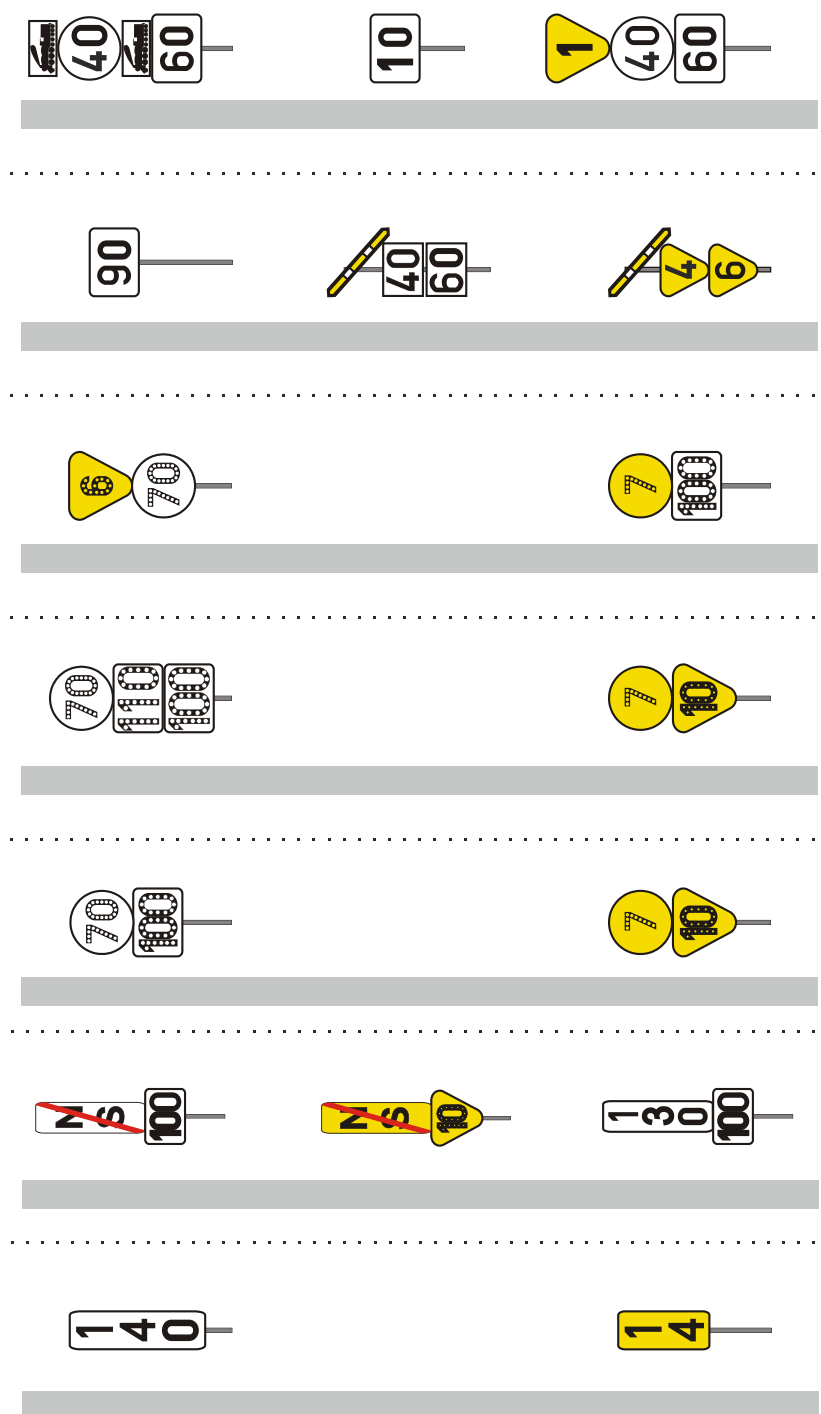
Příklady umístění návěstidel pro zkrácenou vzdálenost.



Obrázek A.13

A.6 Návěstidla pro traťovou rychlost

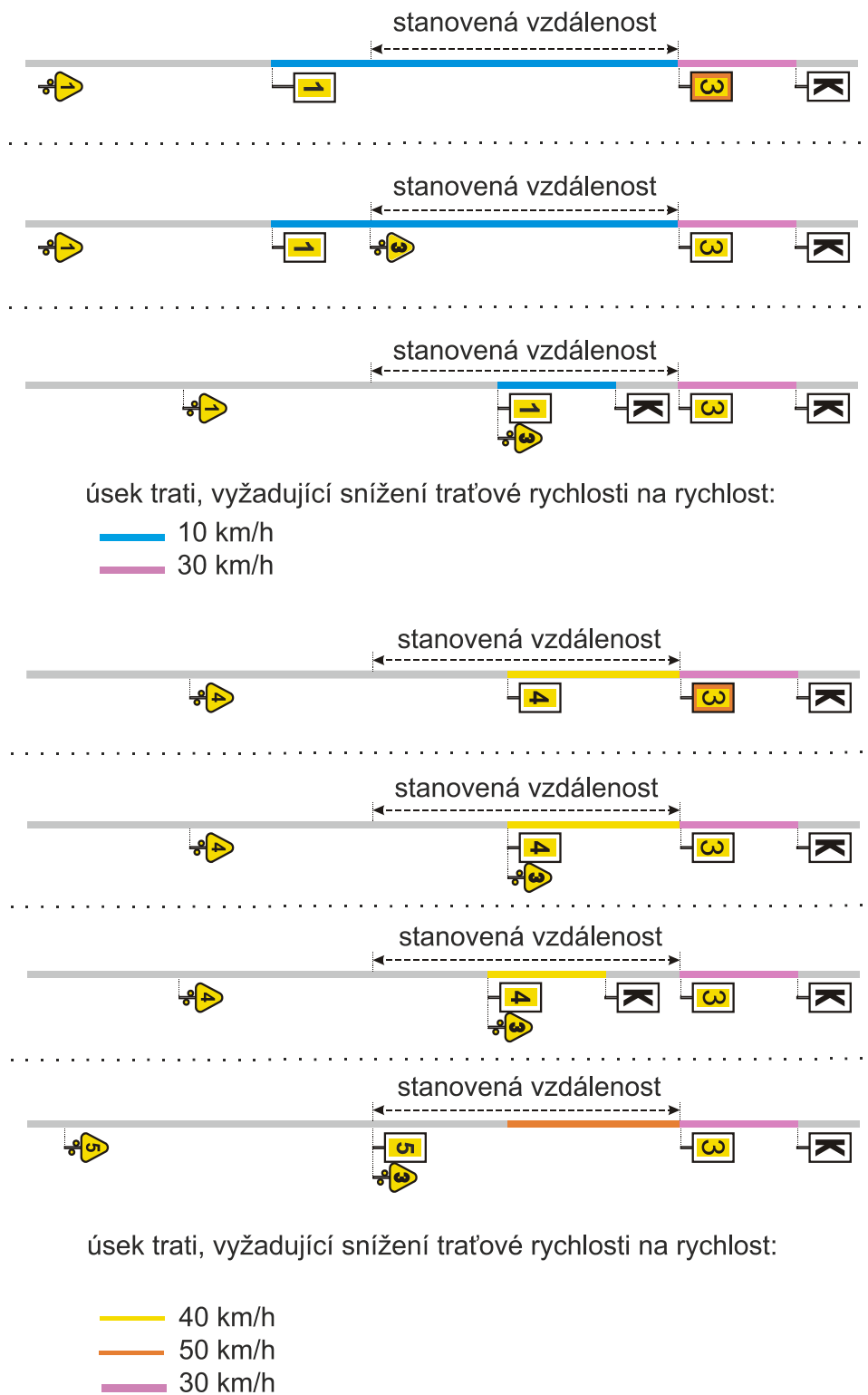
Příklady seskupení návěstidel pro traťovou rychlost.



Obrázek A.14

A.7 Návěsti pro pomalou jízdu

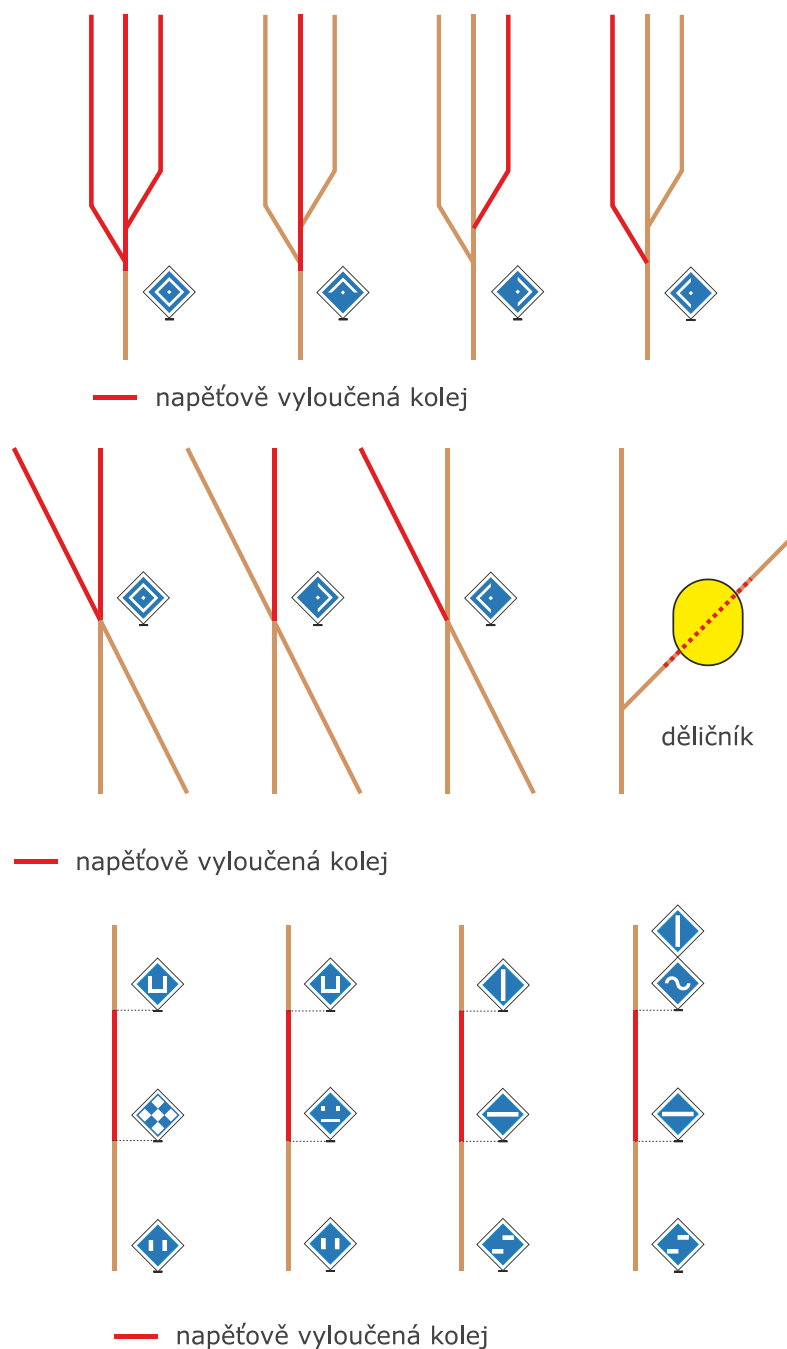
Příklady umístění návěstidel pro pomalou jízdu.



Obrázek A.15

A.8 Návěsti pro elektrický provoz

Příklady umístění návěstidel pro elektrický provoz.



Obrázek A.16

Příloha B (normativní)

Doporučený přiděl návěstidel, předpisů, směrnic a pomůcek k jízdnímu řádu

Obsah

- | | | |
|-----|--|-----|
| B.1 | Doporučený přiděl návěstidel | 603 |
| B.2 | Seznam předpisů a směrnic, potřebných pro výkon dopravní služby, které musí být ve sbírce u přednosty PO (ředitele CDP), | |

	náměstka přednosty PO (náměstka CDP), dozorčího provozu a na pracovišti výpravčího (traťového dispečera, dirigujícího dispečera, dispečera RB)	604
B.3	Pomůcky, potřebné pro výkon dopravní služby, které musí mít přednosta PO (ředitel CDP), náměstek přednosty PO náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici	606
B.4	Seznam předpisů, směrnic a pomůcek, které musí mít vyjmenovaní zaměstnanci při výkonu dopravní služby u sebe (na pracovišti)	607
B.5	Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati	609

B.1 Doporučený přiděl návěstidel

Tabulka B.1

Pracovní zařazení	Doporučený přiděl návěstidel
Výpravčí	píšťalka, denní výpravka, noční výpravka, červený praporek, malý červený terč, deska se dvěma černými kruhy, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna s červeným světlem, červený terč (červená deska)
Výhybkář	píšťalka, červený praporek, žlutý praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna pro přivolávací návěst, ruční svítlna s červeným světlem, ruční svítlna se žlutým světlem, červený terč (červená deska), žlutý terč, bílý terč
Strážník oddílu	píšťalka, červený praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna pro přivolávací návěst, červený terč (červená deska), žlutý terč, bílý terč
Závorář	píšťalka, červený praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna s červeným světlem
Strojvedoucí	píšťalka, červený praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna s červeným světlem, 2 koncovky, žlutá deska z materiálu odrážejícího světlo
Člen obsluhy vlaku	píšťalka, ruční svítlna s bílým světlem
Člen posunové čety	píšťalka, červený praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna s červeným světlem
Vedoucí prací, bezpečnostní hlídka	píšťalka, červený praporek, ruční svítlna s bílým světlem, ruční svítlna s červeným světlem, houkačka s jedním nebo dvěma hlasy, přenosná varovná návěstidla

Přednosta PO (nebo jím stanovený zástupce), vedoucí OS 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 PO (ředitele CDP), náměstka přednosty PO (náměstka CDP), dozorcího provozu a na pracovišti výpravčího (traťového dispečera, dirigujiícího 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 Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp36*) - Předpis pro poskytování osobních ochranných pracovních prostředků zaměstnancům Správy železnic, státní organizace
- SŽ D1 ČÁST PRVNÍ - Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
- SŽ D3**) - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽ D4**) - Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- SŽDC 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 opatření k předpisu pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace. Doplňující ustanovení k předpisům pro obsluhu sdělovacích zařízení a Provozní řády místních rádiových sítí
- SŽDC (ČD) D2/1 - Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům

SŽDC D6*)	- Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy
SŽDC D7	- Předpis pro operativní řízení provozu
SŽ D7/2	- Organizování výlukových činností
SŽ D17	- Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC D31	- Mimořádné zásilky
SŽDC (ČD) D32	- Předpis pro přepravu uranového koncentrátu, čerstvého a vyhořelého jaderného paliva
SŽDC D33	- Vojenské přepravy
SŽDC D40**)	- Předpis pro organizování drážní dopravy na trati Tanvald – Harrachov státní hranice
SŽDC E11*)	- Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
SŽDC N1*)	- Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověť
SŽDC T1	- Telefonní provoz
SŽDC 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 SR101/1(D)	- Metodická pomůcka pro zaměstnance řízení provozu

SŽDC (ČD) Z1	- Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	- Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z11 ^{**})	- Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
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
SŽDC Zam3 ^{*)})	- Předpis o stejnokroji zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
TNŽ 34 3109 ^{*)} ^{**})	- Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
Směrnice SŽ SM069	- Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy
Směrnice SŽ SM71	- Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železnic
Směrnice SŽDC č. 72	- Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty
Směrnice SŽ SM100	- Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
Směrnice SŽDC č. 101 ^{*)})	- Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení
Směrnice SŽ SM102 ^{*)})	- Používání provozních aplikací pro řízení provozu a organizování drážní dopravy
Směrnice SŽ Sm103	- Řešení ekologických škodných událostí
Směrnice SŽDC č. 104 ^{*)})	- Provozní intervaly a následná mezidobí
Směrnice SŽ SM124 ^{*)})	- Zjišťování kapacity dráhy
Směrnice SŽ IS10 ^{*)})	- Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

Vysvětlivky:

^{*)} pouze ve sbírce přednosta PO (náměstka přednosta PO, dozorčího provozu)

^{**}) pouze ve stanicích, kterých se předpis týká.

- B.2.1** Sbírkou musí být doplněna o všechny předpisy a směrnice místního významu, popřípadě o další předpisy a směrnice, nařídí-li to Generální ředitelství Správy železnic nebo OSŘP.
- B.2.2** Je-li na pracovištích několik výpravců, postačí jedna sbírka, pokud je jim vždy dostupná.
- B.2.3** Ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce může rozhodnout, které předpisy a směrnice mohou mít zaměstnanci jen v elektronické podobě.
- B.2.4** Opatřením (ZDD), vydaným přednostou PO (ředitelem CDP) 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. B2.5 této přílohy.
- B.2.5** U předpisů, směrnic a pomůcek vydávaných v elektronické podobě rozhodne ředitel OŘ (ředitel CDP) nebo jím stanovený zástupce, zda zaměstnanci obdrží předpis, směrnici nebo pomůcku v elektronické podobě nebo v tištěné podobě.
- B.2.6** 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 PO (ředitel CDP), náměstek přednosta PO náměstek CDP), dozorčí provozu a výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer, dispečer RB) k dispozici**

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

Vysvětlivka:

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

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

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

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

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

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

B.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
- 3 - Dozorce výhybek, signalista, výhybkář
- 4 - Strážník oddílu
- 5 - Závorář

Tabulka B.2

Zaměstnanec, pracoviště ⇨ Předpis, směrnice, pomůcka ⇩	1	2	3	4	5
SŽ D1	/	/	/	/	/
SŽ D3	/	/	a		b
PND3	/	/	a		b
SŽ D4	/	/	a		
PNRB	/	/	a		

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

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

B.5 Vývěsky na jednotlivých pracovištích ve stanici a na trati:

B.5.1 Přehled vývěsek:

- 1) Náčrtek stanice s vyznačením obvodů pro zjišťování volnosti vlakové cesty (s užitečnou délkou dopravních kolejí v metrech). U velkých stanic možno se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.
- 2) Náčrtek stanice s vyznačením posunovacích obvodů a s uvedením nejnepříznivějších rozhodných spádů na jednotlivých kolejích. U velkých stanic možno se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.
- 3) Tabulky následných mezidobí (pokud jsou příslušným odborem Správy železnic⁵⁸ vydány).
- 4) Schematický plán trakčního vedení ve stanici s vyznačením úsekových odpojovačů.
- 5) Zákaz vstupu do služebních místností pro osoby, které tam nevykonávají dopravní službu (označení před vstupem do místnosti).
- 6) Zákaz obsluhy zabezpečovacího zařízení nepovolaným osobám.
- 7) Seznam hovoren zapojených do traťového telefonního okruhu.
- 8) Vývěska s poučením o první pomoci při úrazu elektřinou a poučení o zacházení s elektrickým zařízením při požárech a zátopách. Požární poplachové směrnice.
- 9) Důležitá ustanovení ZDD:
 - kilometrická poloha všech přejezdů v přilehlých mezistaničních úsecích včetně způsobu zabezpečení,
 - kilometrická poloha oddílových a krycích návěstidel v přilehlých mezistaničních úsecích (na dvou a více kolejných tratích se vypracuje jako schematický náčrtek)Nutnost uvedení jednotlivých údajů určí přednost PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).
- 10) Záznamní tabule (upravená podle místních poměrů). Nutnost zřízení určí přednost PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).
- 11) Časový plán osvětlování vypracovaný podle osvětlovacího kalendáře (dodá OSPD), a to na všech pracovištích, ze kterých je ovládáno osvětlování objektů staničních prostranství a prostor.
- 12) Telefonní seznam pohotovostních telefonů jednotlivých správ OSPD.

Tabulka B.5

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

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

⁵⁸ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

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

Obsah

C.1.1	Seznam vlaků pro staniční zaměstnance	612
C.1.2	Seznam vlaků pro traťové zaměstnance	613
C.1.3	Dopravní deník	614
C.1.4	Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty	618
C.1.5	Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů	620
C.1.6	Zápisník předvídaných odjezdů	622
C.1.7	Všeobecný rozkaz (Rozkaz V)	624
C.1.8	Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op)	625
C.1.9	Rozkaz pro tratě s automatickým blokem (Rozkaz Z)	627
C.1.10	Příkaz vlaku (Rozkaz Pv)	630
C.1.11	Všeobecný rozkaz pro PMD (Rozkaz V PMD)	633
C.1.12	Všeobecný rozkaz pro PMD – Výluky (Rozkaz V PMD - Výluky)	636

C.1.1 Seznam vlaků pro staniční zaměstnance

Stanice

Pracoviště

SEZNAM VLAKŮ PRO STANIČNÍ ZAMĚŠTNANCE

platný od

[illegible]

Stanoviště

platný od

[illegible][illegible]

[illegible]

- 535

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

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

C.1.4 Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty

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

- 538

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

a) do sloupce 1 zapíše číslo PMD;

ba) u odjíždějícího PMD:

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

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

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

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

[illegible]

C.1.5.1 Zapisník odhlášek a předvídáných odjezdů je tiskopis, do kterého strážníci oddílu zapisují předvídané odjezdy, dané i došlé telefonické odhlášky a údaje o jízdách PMD.

C.1.5.2 Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje:

- a) název dopravní, 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“).

C.1.5.3 Zápisy v zápisníku odhlášek a předvídáných odjezdů zapisuje strážník oddílu současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.

C.1.5.4 Na jednokolejných tratích se vyplňuje nejprve sloupec „Lichý směr“, potom sloupec „Sudý směr“ (bez ohledu na směr jízdy vlaku).

C.1.5.5 Při jízdě vlaku s nezavěšeným postrkem zapisují zaměstnanci ve sloupci „Poznámky“ zkratku „np“.

C.1.5.6 Strážníci oddílu zapisují hlášení o jízdách PMD podle směru jízdy takto:

- a) do sloupce „Vlak číslo“ zapíše číslo PMD;
- b) do sloupce „Předvídáný odjezd“ zapíše sjednaný čas odjezdu PMD;
- c) plní-li zároveň funkci závoráře zapíše do sloupce „Poznámky“ slova „bez obsluhy PZZ“, uskutečnila-li se jízda PMD bez obsluhy PZZ.

C.1.5.7 Pro odbočky obsazené staničním dozorcem musí ZDD stanovit, jakým způsobem se upraví zápisník odhlášek a předvídáných odjezdů, aby do něho bylo možno

Výpis z D1 pro výpravčí

[illegible]

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

541

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

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

C.1.7 Všeobecný rozkaz (Rozkaz V)

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo

V dne 20
(razítko)

.....
Podpis / příjmení strojvedoucího

.....
Podpis / příjmení výpravčího

Číslo rozkazu * 110 001

C.1.8 Rozkaz k opatrné jízdě (Rozkaz Op)

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

V dne 20
(místo vydání)

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

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

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

Číslo rozkazu * 338 015

Pokyny k vyplňování rozkazu Op

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Pokyn 1

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

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

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

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

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

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

Pokyn 2

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

Pokyn 3

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

C.1.9 Rozkaz pro tratě s automatickým blokem (Rozkaz Z)

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

V dne 20

(místo vydání)

Podpis / příjmení strojvedoucího Podpis / příjmení výpravčího

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

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

**) Nehodící se škrtněte.

Číslo rozkazu * 262 357

Pokyny k vyplňování rozkazu Z

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně.

Pokyn 1

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

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

Pokyn 1.1

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

Pokyn 1.2

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

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

Pokyn 2

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

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

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

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

Pokyn 3

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

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

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

Pokyn 3a)

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že:

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

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

Pokyn 3b)

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

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

C.1.10 Příkaz vlaku (Rozkaz Pv)

Pokyny k vyplňování rozkazu Pv

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

Nehodící se pokyn rozkazu škrtněte šikmo.

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

Pokyn 1

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

Pokyn 2

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

Pokyn 2.1

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

Pokyn 2.2

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

a) pokyn 2 a

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

Pokyn 3

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

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

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

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

Pokyn 4

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

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

Pokyn 4.1

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

Podrobnosti musí být stanoveny v ZDD.

Pokyn 5

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

Pokyn 6

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

Pokyn 7

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

Pokyn 8

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

Pokyn 9

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

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

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

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

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

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

Pokyn 10

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

Pokyn 10.1

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

Pokyn 10.2

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

Pracoviště

Dokumentuje se pracoviště, ze kterého je písemný rozkaz diktován.

Číslo rozkazu

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

C.1.11 Všeobecný rozkaz pro PMD (Rozkaz V PMD)

13

☐ Souprava má vozidel, hmotnost t,
v soupravě brzdi vozidel,
brzdící váha t.
V soupravě je:
..... vozidel s brzdami stupňovitě neodbrzditelnými
..... vozidel s brzdami kotoučovými
..... vozidel s nekovovými špalíky.
.....
Sepsal (příjmení a podpis)

14

☐ Jiné příkazy:

Pracoviště dne 20
Číslo rozkazu

Podpis / přijetí strojvedoucího

Podpis / přijetí vedoucího posunové čety

Podpis / přijetí výpravčího

☐ Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒
Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně.
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtnává.
Nepoužité řádky v pokynu s škrtnutím šikmou čarou.
Nehodící se škrtněte.
Pokud pokyn není možno zapsat na příjmu rozkazu I po jeho vydání
(nemusí být na prosope).
Číslo rozkazu # 262 357

VŠEOBECNÝ ROZKAZ PRO PMD číslo

1

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

Pokyny k vyplňování rozkazu V PMD

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

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

Pokyn 1

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

Pokyn 2

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

Pokyn 3

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

Pokyn 4

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

Pokyn 5

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

Pokyn 6

Označuje se křížkem pouze v případě,

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

Pokyn 7

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

Pokyn 8

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

Pokyn 9

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

Ustanovení pokynu 9 platí i pro jízdu zpět.

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

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

Pokyn 10

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

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

Pokyn 11

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

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

Pokyn 12

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

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

Pokyn 13

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

Výpravčí tento pokyn nikdy neproškrťává.

Pracoviště

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

Číslo rozkazu

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

C.1.12 Všeobecný rozkaz pro PMD – Výluky (Rozkaz V PMD – Výluky)

VŠEOBECNÝ ROZKAZ PRO PMD – Výluky P

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

Pokyny k vyplňování rozkazu V PMD – Výluky

Platný pokyn musí být označen křížkem ☒ nebo ☒

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

Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.

Pokyn 1

12 ☐ Jiné příkazy:

Pracoviště dne 20
Číslo rozkazu

Podpis / příjemci strojvedoucího
Podpis / příjemci zaměstnance pro řízení sledu

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒
Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtnává.
*) Uvádějte jen, pokud je stanovená rychlost nižší než 40 km/h.
**) Uvádějte jen, pokud je stanovená rychlost vyšší než 40 km/h.
Ukáže pokyn 12 je možno zapísat na přílohu rozkazu i po jeho vydatí (nemusí být na prvopise).
Číslo rozkazu * 291 350

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy.

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

Pokyn 2, 3 a 4

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

Pokyn 5

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

Pokyn 6

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

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

Pokyn 7

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

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

Pokyn 8

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

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

Pokyn 9

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

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

Pokyn 10

Označuje se křížkem a vyplňuje se vždy.

Nepoužité řádky v pokynu 10 škrtněte šikmou čarou.

Pokyn 11

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

Pokyn 12

Označuje křížkem a vyplňuje zaměstnanec dopravce.

ZPŘS tento pokyn nikdy neproškrťává.

Pracoviště

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

Číslo rozkazu

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

Příloha D (normativní)

Brzdící procenta a zajišťovací síla

Obsah

D.1	Tabulky brzdících procent	640
D.1.1	I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m.....	640
D.1.2	I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m.....	641
D.1.3	I. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m	642
D.1.4	Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa)	643
D.1.5	II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m	646
D.1.6	II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 700 m	647
D.1.7	II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 1000 m.....	648
D.2	Zajišťovací síla	649

D.1 Tabulky brzdících procent

D.1.1 I. způsob brzdění – zábrzdna vzdálenost 400 m

Tabulka D.1

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 – zábrzdna vzdálenost 700 m

Tabulka D.2

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
	kilometrů za hodinu															
0	7	8	9	10	11	13	16	20	24	28	33	40	48	56	64	74

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 – zábrzdá vzdálenost 1000 m

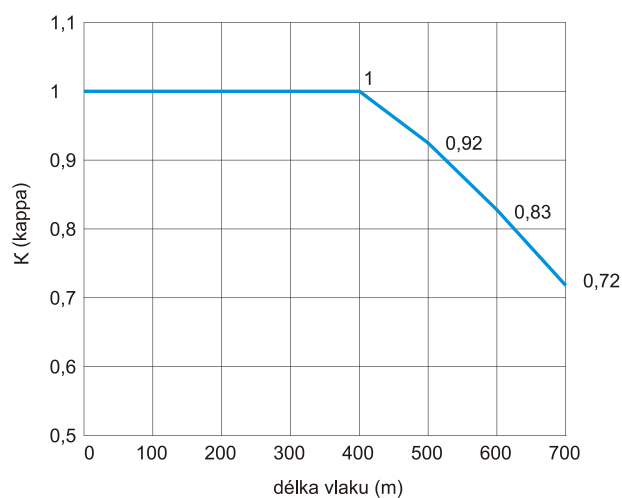
Tabulka D.3

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
	kilometrů za hodinu																			
0	10	12	15	19	23	27	31	36	43	50	57	65	73	82	90	101	112	123	134	146
1	10	13	16	21	25	29	33	38	45	52	59	67	75	84	92	103	114	125	136	148
2	10	13	17	22	26	30	34	39	46	53	60	68	77	86	94	105	115	126	137	149
3	11	14	18	23	27	31	35	40	47	54	61	69	78	87	96	106	117	128	139	151
4	11	14	19	24	28	32	37	42	49	56	63	71	80	88	98	108	119	130	141	153
5	12	15	20	25	29	33	38	43	50	57	64	72	81	90	100	110	121	132	143	155
6	12	16	21	26	30	34	39	44	51	59	66	74	83	92	101	111	122	133	144	156
7	13	17	22	27	31	35	40	45	52	60	67	75	84	93	103	113	124	135	146	158
8	13	18	23	28	32	36	41	46	53	61	69	76	85	95	105	115	126	137	148	160
9	14	19	24	29	33	37	42	48	54	62	70	78	87	97	107	117	127	139	150	162
10	15	20	25	30	34	38	43	49	55	63	71	79	89	99	109	119	129	140	151	163
11	16	21	26	31	35	40	45	51	57	65	73	81	91	101	111	121	131	142	153	165
12	17	22	27	32	36	41	46	52	58	66	74	82	92	102	112	122	133	144	155	167
13	18	23	28	33	38	43	48	54	60	68	76	84	94	104	114	124	134	145	156	169
14	20	25	30	35	40	45	50	56	62	70	78	86	96	106	115	125	136	147	158	170
15	21	26	31	36	41	46	51	57	64	72	80	88	98	108	117	127	138	149	160	172
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 Hodnoty korekčního součinitele κ (kappa)

D.1.4.1 Koeficient κ (kappa) pro vlaky osobní dopravy do délky vlaku 700 m brzděné I. způsobem brzdění

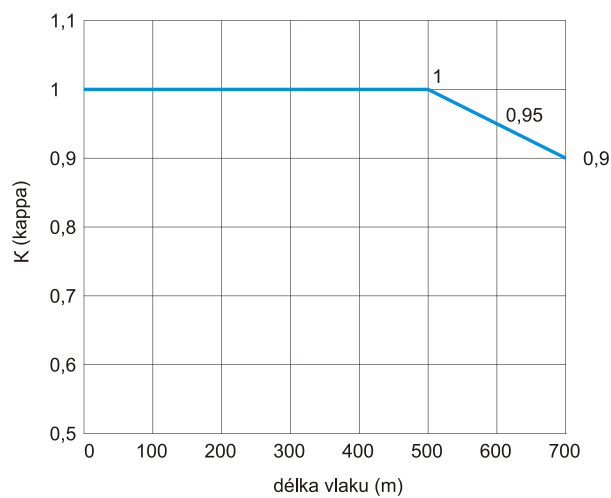


Tabulka D.4

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
------------	-------

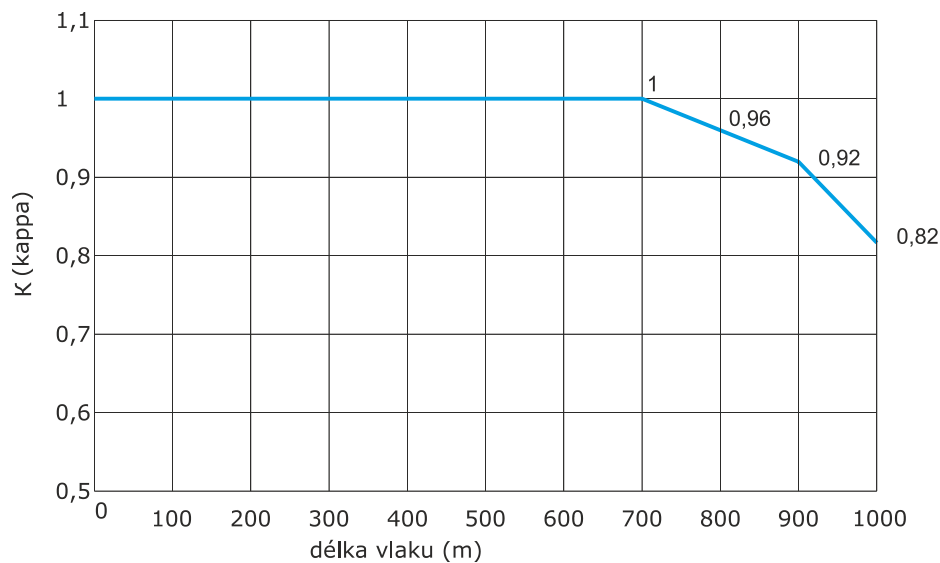
D.1.4.2 Koeficient κ (kappa) pro nákladní vlaky do délky vlaku 700 m brzděné I. způsobem brzdění



Tabulka D.5

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

D.1.4.3 Koeficient κ (kappa) pro nákladní vlaky do délky vlaku 1000 m brzděné II. způsobem brzdění



Tabulka D.6

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.1.5 II. způsob brzdění – zábrzdná vzdálenost 400 m

Tabulka D.7

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.1.6 II. způsob brzdění – zábrzdňá vzdálenost 700 m

Tabulka D.8

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.1.7 II. způsob brzdění – zábrzdna vzdálenost 1000 m

Tabulka D.9

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

Tabulka D.10

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

$$F_{park, safe} = \max \left(\frac{f_{park, wind} \cdot m}{1000} + \frac{m \cdot g \cdot i}{1000}; \frac{m \cdot g \cdot i}{1000} \cdot K_{park} \right)$$

kde: $f_{park, wind}$
 m
 g
 i
 K_{park}

bezpečnostní rezerva 25 N/t
hmotnost vozidla/soupravy [t]
gravitační zrychlení 9,81 m/s²
sklon [‰]
bezpečnostní součinitel 1,4

Příloha E (normativní)

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

- E1.1** Ustanovení této přílohy se týkají zavádění, rušení a evidence:
- a) pomalých jízd, dočasných pomalých jízd, nepředvěštěných pomalých jízd a nepředvěštěných dočasných pomalých jízd (v této příloze dále jen „pomalé jízdy“);
 - b) nepředpokládaných výluk;
 - c) dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy.
- E1.2** Evidence zavádění a rušení pomalých jízd, nepředpokládaných výluk a dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy se provádí v aplikacích schválených Správou železnic (např. IS DOMIN).
- E1.3** Výpravčí musí mít přístup k aplikaci, ve které je evidence podle odst. E1.2 této přílohy.
- E1.4** Za dodržování zásad pro zavádění, odstraňování a evidenci podle odst. E1.2 této přílohy odpovídá ředitel OŘ (ředitelem CDP).
- E1.5** 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. E1.2 této přílohy.
- E1.6** 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:
 - číslo traťové koleje nebo koleje ve stanici (odbočce),
 - číslo záhlaví,
 - číslo výhybky, případně i s místopisným označením zhlaví, na kterém se výhybka nachází;
 - c) zda je nepředvěštěná anebo dočasná;
 - d) původní traťovou rychlost a rychlost pomalé jízdy;
 - e) důvod zavedení (stručně a jasně);
 - f) předpokládané datum odstranění;
 - g) identifikační číslo přiřazené příslušnou aplikací.
- E1.7** 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:
 - číslo výluky přiřazené příslušnou aplikací,
 - místo vyloučení (pouze geograficky – název dopravní, příp. traťového úseku, např. „Nepředpokládaná výluka č. 1 v ŽST Praha hl.n.“);
 - b) jméno a příjmení zpracovatele Edps, telefon;

- c) místo vyloučení, včetně popisu výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty;
- d) předpokládaný datum a čas konání výluky;
- e) důvod / účel konání výluky;
- f) jméno a příjmení OZOV;
- g) informace o tom, zda se výluka koná souběžně s jinou předpokládanou výlukou;
- h) jméno a příjmení zpracovatele opatření podle písm. i) - k) tohoto odstavce;
- i) provozní a dopravní opatření;
- j) případně zpravování vlaků;
- k) odkaz na již vydané ROV.

E1.8 Podklady pro zpracování depeše podle odst. E1.7 písm. a) – h) dodá OSPD, podklady podle odst. E1.7 písm. i) – k) dodá OSŘP.

E1.9 Edps k nepředpokládané výluce neobsahuje:

- a) opatření dopravce;
- b) opatření jednotlivých odborných správ pro zajištění výluky.

E1.10 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. 171](#) tohoto předpisu) nebo v ZDD;
 - druh měněného parametru (např. návěstidlo);
 - rozsah změny (např. nová kilometrická poloha návěstidla, aktivace návěstidla);
 - místo změny (např. ŽST, traťový úsek);
- b) případně vzor zpravování vlaků. Podklady pro vzor zpravování musí dodat OSŘP;
- c) dobu platnosti dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy;
- d) jméno a příjmení zpracovatele Edps, telefon.

E1.11 Depeše pro pomalé jízdy (musí-li být vydána) a změny stavebně technických parametrů dráhy se odesílají na adresáty v souladu s PND7.

E1.12 Depeše pro nepředpokládané výluky se odesílají na adresáty v souladu s ustanoveními předpisu D 7/2.