

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

Účinnost od 1. července 2022

ve znění opravy č. 1 od 1. července 2022

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

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

Změny proti předchozímu vydání předpisu SŽDC D1

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

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

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

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

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

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ

Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

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

© Správa železnic, státní organizace, rok 2022

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

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

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

OBSAH

	Strana	
ROZSAH ZNALOSTI	11	
ZKRATKY A ZNAČKY	18	
Kapitola I	Základní ustanovení..... 20	
Díl 1	Úvodní ustanovení..... 20	
Čl. 1	Všeobecná ustanovení..... 20	
Čl. 2	Závaznost předpisu..... 21	
Čl. 4	Grafická úprava předpisu..... 21	
Díl 2	Základní pojmy	22
Čl. 5	Úvodní ustanovení	22
Čl. 6	Všeobecné základní pojmy	23
Čl. 9	Dráha	23
Čl. 10	Trať	24
Čl. 11	Dopravny	25
Čl. 12	Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením	26
Čl. 15	Stanoviště pro obsluhu dráhy	28
Čl. 16	Základní pojmy pro návěstidla	29
Čl. 17	Základní pojmy pro návěstění	31
Čl. 18	Drážní vozidla	32
Čl. 19	Vlak, posunový díl	35
Čl. 20	Jízda drážního vozidla	36
Čl. 22	Základní dopravní dokumentace	37
Čl. 23	Telekomunikační a záznamové zařízení	38
Čl. 24	Prostorové uspořádání tratě a ukládání materiálu	39
Díl 3	Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby	42
Čl. 25	Všeobecná ustanovení..... 42	
Čl. 26	Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic..... 43	
Čl. 27	Zaměstnanci dopravce	44
Čl. 28	Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby	45
Čl. 29	Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic	45
Čl. 30	Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně..... 46	
Čl. 31	Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic	47
Čl. 33	Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic	47
Čl. 34	Stejnokroj, pracovní a ochranný oděv zaměstnanců Správy železnic	48
Díl 4	Pokyny při provozování dráhy	49
Čl. 35	Základní pojmy	49
Čl. 36	Všeobecná ustanovení..... 49	
Díl 5	Pohyb v prostorech Správy železnic	52
Čl. 37	Vstup do služebních místností Správy železnic..... 52	
Čl. 38	Vstup a vjezd do prostor Správy železnic..... 52	
Díl 6	Výkon dopravní služby	53
Čl. 39	Opuštění pracoviště	53
Čl. 40	Zahájení a ukončení výkonu dopravní služby zaměstnanců Správy železnic	53
Čl. 41	Odevzdávka dopravní služby zaměstnanců Správy železnic..... 53	
Čl. 43	Čas a hodiny	56
Kapitola II	Staniční a traťová zařízení	56
Díl 1	Koleje	56
Čl. 44	Základní pojmy	56
Čl. 45	Číslování staničních kolejí	60
Čl. 46	Číslování traťových kolejí..... 61	

Díl 2	Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky	62
Díl 3	Výkolejky a návěstidla výkolejek	62
Čl. 69	Vstřícná návěstidla výkolejek, točen a přesuven	62
Kapitola III	Návěstidla a návěsti	63
Díl 1	Základní pojmy – všeobecně	63
Čl. 70	Základní pojmy – hlavní návěstidla	63
Čl. 71	Základní pojmy pro předvěsti a přidružená návěstidla	66
Čl. 72	Základní pojmy pro vzdálenosti	67
Díl 2	Zřizování a umísťování návěstidel	67
Díl 3	Používání a viditelnost návěstidel	67
Čl. 77	Používání návěstidel a návěstí	67
Čl. 78	Viditelnost návěstí	69
Čl. 79	Reflexní zvýraznění návěstidel	69
Díl 4	Značení hlavních návěstidel	70
Čl. 80	Značení hlavních návěstidel – všeobecně	70
Čl. 81	Značení vjezdových návěstidel	72
Čl. 85	Značení oddílových návěstidel	74
Čl. 86	Značení návěstidel dopravního Portálu	75
Čl. 87	Značení krycích návěstidel	75
Čl. 88	Značení samostatných předvěstí	76
Čl. 89	Označovací štítek samostatných opakovacích předvěstí	77
Díl 5	Návěsti hlavních návěstidel	78
Díl 6	Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům	78
Díl 7	Návěsti světelných předvěstí	78
Díl 8	Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem	78
Čl. 110	Návěstní upozorňovací znaménka k samostatným předvěstem	78
Díl 9	Rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel	78
Díl 10	Poruchy návěstidel	78
Čl. 115	Postup při poruchách – všeobecně	78
Díl 11	Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel	79
Díl 12	Návěsti speciálního určení	79
Čl. 124	Základní pojmy	79
Čl. 126	Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky	80
Čl. 127	Návěsti zakazující jízdu	81
Čl. 128	Návěsti výstražné	83
Čl. 129	Slyšitelné návěsti	84
Čl. 137	Staničník	87
Čl. 139	Sklonovník	92
Čl. 147	Ostatní návěsti	93
Díl 13	Návěsti na vozidlech	93
Čl. 148	Základní pojmy	93
Čl. 149	Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravními a na hnacím vozidle posunového dílu	93
Čl. 150	Postup při závadách v označení začátku vlaku nebo posunu mezi dopravními	95
Čl. 151	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - všeobecně	96
Čl. 153	Postup při závadách v označení konce vlaku nebo posunu mezi dopravními - povinnosti závoráře	98
Díl 14	Návěsti pro traťovou rychlost	98
Čl. 156	Základní pojmy	98
Čl. 157	Předvěstníky	99
Čl. 158	Rychlostníky	102
Díl 15	Návěsti pro pomalou jízdu	107
Čl. 159	Základní pojmy	107

Čl. 160	Návěsti pro pomalou jízdu	107
Čl. 161	Dočasná pomalá jízda	110
Čl. 162	Bezpečnostní pomalá jízda	113
Díl 16	Varovná návěstidla	113
Čl. 163	Základní pojmy	113
Čl. 164	Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa	114
Čl. 165	Světelné výstražné terče	115
Čl. 166	Návěsti varovných návěstidel na pracovních místech	116
Kapitola IV	Změna stavebně technických parametrů dráhy	118
Díl 1	Návěsti při změně stavebně technických parametrů dráhy	118
Čl. 167	Návěsti pro zkrácenou vzdálenost mezi návěstidly	118
Díl 2	Změny stavebně technických parametrů dráhy	118
Kapitola V	Zajištění vozidel proti ujetí	118
Kapitola VI	Posun	119
Díl 1	Značení návěstidel	119
Díl 2	Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel	119
Díl 3	Posun	119
Kapitola VII	Posun mezi dopravnami	119
Čl. 221	Všeobecná ustanovení	119
Čl. 228	Uvolnění traťové koleje	120
Čl. 229	Manipulace na širé trati při jízdě posunu mezi dopravnami	121
Čl. 230	Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení při jízdě posunu mezi dopravnami ...	121
Čl. 231	Posun mezi dopravnami za vlakem	123
Čl. 232	Nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati náležitostí vlaku	123
Čl. 233	Odvoz uvázlého vlaku pomocným hnacím vozidlem	124
Čl. 234	Jízda vlaku po částech	126
Čl. 235	Nepředvídaný návrat posunu mezi dopravnami, odvoz uvázlého posunu mezi dopravnami ze širé tratě	127
Kapitola VIII	Jízdní řád	129
Díl 1	Základní ustanovení	129
Čl. 236	Základní pojmy	129
Čl. 237	Všeobecná ustanovení	130
Díl 2	Jízdní řád	131
Čl. 238	Pomůcky jízdního řádu	131
Čl. 241	Seznam vlaků pro traťové zaměstnance	131
Díl 3	Platnost a změny jízdního řádu	132
Čl. 242	Platnost pomůcek jízdního řádu	132
Čl. 243	Přechod na nový jízdní řád	134
Čl. 244	Přechod na střeoevropský a letní čas	134
Díl 4	Rychlosti vlaků	135
Díl 5	Druhy vlaků a jejich druhové zkratky	135
Čl. 247	Všeobecná ustanovení	135
Čl. 248	Vlaky osobní dopravy	135
Čl. 249	Vlaky nákladní dopravy	136
Čl. 250	Služební vlaky	137
Čl. 251	Vlaky vojenské	137
Čl. 254	Náskok a zpoždění vlaků	137
Kapitola IX	Sestava a brzdění vlaku a posunu mezi dopravnami	139
Kapitola X	Organizování drážní dopravy	139
Díl 1	Všeobecná ustanovení	139
Čl. 260	Základní ustanovení	139

Díl 2	Předvídaný odjezd a hlášení skutečného odjezdu	139
Čl. 262	Všeobecná ustanovení	139
Čl. 263	Předvídaný odjezd.....	140
Čl. 264	Hlášení samostatného předvídaného odjezdu telekomunikačním zařízením nebo ústně	141
Čl. 266	Hlášení předvídaného odjezdu nabídkou a přijetím	143
Čl. 267	Hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice, kteří obsluhují přejezdové zabezpečovací zařízení na trati	143
Čl. 268	Nepotvrzení předvídaného odjezdu	144
Čl. 269	Povinnosti zaměstnance, který neobdržel hlášení předvídaného odjezdu	144
Čl. 270	Dokumentace hlášení předvídaného odjezdu	145
Čl. 271	Rušení předvídaného odjezdu	145
Čl. 272	Skutečný odjezd	146
Díl 3	Organizování drážní dopravy na širé trati s návštěv lidly dopravný Portál	146
Díl 4	Zabezpečení jízdy vlaků.....	146
Čl. 275	Všeobecná ustanovení	146
Díl 5	Jízda bez zabezpečovacího zařízení.....	147
Díl 6	Telefonické dorozumívání.....	147
Čl. 280	Všeobecná ustanovení	147
Čl. 281	Nabídka a přijetí	147
Čl. 282	Dokumentace nabídky a přijetí	151
Čl. 283	Rušení přijetí a jeho dokumentace	151
Čl. 284	Předhláška	151
Čl. 285	Odhláška	152
Čl. 286	Odhláška za vlakem s nezavěšeným postrkem a částí vlaku, vracející se zpět do stanice.....	153
Čl. 287	Zavedení a zrušení jízdy v mezistaničním oddílu	153
Díl 7	Poloautomatický blok.....	154
Díl 8	Automatické hradlo	154
Díl 9	Automatický blok	154
Díl 10	Nezavěšený postrk	154
Díl 11	Zabezpečení jízdy vlaků na dvou a více kolejných tratích	154
Čl. 306	Zastávka na širé trati a v obvodu stanice	154
Čl. 308	Zabezpečení jízdy vlaků na dvou a více kolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz.....	155
Čl. 309	Zabezpečení jízdy vlaků na dvou a více kolejných tratích, vybavených zabezpečovacím zařízením pro jednosměrný provoz	156
Díl 12	Sledování jízdy drážních vozidel	157
Čl. 312	Všeobecná ustanovení	157
Čl. 313	Povinnosti zaměstnanců určených ke sledování jízdy vozidel	157
Díl 13	Vlakové cesty	158
Díl 14	Vjezdy vlaků na obsazenou kolej a kusou kolej	159
Díl 15	Výprava a odjezd vlaku.....	159
Díl 16	Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit	159
Díl 17	Výluka dopravní služby	159
Čl. 344	Všeobecná ustanovení	159
Čl. 345	Jízdy vlaků a posunu mezi dopravami za výluky dopravní služby	160
Čl. 346	Rozkaz o výluce dopravní služby	161
Čl. 347	Zahájení a ukončení výluky dopravní služby	162
Čl. 348	Rušení nebo zkrácení výluky dopravní služby.....	163
Čl. 349	Způsoby zpravení zaměstnanců o výluce dopravní služby	163
Díl 18	Dopravní dokumentace	164
Čl. 350	Všeobecná ustanovení	164
Čl. 352	Telefonní zápisník	165

Čl. 354	Zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů a Zápisník předvídaných odjezdů.....	165
Díl 19	Písemné rozkazy	166
Čl. 355	Všeobecná ustanovení.....	166
Čl. 366	Rozkaz Op	167
Čl. 367	Důvody zpravování rozkazem Op.....	168
Kapitola XI	Ustanovení pro elektrizované tratě a vlaky s průběžným napájecím vedením centrálního zdroje energie.....	169
Čl. 374	Základní pojmy	169
Čl. 380	Poruchy trakčního vedení a hlášení závad	169
Kapitola XII	Přejezdy	170
Díl 1	Základní ustanovení.....	170
Čl. 383	Základní pojmy	170
Čl. 384	Zabezpečení přejezdů	170
Čl. 385	Střežení přejezdů	171
Čl. 386	Sunutí vlaků a posunu mezi dopravními přes přejezdy.....	172
Díl 2	Přejezdová zabezpečovací zařízení	172
Čl. 387	Výstražný kolík pro přejezdy	172
Čl. 388	Přejezdová zabezpečovací zařízení a předpokládaný návrat vlaku	173
Čl. 389	Návěsti přejezdníků	174
Čl. 390	Štít Op	177
Čl. 391	Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení	178
Díl 3	Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení.....	180
Čl. 392	Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení	180
Čl. 393	Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení - povinnosti zaměstnanců Správy železnic	180
Čl. 394	Přejezdy otevírané podle potřeby.....	182
Čl. 395	Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou	182
Kapitola XIII	Výluky	183
Díl 1	Všeobecná ustanovení.....	183
Čl. 396	Základní pojmy	183
Čl. 397	Všeobecná ustanovení.....	184
Díl 2	Nepředpokládané výluky	185
Čl. 399	Zahájení a ukončení nepředpokládané výluky.....	185
Díl 3	Předpokládané výluky	186
Čl. 401	Všeobecná ustanovení.....	186
Čl. 402	Změna rozsahu předpokládané výluky.....	187
Čl. 404	Zahájení výluky.....	188
Čl. 405	Přerušení výluky.....	189
Čl. 406	Ukončení výluky	189
Čl. 407	Realizace výluk	191
Díl 4	Jízdy drážních vozidel na vyloučené koleji.....	192
Čl. 408	Všeobecná ustanovení.....	192
Čl. 409	Organizování jízd drážních vozidel po vyloučené koleji	193
Díl 5	Napěťové výluky.....	195
Čl. 415	Jízdy drážních vozidel při napěťové výluce	195
Díl 6	Provozní výluky	196
Čl. 416	Všeobecná ustanovení.....	196
Čl. 417	Zahájení a ukončení provozní výluky.....	197
Kapitola XIV	Dispoziční služba	198
Čl. 420	Vyhlašování plánu vlakové dopravy zaměstnancům na trati	198
Kapitola XV	Provozování drážní dopravy	198
Díl 1	Podmínky pro použití a dopravu hnacích vozidel	198

Díl 2	Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel	198
Díl 3	Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel.....	198
Díl 4	Služební a nutné pomocné vlaky	199
Čl. 428	Služební vlaky	199
Čl. 429	Nutný pomocný vlak.....	199
Díl 5	Podmínky pro použití a dopravu lehkých kolejových prostředků	200
Díl 6	Zkoušky za jízdy	200
Díl 7	Doprava mimořádných zásilek	200
Díl 8	Doprovod vlaku	200
Čl. 436	Povinnosti členů doprovodu vlaku před odjezdem vlaku – všeobecně.....	200
Čl. 437	Povinnosti členů doprovodu vlaku za jízdy vlaku	200
Čl. 439	Povinnosti členů doprovodu vlaku při mimořádném zastavení vlaku na širé trati	201
Čl. 441	Sunuté vlaky	202
Čl. 443	Přeprava zaměstnanců Správy železnic na směnu a ze směny	203
Kapitola XVI	Mimořádné události	203
Čl. 444	Základní pojmy	203
Čl. 445	Všeobecná ustanovení	204
Čl. 446	Povinnosti zaměstnanců.....	204
Čl. 447	Postup při roztržení vlaku.....	206
Čl. 448	Postup při ujetí vozidel	206
Čl. 449	Požár drážních vozidel	207
Kapitola XVII	Mimořádnosti.....	208
Díl 1	Základní ustanovení	208
Čl. 450	Základní pojmy.....	208
Čl. 451	Všeobecná ustanovení	208
Čl. 452	Požár v tunelu	209
Díl 2	Mimořádné povětrnostní podmínky	210
Čl. 453	Zhoršená povětrnostní situace	210
Čl. 454	Ohrožení provozu.....	211
Čl. 455	Zastavení a obnovení provozu	212
Čl. 459	Zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) ve stanici fyzicky neobsazené výpravčím a na širé trati	212
Čl. 461	Nesjízdnost koleje	213
Kapitola XVIII	Použití vozidel nezaručujících součinnost s kolejovými úseky a obnovení šuntovací schopnosti koleje	214
Díl 1	Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky	214
Čl. 465	Povinnosti ostatních zaměstnanců řízení provozu	214
Díl 2	Dlouhodobě odstavená vozidla.....	214
Čl. 468	Povinnosti zaměstnanců před jízdou a po jízdě.....	214
Čl. 470	Obnovení šuntovací schopnosti koleje.....	215
Kapitola XIX	Přechodná ustanovení.....	216
Díl 1	Zvláštní opatření při vjezdu (odjezdu) vlaku do (ze) stanice	216
Díl 2	Návěsti návěstidel dočasně ponechaných v provozu	216
Čl. 473	Všeobecně	216
Kapitola XX	Zmocňovací a závěrečná ustanovení.....	216
Čl. 484	Zmocňovací ustanovení	216
Čl. 485	Závěrečná ustanovení.....	216
CITOVANÉ DOKUMENTY		217
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....		218

Příloha A (normativní).....	221
Příloha B (normativní).....	235
Příloha C (normativní).....	245

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

(dokončení)

ZKRATKY A ZNAČKY

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

AB	... automatický blok
AH	... automatické hradlo
ASVC	... 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 návěštní 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 návěštní 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 návěštní 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.

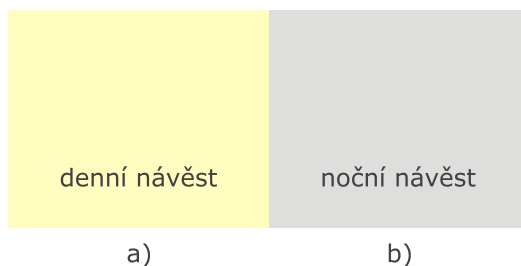
Čl. 2 Závaznost předpisu

- (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 kolejiště s příklady jsou sestavena jen na konkrétní znázorněnou situaci (**tzn. jsou** zobrazena pouze návěstidla nutná pro znázorněnou situaci v daném směru jízdy drážního vozidla).
- (5) Pokud má návěst denní i noční provedení, má provedení denní návěsti žlutý podklad doplněný o text „denní návěst“ [viz znázornění na obrázku 1 písm. a) tohoto odstavce] a provedení noční návěsti šedý podklad doplněný o text „noční návěst“ [viz znázornění na obrázku 1 písm. b) tohoto odstavce].



Obrázek 1

Díl 2 Základní pojmy

Čl. 5 Úvodní ustanovení

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

Čl. 6 Všeobecné základní pojmy

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

Čl. 9 Dráha

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

- b) dráha regionální,
c) dráha místní,
d) dráha zkušební a
e) vlečka.
- (2) **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 **bud'**:
a) stanicí. Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo

- b) výhybnou. Hranicí mezi širou tratí a výhybnou je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje, nebo
- c) dopravnou D3 nebo dopravnou RB. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka, nebo
- d) koncem dráhy. Zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti (viz „Příloha A.1.2“ tohoto předpisu).
- (3) **Prostorový oddíl** je část širé trati mezi dvěma sousedními 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 dopravního Portálu nebo
- c) vjezdovým návěstidlem odbočky (viz „Příloha A.1.5“ tohoto předpisu).
- (6) **Mezistaniční úsek** je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly (viz „Příloha A.1.6“ tohoto předpisu).
- (7) **Správnou kolejí** se rozumí kolej na dvou a více kolejné trati, na které se provoz uskutečňuje určeným směrem.

Čl. 11 Dopravny

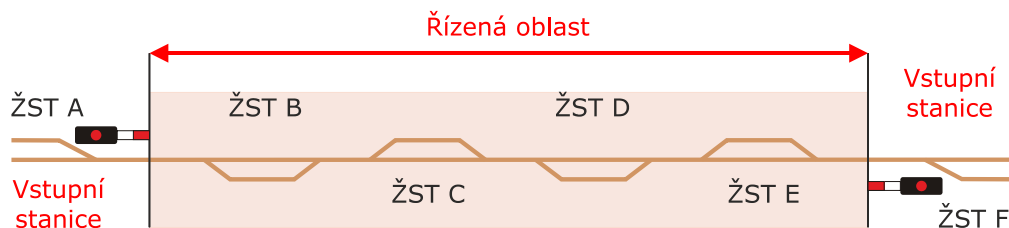
- (1) **Dopravna** je místo na dráze, které slouží k řízení jízd vlaků, posunu a PMD. Dopravny mohou být s kolejovým rozvětvením nebo bez kolejového rozvětvení.
- (2) **Železniční stanice** (stanice) je dopravna s kolejovým rozvětvením umožňující křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem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

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

Čl. 12

Tratě a dopravní s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením

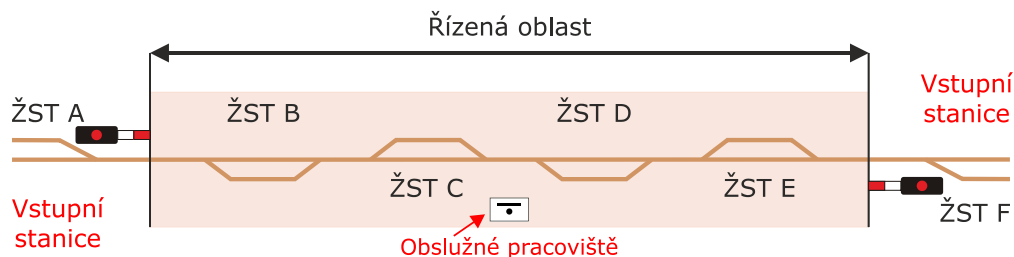
- (1) Ustanovení tohoto článku se vztahuje na stanice, výhybny a odbočky.
- (2) **Stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (dále jen „stanice s DOZ“) je stanice (odbočka), ve které zabezpečovací zařízení umožňuje:
- a) **dálkové řízení** obsluhou z jiného řídicího pracoviště (jiné stanice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



Obrázek 2

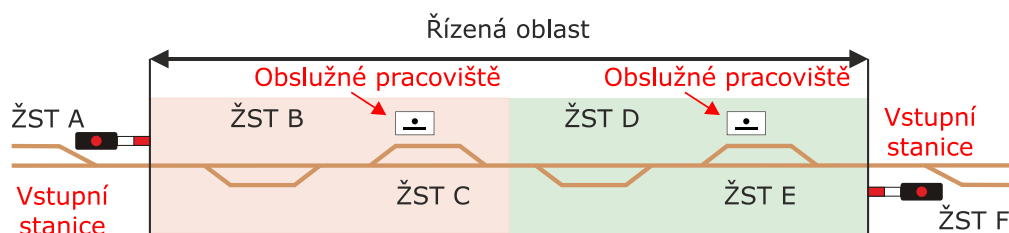
(5) **Řídicí pracoviště** sestává:

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



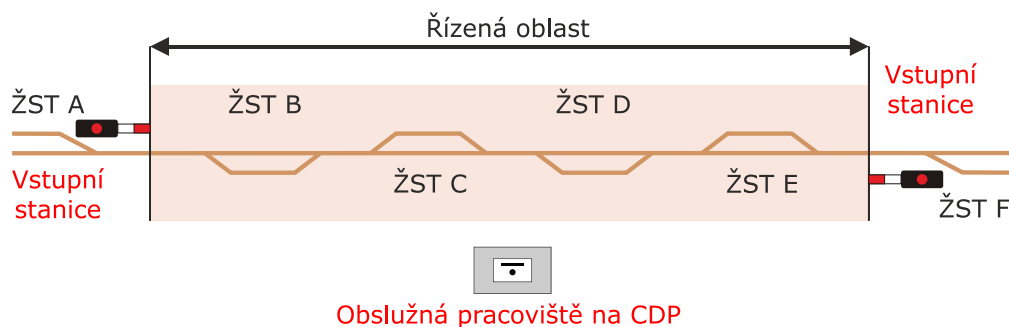
Obrázek 3

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. 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 skříňek v rámci jednoho předání souhlasu k obsluze, např. z důvodu velkého počtu ovládacích prvků, označí se jednotlivé uzamykatelné skříňky následovně:
 - a) při předání v rámci jednoho společného souhlasu k obsluze – číslem pomocného stavědla, lomítkem a římským číslem, které označuje pořadí uzamykatelné skříňky (např. „PSt.2/I“, „PSt.2/II“ atd.);
 - b) při předání souhlasu k obsluze jednotlivě pro každou tuto skříňku (např. je-li předání další skříňky podmíněno předáním nebo převzetím předchozí skříňky, tj. při rozšiřování obvodu pomocného stavědla) – číslem tohoto stavědla a malým písmenem od začátku abecedy (např. „PSt.1a“, „PSt.1b“, „PSt.1c“).
- (11) Pomocná stavědla pro předání souhlasu k obsluze mostů se číslují v každé stanici postupně od začátku ke konci trati počínaje číslem jedna, bez ohledu na určení. Pomocné stavědlo se označí zkratkou „PSt.M“ a arabským číslem (např. „PSt.M1“).
- (12) V dopravní dokumentaci a ZDD se název stanoviště uvádí následovně:
 - a) stavědla „St.1“;
 - b) výhybkářská stanoviště „St.I“;
 - c) závorářská stanoviště „Zv.I“, „Zv.150“;
 - d) pomocné stavědlo „PSt.1“, „PSt.2/I“, „PSt.1a“, „PSt.M1“.

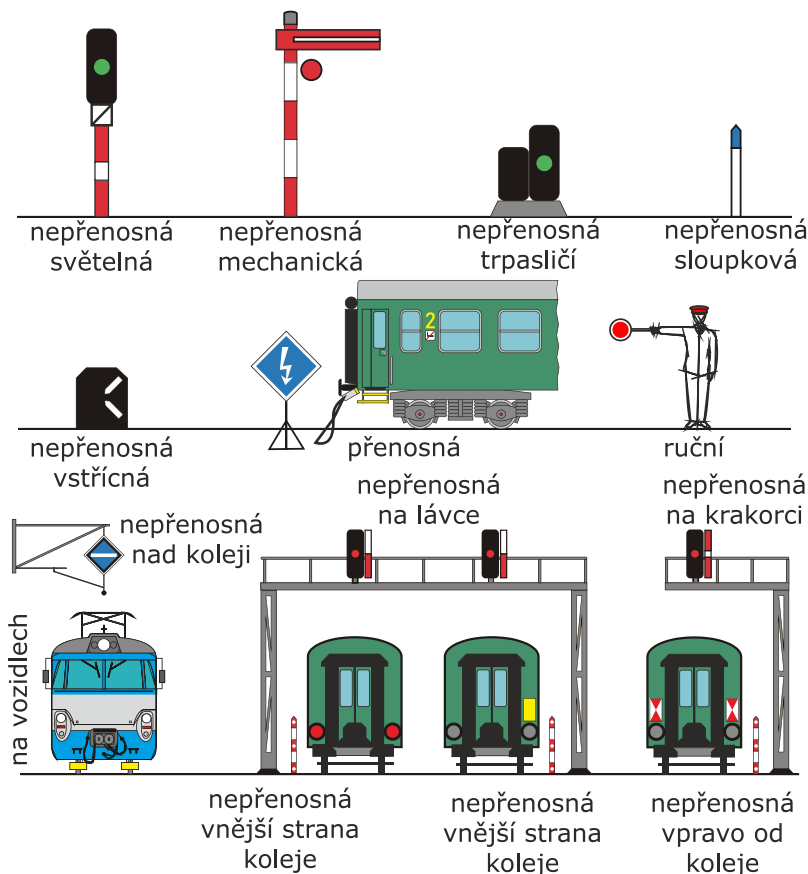
- (13) Jsou-li dvě stavědla nebo stanoviště ve stejné úrovni, označí se nižším číslem stavědlo nebo stanoviště, které leží vlevo ve směru jízdy od začátku tratě.
- (14) Ve stanici, rozdělené na obvody, se mohou stavědla nebo stanoviště očíslovat odděleně v každém obvodu.
- (15) Pro orientaci se mohou podle podobných zásad očíslovat i jiná staniční stanoviště a zařízení (např. kolejové váhy, samostatná stanoviště určená k obsluze kolejových **brzd apod.**), případně se místo číslování může použít vžitých místních názvů.
- (16) Pro obsluhu dráhy mohou být zřízena též stanoviště, která slouží k obsluze kolejových splítek, kolejových křižovatek, vleček, nákladišť, zastávek a přejezdových zabezpečovacích zařízení. Tato stanoviště nejsou dopravními ve smyslu [Čl. 11](#) a [Čl. 12](#) tohoto předpisu.
- (17) **Splítka** je souběh dvou kolejí, jejichž osy mají takovou vzdálenost, při které se průjezdné průřezy navzájem zcela nebo částečně překrývají (např. místo, kde se koleje přibližují tak, že se v těchto místech drážní vozidla nemohou míjet v protisměru nebo se předjíždět) nebo koleje dvou různých rozchodů, jejichž průjezdné průřezy se překrývají.
- (18) **Nákladiště** je místo na širé trati s kolejovým rozvětvením určené pro manipulaci s vozidly, nejedná-li se o odbočení vlečky. Nákladiště je vymezeno:
- a) na průběžné traťové koleji:
 - aa) návěstidly s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** (jsou-li umístěna);
 - ab) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi), nejsou-li umístěna návěstidla s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky**;
 - ac) návěstidlem s návěstí **Hranice obvodu nákladiště nebo vlečky** a odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami a traťovou kolejí mezi nimi);
 - b) na ostatních traťových kolejích:
 - ba) odbočnou výhybkou (krajními odbočnými výhybkami);
 - bb) příslušným návěstidlem označujícím zakončení kusé koleje (kusých kolejí);
 - bc) stykem drah v případě zaústěné vlečky do nákladiště.
- (19) **Zastávka** je označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do/z drážního vozidla.
- (20) Označení stanovišť použitá před účinností tohoto předpisu mohou zůstat zachována do náhrady stávajícího staničního (traťového) zabezpečovacího zařízení.

Čl. 16 Základní pojmy pro návěstidla

- (1) **Vnější strana** je prostor vně poježděné (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, seřadovacích nebo spádovištních návěstidel nebo dává samostatné pokyny.

- (7) **Indikátorová tabulka** slouží ke značení hlavních návěstidel, od kterých je v případech stanovených tímto předpisem stanovena jiná než návěstěná rychlost, nebo ke stanovení koleje pro kterou návěstidlo platí.
- (8) **Viditelné návěstidlo** je návěstidlo, které dává příslušnou návěst svou barvou nebo tvarem, případně i umístěním, popř. barvou a způsobem svícení světla.

Příklady některých viditelných návěstidel



Obrázek 6

- (9) **Zvukové návěstidlo** je stanovené technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává slyšitelná návěst. Zvuková návěstidla jsou:
- 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 nesvícení je přibližně 1:1 (na obrazech znázorňujících návěsti v tomto předpise zobrazeno osmi paprsky).
- (16) **Zábleskové světlo** je světlo, které vzniká opakovanými záblesky. Na obrazcích, které znázorňují návěsti zábleskového světla, je zobrazení provedeno třemi paprsky.
- (17) **Cyklické rozsvěcování světel** je vyjádření činnosti více světel, 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 prostředek⁶, 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 vyhláškách.
- (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

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



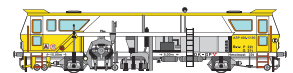
Obrázek 8

c) elektrické a motorové jednotky



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

řídící 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

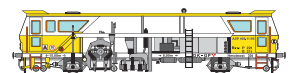
b) nákladní dopravy



Obrázek 15

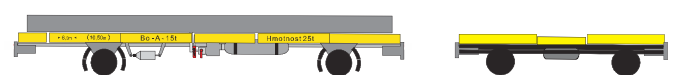
- (13) **Vůz osobní dopravy** je vozidlo zařízené pro přepravu cestujících, zavazadel nebo pro poskytování služeb cestujícím (osobní, zavazadlové, restaurační, lůžkové, lehátkové nebo salonní vozy, popř. kombinované vozy).
- (14) **Vůz nákladní dopravy** je **jakékoliv** vozidlo, určené pro přepravu 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

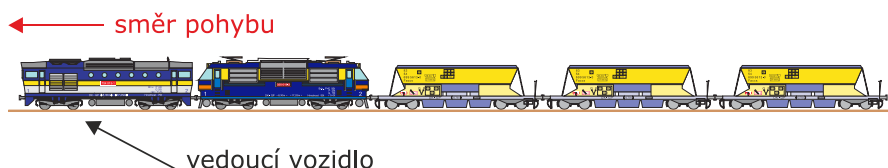
- (16) **Speciální hnací vozidlo** je speciální vozidlo vybavené vlastním pohonem o jmenovité hmotnosti vyšší než 20 t nebo s vlastním pohonem, umožňujícím vozidlu rychlost vyšší než

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) **Doplňk 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, řídicích 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 „Doplňk“.
- (20) Každý dopravce musí Správě železnic poskytnout základní údaje o svých hnacích vozidlech a speciálních hnacích vozidlech, potřebné pro sestavu JŘ.

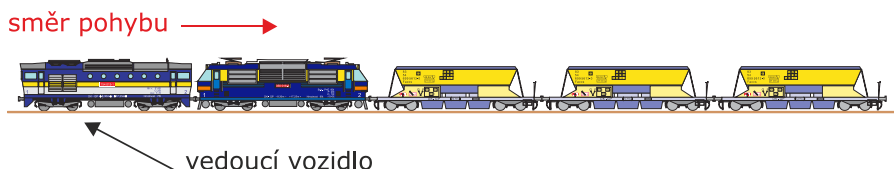
Čl. 19 Vlak, posunový díl

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



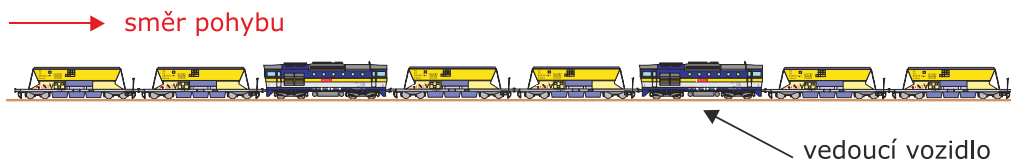
Obrázek 19

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



Obrázek 20

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



Obrázek 21

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

Čl. 20 Jízda drážního vozidla

- (1) **Jízda podle rozhledových poměrů** je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo (dále jen „strojvedoucí“).
- (2) Pokud je strojvedoucímu nařízena **jízda podle rozhledových poměrů**, musí pokračovat opatrně v další jízdě a kontrolovat rychlost s přihlédnutím k délce tratě, na kterou před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), aby byl schopen na volné viditelné části tratě zastavit před jakýmkoliv drážním vozidlem, návěstí **STŮJ** nebo překážkou na trati (vyjma odst. 3 tohoto článku), přičemž však nesmí být překročena rychlost 40 km/h.
- (3) Objeví-li se v délce tratě, na kterou strojvedoucí před sebou vidí (nebo, na kterou vidí zaměstnanec v čele sunutých vozidel), neočekávaná překážka, musí strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutých vozidel) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.
- (4) **Jízda se zvýšenou opatrností** je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí:
 - a) od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem [centrálním přechodem vybaveným výstražným zařízením pro přechod kolejí (dále jen „centrální přechod s VZPK“)] dávat

- opakovaně návěst **Pozor**, dokud čelo vlaku (PMD, posunového dílu) nemine přejezd (centrální přechod s VZPK);
- b) v úseku alespoň 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK) až do okamžiku, kdy čelo vlaku (PMD, posunového dílu) mine přejezd (centrální přechod s VZPK), smí jet strojvedoucí rychlostí nejvíce 10 km/h;
- c) v případě, že byl zpraven o jízdě se zvýšenou opatrností ve vzdálenosti kratší než 250 m, popř. 60 m před přejezdem (centrálním přechodem s VZPK), jedná podle písm. a) a b) tohoto odstavce od místa zpravení. Podle písm. a) a b) tohoto odstavce postupuje strojvedoucí při plnění pokynu pro jízdu se zvýšenou opatrností přes přejezd (centrální přechod s VZPK) daného štítem Op nebo přejezdníkem.
- (5) Při jízdě se zvýšenou opatrností musí strojvedoucí vedoucího vozidla (i zaměstnanec v čele sunutých vozidel) před náhle vzniklou překážkou na přejezdu (centrálním přechodu s VZPK) využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku, PMD nebo posunového dílu.
- (6) Strojvedoucí vlaku, který vjíždí do stanice a kterému byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností, postupuje následovně:
- a) jedná-li se o vlak projíždějící a strojvedoucí obdržel pokyn k průjezdu vlaku stanicí nebo zastavující až za přejezdem a/nebo přechodem s VZPK, musí dodržet podmínky nařízené jízdy se zvýšenou opatrností do doby, než mine přejezd a/nebo přechod s VZPK, pro který mu byla nařízena jízda se zvýšenou opatrností;
- b) jedná-li se o vlak zastavující (tzn. jedná se o vlak pravidelně zastavující nebo strojvedoucí vlaku obdržel pokyn k zastavení vlaku ve stanici návěstmi hlavních návěstidel), a vlak zastaví:
- ba) u nástupiště, které je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK nebo
- bb) před hlavním návěstidlem, které zakazuje jízdu a je umístěno před přejezdem a/nebo přechodem s VZPK (tzn. kryje tento přejezd anebo přechod s VZPK)
- musí podmínky jízdy se zvýšenou opatrností podle odst. 4 tohoto článku dodržet až po uvedení vozidel do pohybu po zastavení vlaku u nástupiště [viz písm. ba) tohoto odstavce] nebo před hlavním návěstidlem [viz písm. bb) tohoto odstavce].
- (7) **Jízda za zhoršených povětrnostních podmínek** je takový způsob jízdy, kdy strojvedoucí musí přizpůsobit rychlost jízdy vlaku (PMD) tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, na kterou vidí před sebou, podle možnosti s využitím všech dostupných prostředků zastavil před případnou překážkou nebo nesjízdným místem na trati (viz [Čl. 454](#) odst. 6 tohoto předpisu).

Čl. 22

Základní dopravní dokumentace

- (1) **Základní dopravní dokumentace** (dále jen „ZDD“) je souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vlečků, včetně jejich příloh. Podmínky tvorby ZDD stanovuje předpis SŽ D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (dále jen „předpis D5“).
- (2) **Staniční řád** (dále jen „SŘ“) je souhrn místních opatření pro výkon dopravní služby ve stanici včetně popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. SŘ upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.
- (3) **Obsluhovací řád** je souhrn opatření, obsahující místní ustanovení o technologických postupech činností na odbočce, nákladišti, hradle, hlásce, závorářském stanovišti, v Správě železnic určených **tunelech nebo na splítce včetně** popisu zařízení dopravní cesty, jeho umístění, účelu a využití. Obsluhovací řád upravuje podmínky pro výkon dopravní služby.

- (4) **Prováděcí nařízení** je souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať. Prováděcí nařízení je vydáváno pro:
- a) **trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením** (PNDOZ-CDP, PNDOZ-RDP) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením;
 - b) **trať D3** (PND3) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať D3;
 - c) **trať RB** (PNRB) a jedná se o souhrn opatření pro výkon dopravní služby pro konkrétní trať RB.
- (5) **Přípojový provozní řád** obsahuje údaje potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah, z nichž minimálně jedna je provozovaná Správou železnic.
- (6) **Provozní řád vlečky** obsahuje údaje o vlečce provozované Správou železnic, které jsou potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce a na styku vzájemně zaústěných drah.
- (7) **Pohraniční ujednání (dodatkové ujednání, místní pohraniční ujednání, místní ujednání apod.)** je smlouva se zahraničním provozovatelem dráhy o právech a povinnostech při provozování dráhy na pohraniční trati, přičemž jeho ustanovení mohou být odchýlná od tohoto předpisu, popř. dalších vnitřních předpisů Správy železnic.
- (8) **Použití upamatovávací pomůcky** je ZDD stanovený způsob, jak upozornit obsluhujícího zaměstnance na zavedená opatření (např. umístěním varovného štítku na tlačítko nebo řadič) a případně znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. jak zabránit postavení jízdní cesty automatickou činností zabezpečovacího zařízení (např. při výlukách, poruchách, při zavedení štítku výluky na JOP).
- (9) **Závěrová tabulka** je stanoveným způsobem zpracované vyjádření elektrických a mechanických závislostí příslušných zabezpečovacích zařízení.

Čl. 23

Telekomunikační a záznamové zařízení

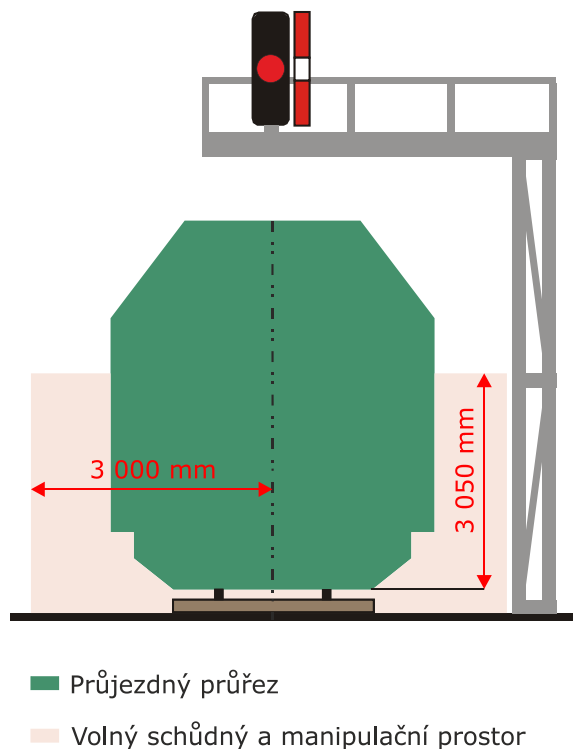
- (1) K hovorům při výkonu dopravní služby, popř. k hovorům souvisejících s výkonem práce se používá telekomunikačního zařízení. Staniční rozhlas se kromě toho používá i k informování cestujících.
- (2) **Telekomunikačním zařízením** se rozumí:
- a) technické zařízení, které umožňuje vzájemný telefonní styk zaměstnanců zajišťujících provoz na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic (včetně bezdrátového telefonu veřejného operátora GSM);
 - b) rádiové zařízení (včetně mobilního telefonu GSM-R);
 - c) výpočetní technika;
 - d) staniční rozhlas v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením. Staniční rozhlas lze použít k udělení pokynů, u kterých je nutná oboustranná komunikace, jen pokud je vybaven zpětným dotazem.
- (3) **Rozhlasem se zpětným dotazem** se rozumí takové telekomunikační zařízení, které dovoluje oboustrannou komunikaci, ale pouze v režimu simplex.
- (4) **Záznamovým zařízením** se rozumí zařízení Správy železnic (nebo zařízení 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 norma⁷.



Obrázek 22

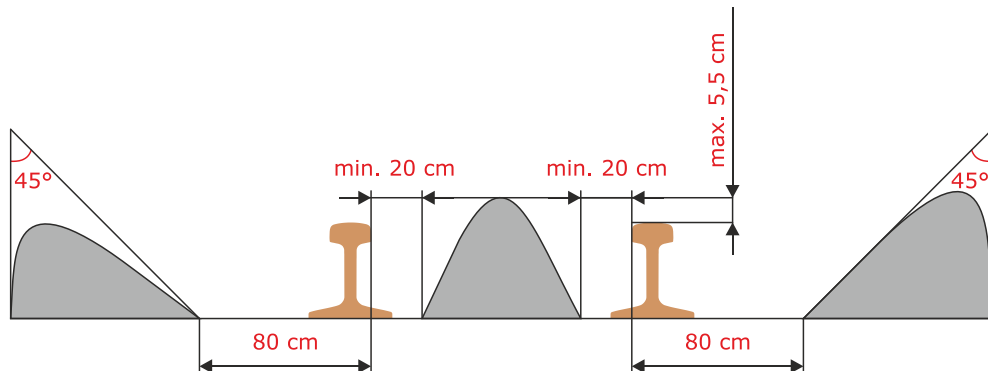
- (3) **Volným schůdným a manipulačním prostorem** se rozumí prostor mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej a který musí být zachován pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem (viz znázornění na obrázku 22 tohoto článku).
- (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

⁷ 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.

v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice **v dopravně s kolejovým rozvětvením**, musí odsouhlasit přednosta PO nebo jeho zástupce. V případě, že přednosta PO nebo jeho zástupce odsouhlasí uložení materiálu v blízkosti kolejí (do volného schůdného a manipulačního prostoru) nebo mezi kolejnice, musí zajistit, že zaměstnanec, který se v místě uložení tohoto materiálu bude pohybovat, bude o této skutečnosti zpraven. V místech, kde jsou svěšována a rozvěšována vozidla, nesmí přednosta nebo jeho zástupce ukládání předmětů ani jiných materiálů povolit.

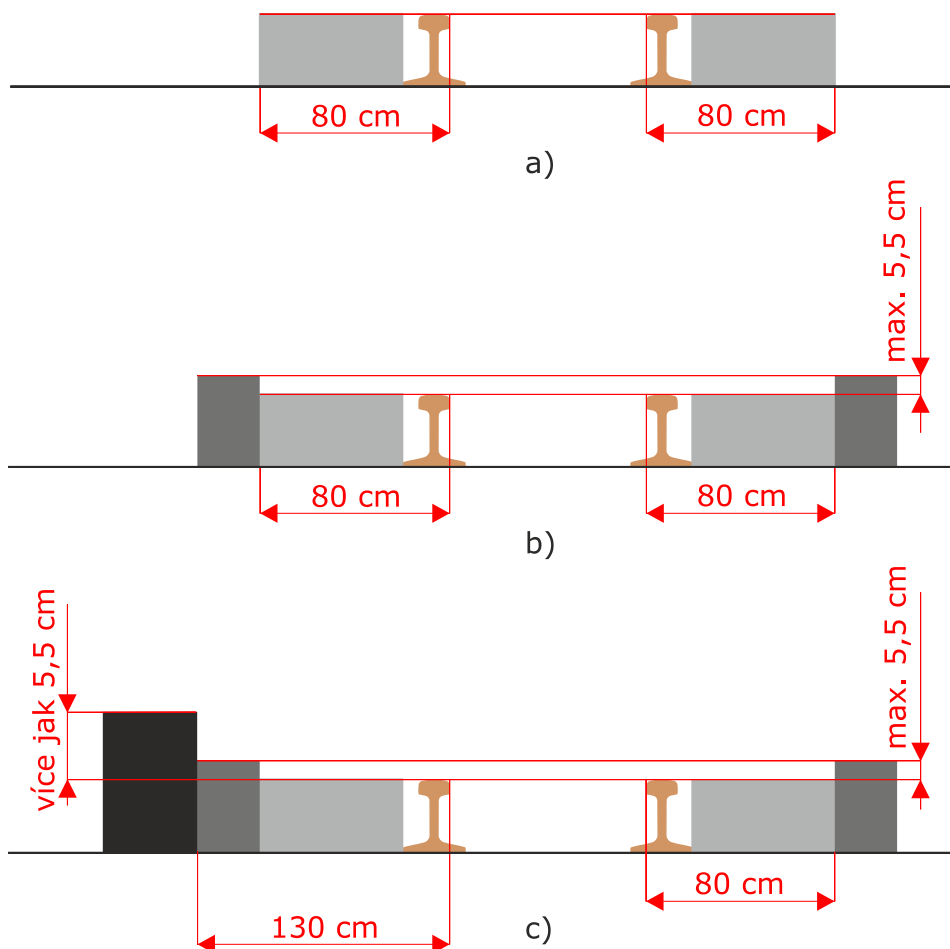
(5) Při ukládání materiálu v blízkosti kolejí:

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



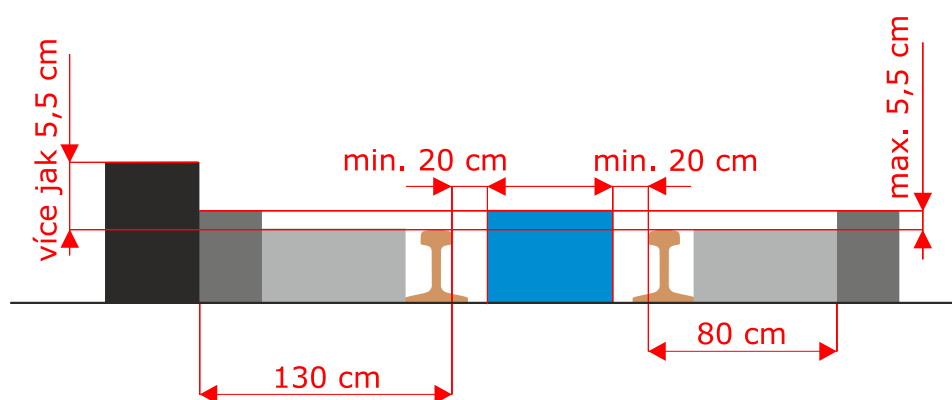
Obrázek 23

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



Obrázek 24

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



Obrázek 25

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

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

Díl 3

Zaměstnanci a jejich předpoklady k výkonu dopravní služby

Čl. 25

Všeobecná ustanovení

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

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

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

Čl. 26 Zaměstnanci řízení provozu Správy železnic

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

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

Čl. 27 Zaměstnanci dopravce

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

Čl. 28

Zařazení zaměstnance Správy železnic do výkonu dopravní služby

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

Čl. 29

Odborná způsobilost zaměstnanců Správy železnic

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

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

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

Čl. 30

Znalost traťových a místních poměrů – všeobecně

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

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

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

Čl. 31

Znalost traťových a místních poměrů zaměstnanců Správy železnic

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

Čl. 33

Znalost základní dopravní dokumentace zaměstnanců Správy železnic

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

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

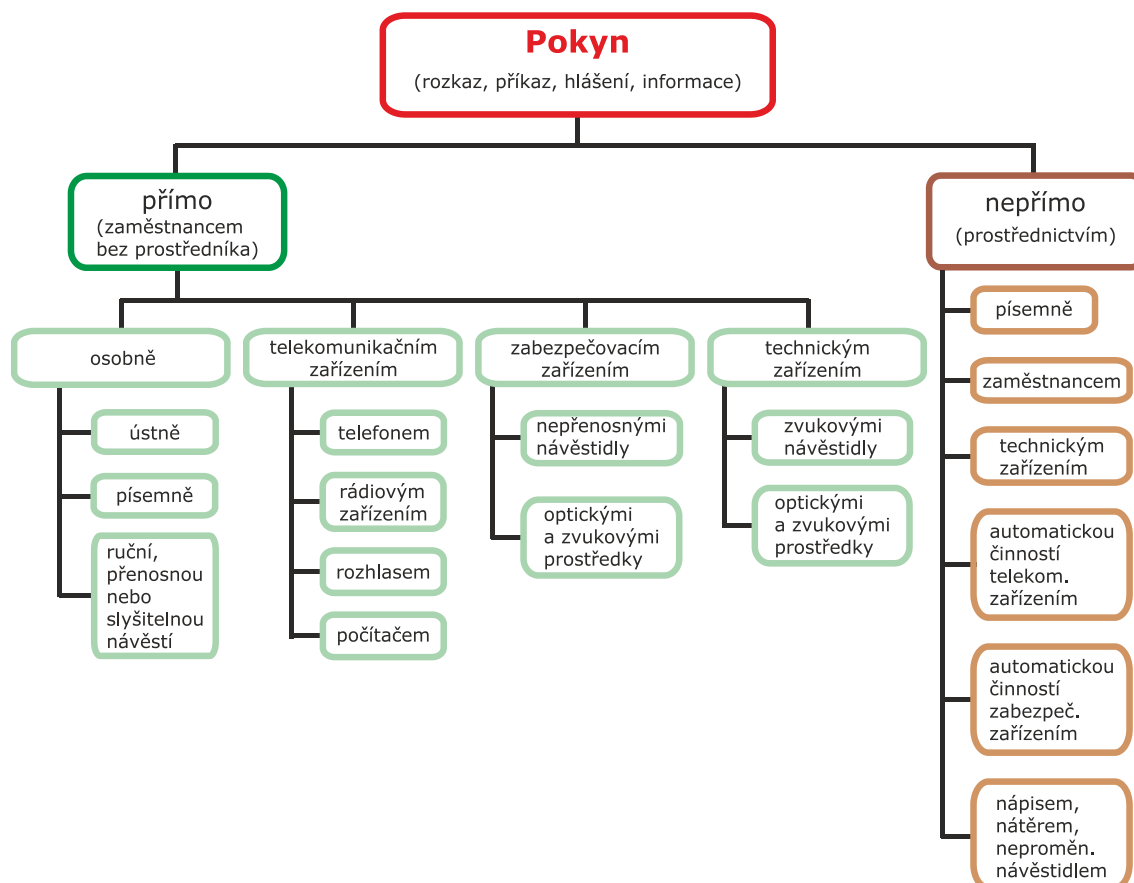
- (1) Při provozování dráhy se používají pokyny. Pod pojmem **pokyn** se rozumí **rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně**, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem.
- (2) Je-li předpisy pro provozování dráhy nařízeno dát pokyn **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 Chrastava, zde je výpravčí pro úsek Liberec – Hrádek nad Nisou.“
 - „První záloha ve stanici Rokycany, zde je traťový dispečer pro úsek Zdice – Rokycany.“
 - „Strojvedoucí hnacího vozidla od vlaku 58 23, zde je výpravčí stanice Turany.“
 - „Posun mezi dopravnami 805 151, zde je signalista stavědla 1 stanice České Budějovice.“
 - „Posunový díl od vlaku 85 400, zde je signalista stavědla 2 ve stanici Bor.“
- ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou takto:
- „Zde je vedoucí posunového dílu od vlaku 85 401 ve stanici Horažďovice předměstí.“
- ad) prostředník funkcí a dovětkem „prostředník“ takto:
- „Zde je dozorčí prostředník.“
- b) vlastní pokyn.
- Ustanovení tohoto odstavce musí být dodrženo i pro případ nového navázání spojení při jeho ukončení nebo přerušení v průběhu udělování pokynů.
- (3) Zaměstnanec, který potvrzuje přijetí pokynu telekomunikačním zařízením, musí:
- a) uvést svou funkci a přesnou polohu:
- aa) strojvedoucí číslo vlaku (posunového dílu) a polohu [viz odst. 2 písm. aa) tohoto článku];
 - ab) zaměstnanci řízení provozu řízenou oblast nebo umístění pracoviště [viz odst. 2 písm. ab) tohoto článku];
 - ac) ostatní zaměstnanci funkcí a pracovištěm nebo polohou [viz odst. 2 písm. ac) tohoto článku];
- b) zopakovat pokyn a potvrdit, že pokynu rozumí.
- (4) Způsob navázání komunikace mezi zaměstnanci řízení provozu je stanoven v [Čl. 260](#) tohoto předpisu.
- (5) Při osobní komunikaci musí zaměstnanci vždy uvést svou funkci a zaměstnanec, který pokyn potvrzuje, musí vždy uvést, že danému pokynu rozumí.
- (6) Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními, **která** s vykonáním daného pokynu nesouvisí.

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



Obrázek 26

- (11) Za správnost 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

vlaků (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. 43 Čas a hodiny

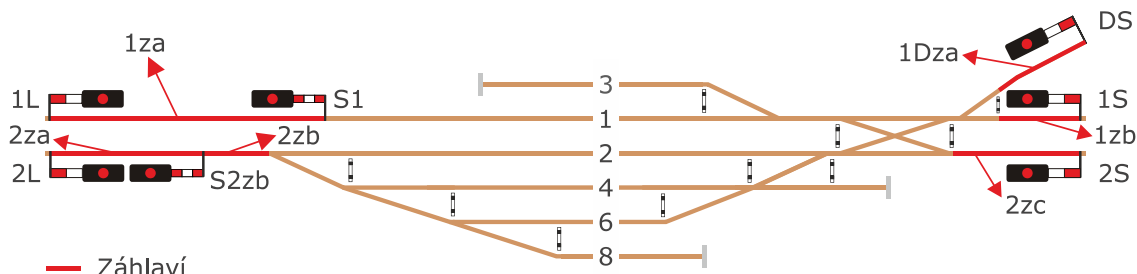
- (1) Dopravní služba se řídí střeoevropským časem (SEČ) a ve stanoveném období letním časem (LČ) s rozdělením od 00:00 do 24:00 hodin. Datum a způsob přechodu na LČ a zpět na SEČ stanoví příslušné vládní nařízení⁸.
- (2) Všichni zaměstnanci vykonávající dopravní službu, pokud to výkon jejich práce vyžaduje, musí mít správně jdoucí hodinky nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase.
- (3) Ve fyzicky obsazených služebních místnostech dopraven a stanovišť, kde je vykonávána dopravní služba, musí být umístěny správně jdoucí hodiny. Pro stanovení časových údajů při výkonu dopravní služby jsou pak tyto hodiny rozhodující. Dojde-li k poruše těchto hodin, jsou rozhodující hodinky výpravčího (nebo jiné zařízení poskytující informaci o přesném čase), který si časové údaje porovná s výpravčími sousedních stanic a ostatními zaměstnanci, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy (výhybkář, strážník oddílu, závorář).

Kapitola II Staniční a traťová zařízení

Díl 1 Koleje

Čl. 44 Základní pojmy

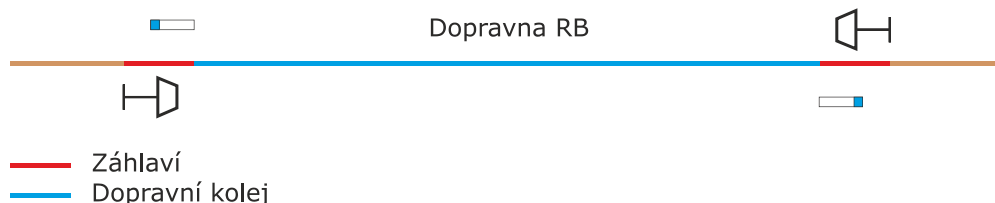
- (1) Koleje ve stanici, v dopravně D3 a v dopravně RB se rozdělují na:
 - a) záhlaví,
 - b) zhlaví,
 - c) staniční koleje.
- (2) **Záhlaví** je kolej mezi vjezdovým návěstidlem (jeho úrovní) nebo lichoběžníkovou tabulkou a krajní výhybkou. Jedná se o zaústění traťové koleje do dopravní s kolejovým rozvětvením.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

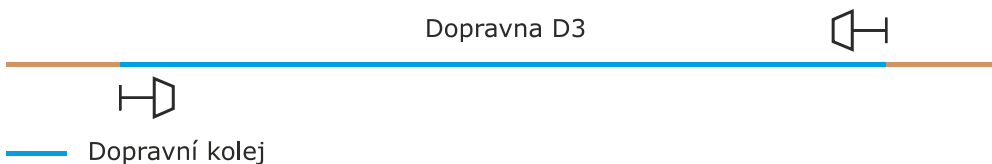
⁸ V době schválení tohoto předpisu je to „Nařízení vlády č. 363/2016 Sb. o zavedení letního času v letech 2017 – 2021“

- (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)⁹; 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) Dopravna RB bez kolejového rozvětvení má záhlaví od lichoběžníkové tabulky k označníku a mezi označníky dopravní kolej (viz znázornění na obrázku 28 tohoto článku).



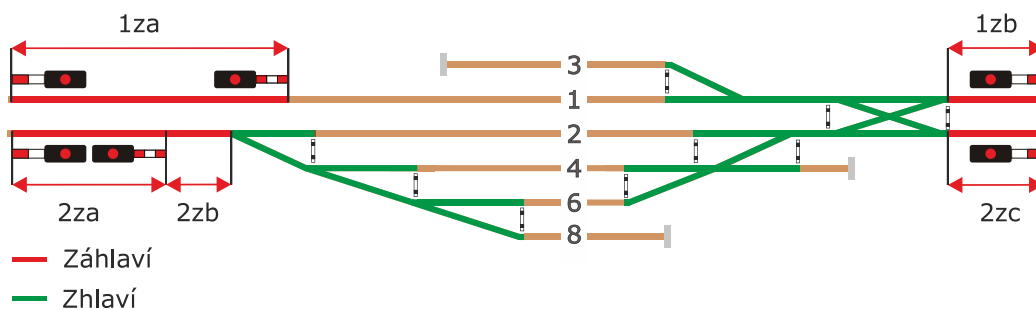
Obrázek 28

- (6) 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, dopravní D3, dopravní RB (viz znázornění na obrázku 30 tohoto článku) nebo

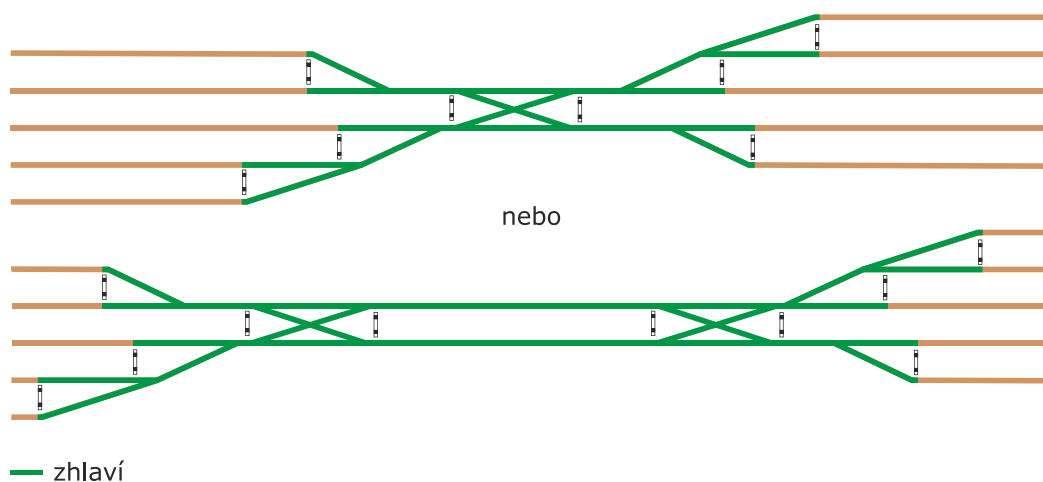


Obrázek 30

- b) rozdělovací skupiny kolejí (střední zhlaví, viz znázornění na obrázku 31 tohoto článku)¹⁰.

⁹ 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.

¹⁰ 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“.

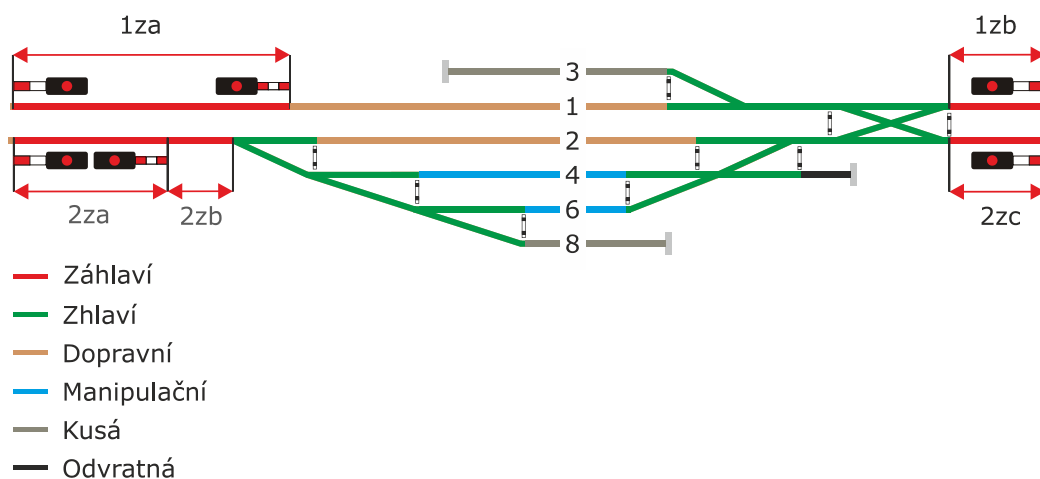


Obrázek 31

- (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 označíky (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 předpisu¹¹, 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.

¹¹ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

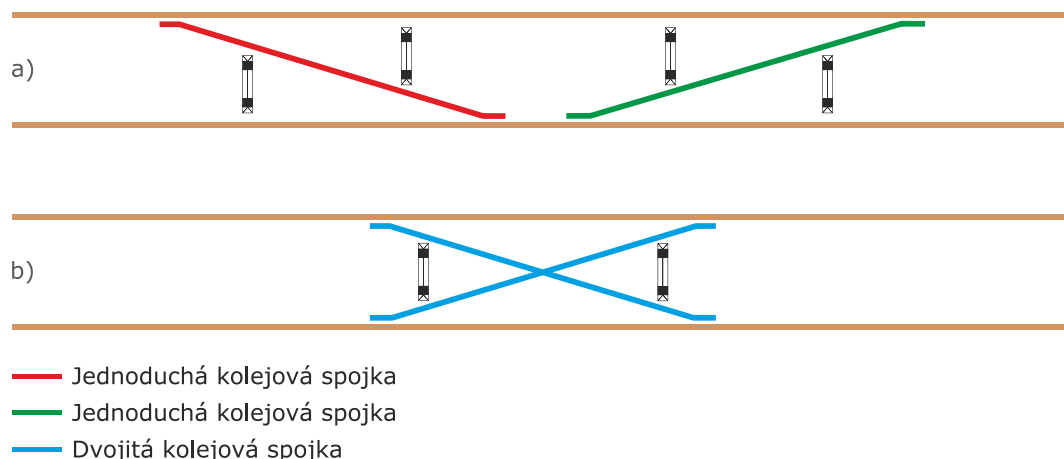
- (18) **Odjezdová kolej** je dopravní kolej, která je určena pro odjezdy vlaků. Dopravní kolej, která nemá hlavní návěstidlo, které je platné pro tuto kolej, není kolejí odjezdovou pro daný směr jízdy (vyjma stanice bez odjezdových návěstidel).
- (19) **Odvrtná kolej** je manipulační kolej zřízená za 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)¹². Kolej mezi výhybkami v kolejové spojkce se nečísluje.

¹² 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

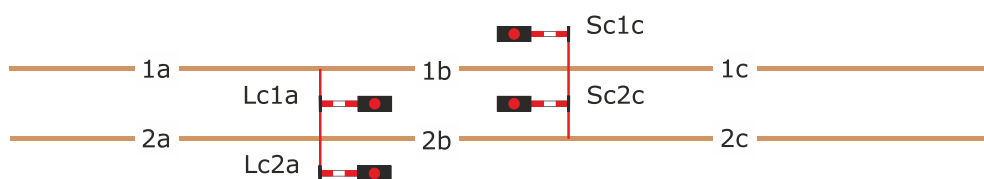
- (28) **Kolejový úsek** je pro potřeby tohoto předpisu společný pojem pro část koleje určené pro vyhodnocení nepřítomnosti kolejového vozidla (kolejové obvody a úseky vymezené počítači náprav). Za kolejový obvod jsou považovány i izolované kolejnice a izolované koleje. Tam, kde je tímto předpisem stanovena 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 nákladišti.
- (30) **Dvoukolejná trať** nebo **víceokolejná trať** (dále jen „dvou a víceokolejná 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 víceokolejně trati se hlavní koleje číslovají jako koleje traťové.
- (3) Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi se číslovají padesátkovými sériemi. Příklady číslování těchto kolejí jsou uvedeny v „Příloze A.2“ tohoto předpisu.
- (4) Označení nulté staniční koleje se může v dopravně použít pouze v případě, že je v pokračování nulté traťové koleje¹³.
- (5) Nultá staniční kolej není sudou ani lichou kolejí. Zavádí-li se dopravní opatření (např. výluka trakčního vedení) pro nultou staniční kolej, musí to být v pokynu, resp. v dokumentu (písemném rozkazu, VR) výslovně uvedeno.

¹³ 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 seřadovacím návěstidlem,
 - b) mezi seřadovacími 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 číslovují 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 číslovují takto:
- a) na jednokolejné trati se kolej číslem neoznačuje. Pro potřeby provozních aplikací nebo při sepisování písemného rozkazu se kolej označí arabským číslem 1;
 - b) na dvoukolejné a tříkolejné 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 nákladíšť a odboček se označují a číslují stejným způsobem jako koleje ve stanici.

Díl 2

Výhybky, výhybková návěstidla a kolejové křižovatky

Díl 3

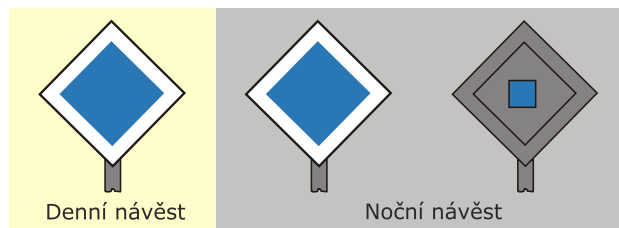
Výkolejky a návěstidla výkolejek

Čl. 69

Vstříčná návěstidla výkolejek, točen a přesuven

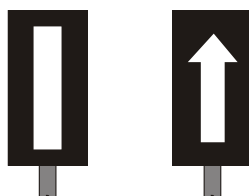
- (1) Je-li návěstidlo výkolejky poškozeno, chybí-li nebo má-li pochybnou, popř. nesprávnou návěst, musí být o této skutečnosti neprodleně informován zaměstnanec, který výkolejku obsluhuje, jestliže tuto závadu nezjistil sám.
- (2) Zjistí-li poškození návěstidla výkolejky výhybkář, musí tuto skutečnost ohlásit:
- a) výpravčímu;
 - b) zaměstnanci řídícímu posun ještě před udělením souhlasu k uvedení vozidel do pohybu. Nemůže-li o poškození návěstidla výkolejky informovat zaměstnanec 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.
- (1) Návěstidla na konci kusých kolejí a na vratech ukazují jen návěst **Posun zakázán**, nemusí být na vstříčných návěstidlech a mohou být umístěna i uprostřed koleje, pro kterou platí.

- (2) 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 35

- (3) 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.
- (4) 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 36

Kapitola III Návěstidla a návěsti

Díl 1 Základní pojmy – všeobecně

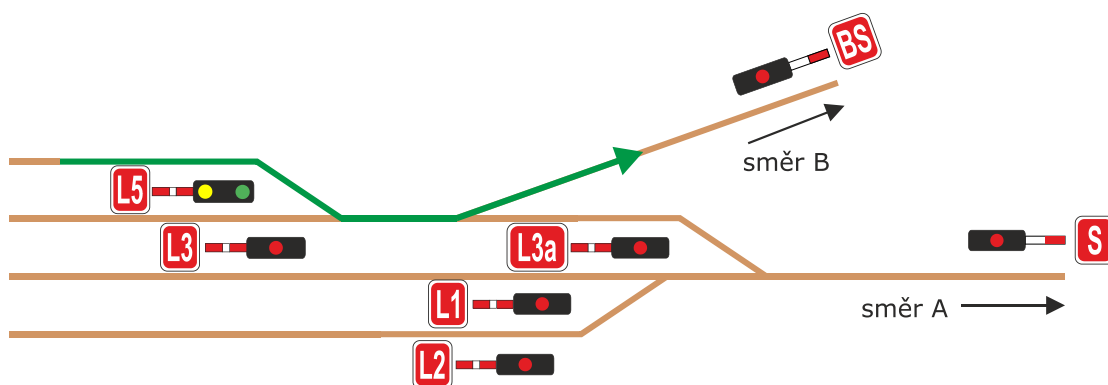
Čl. 70 Základní pojmy – hlavní návěstidla

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



-

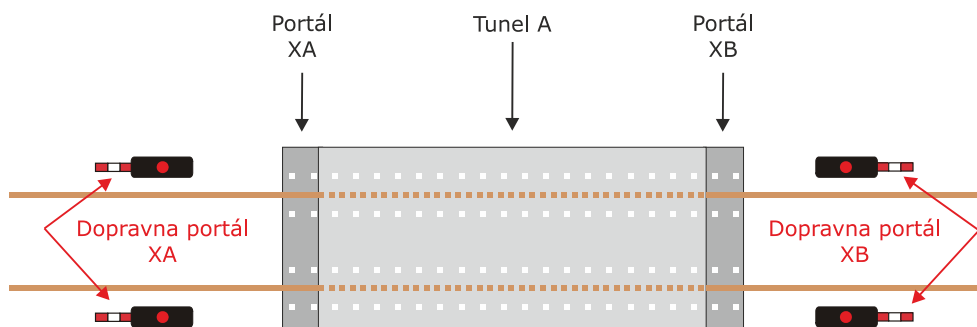
Obrázek 38



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 39

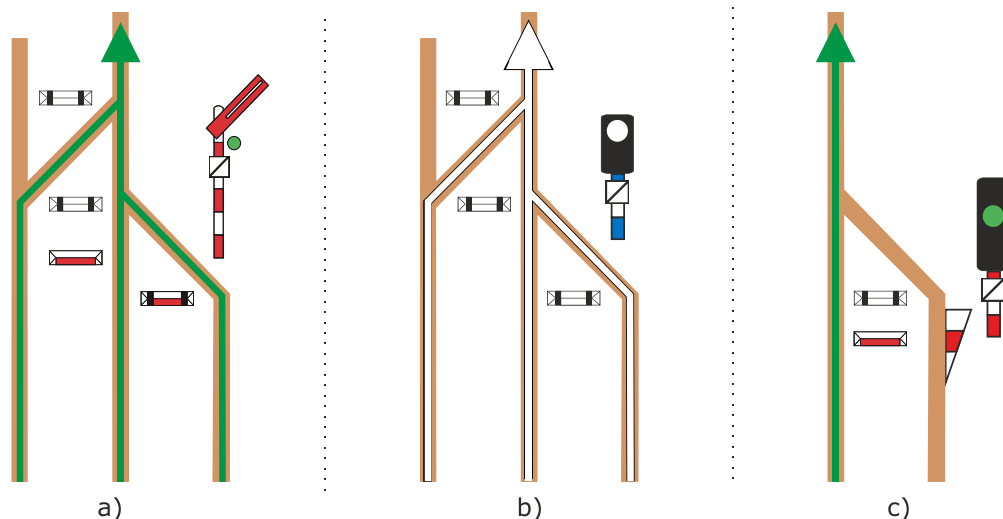
- (8) **Oddílové návěstidlo** je hlavní návěstidlo na širé trati, které dovoluje nebo zakazuje vjezd vlaku do následujícího traťového oddílu. Oddílové návěstidlo AB může být v odůvodněných případech umístěno i v obvodu stanice (zpravidla na záhlaví, v blízkosti vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy), 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 40

- (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 41

- (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

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 (nevyloučené) 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 návěstní předpis pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem**¹⁴.
- (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.

¹⁴ Ode dne vydání předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ

- (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.
- (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 změnou návěsti splnit.
- (17) V případě ohrožení bezpečnosti provozování dráhy anebo drážní dopravy je však dovolena změna návěsti nepřenosných návěstidel kdykoliv. O změně návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu, musí být strojvedoucí ihned po změně návěsti informován.
- (18) Při snížené viditelnosti odpovídá za správné vyjádření návěsti:
- a) zaměstnanec obsluhující nepřenosné 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

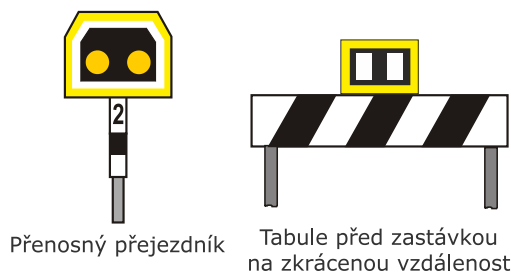
- (1) Nezaměnitelné vnímání viditelných návěstí za snížené viditelnosti musí být zajištěno:
 - a) světelnou návěstí, nebo
 - b) tak, že celý návěstní znak nebo jeho důležité části jsou vyrobeny na základě zaváděcích nebo vzorových listů z odrazek (reflexního materiálu), nebo
 - c) jejich dáváním na osvětleném místě nebo osvětlením návěstidla, pokud není stanovena příslušná noční návěst.
- (2) Za správné dávání ruční návěsti při snížené viditelnosti odpovídá zaměstnanec, který tuto návěst dává.

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 42

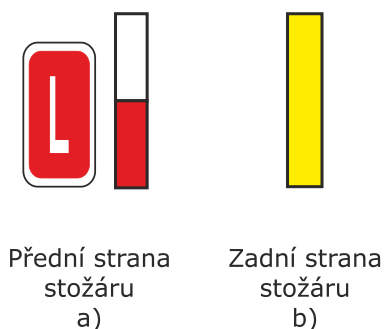
- (3) Zvýraznění jiných návěstidel může povolit pouze gestorský útvar tohoto předpisu¹⁵. Žlutým reflexním prvkem se nesmí zvýrazňovat výhybková návěstidla, světelná návěstidla, návěstidla přidružená k hlavním návěstidlům, návěstidla přidružená k předvěstem a návěstidla pro elektrický provoz.

¹⁵ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

Díl 4 Značení hlavních návěstidel

Čl. 80 Značení hlavních návěstidel – všeobecně

- (1) V tomto článku je uvedeno pouze všeobecné značení světelných hlavních návěstidel. Příklady označovacích štítků světelných hlavních návěstidel jsou uváděny vždy v ustanoveních příslušných hlavních návěstidel.
- (2) Světelná hlavní návěstidla umístěná na tratích vybavených ETCS se označují podle stejných zásad uvedených v tomto předpise. Podrobnosti jsou stanoveny v předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ¹⁶.
- (3) Značení hlavních mechanických návěstidel a vložených návěstidel je uvedeno v Kapitole XIX tohoto předpisu („Přechodná ustanovení“).
- (4) Značení návěstidel vyjadřuje u návěstidel stanovených tímto předpisem jejich význam, případně i název. Provádí se:
 - a) označovacím štítkem;
 - b) označovacím štítkem a označovacím pásem (popř. doplněný indikátorovou tabulkou);
 - c) označovacím štítkem a nátěrem návěstního štítu, popř. návěstní svítilny;
 - d) jen označovacím pásem.
- (5) Stožárová světelná hlavní návěstidla musí mít označovací pás.
- (6) Bílý označovací pás a označovací pás s červenými a bílými pruhy může být nahrazen nátěrem stožáru.
- (7) Označovací pás vjezdového návěstidla musí být umístěn i na zadní straně stožáru.
- (8) Způsob značení a význam nápisů na označovacích štítcích jednotlivých druhů návěstidel je uveden u jejich popisu.
- (9) **Světelná hlavní návěstidla platná jen pro jízdu vlaku** mají značení:
 - a) vjezdová návěstidla červenými označovacími štítky (případně s bílým orámováním) s bílými nápisy a na přední straně stožáru nátěry nebo označovací pásy s červenými a bílými pruhy stejné délky [viz znázornění na obrázku 75 a) tohoto článku], na zadní straně stožáru označovacím pásem žluté barvy [viz znázornění na obrázku 75 b) tohoto článku];



Obrázek 43

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

¹⁶ Ode dne schválení předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ.

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



Obrázek 44

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



Obrázek 45

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



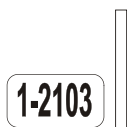
Obrázek 46

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



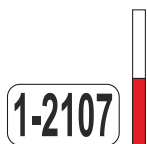
Obrázek 47

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



Obrázek 48

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



Obrázek 49

- (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.



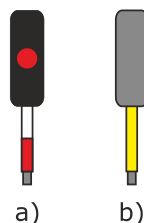
Obrázek 50

- (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

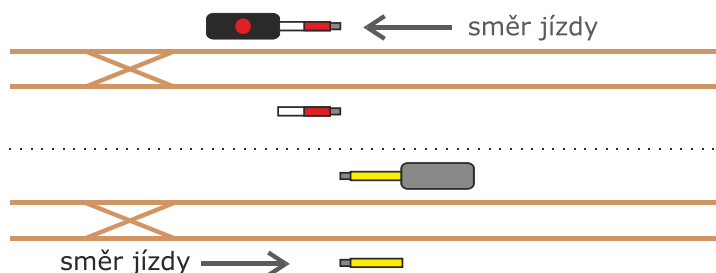
Značení vjezdových návěstidel

- (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].



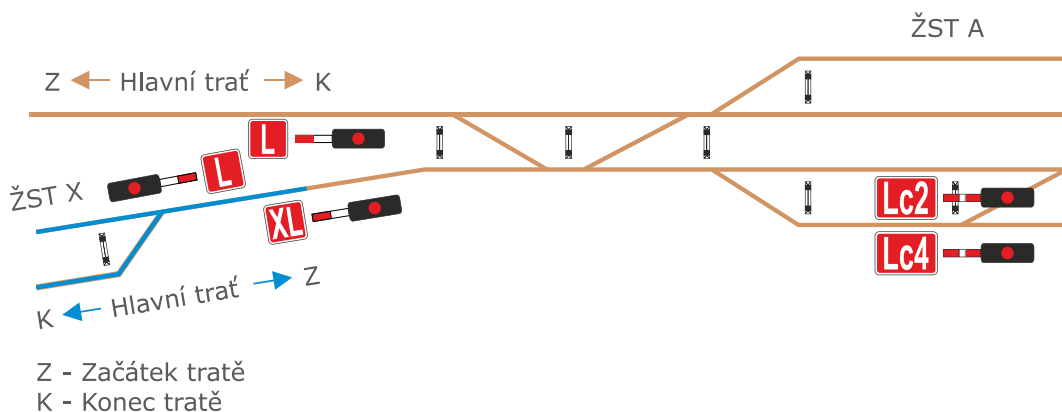
Obrázek 51

- (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:
- a) označovací pás s červenými a bílými pruhy stejné délky vpravo vedle návěstního štítu pro příslušný směr jízdy;
 - b) označovací pás žluté barvy na lávku (krakorec) přímo nad kolejí, pro kterou platí.
- (4) Označovací pás žluté barvy se na stožár, lávku (krakorec) neumísťuje v případě, že je vstřícně k vjezdovému návěstidlu umístěno jiné hlavní návěstidlo platné pro daný směr jízdy.
- (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).



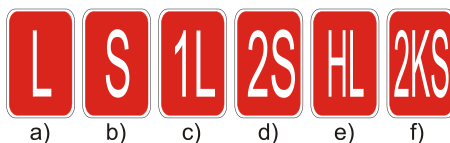
Obrázek 52

- (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 vícekolejné 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 53

- (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 vícekolejné tratě, 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 označovacích štítků vjezdových návěstidel.



Obrázek 54

- 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. 85 Značení oddílových návěstidel

- (1) Oddílová návěstidla na hláskách, hradlech a oddílová návěstidla AH se označují obdobně jako vjezdová návěstidla písmeny „L“ nebo „S“ a připojeným malým písmenem „o“ (např. „Lo“). Jde-li o oddílová návěstidla na dvou a více kolejích trati, 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.



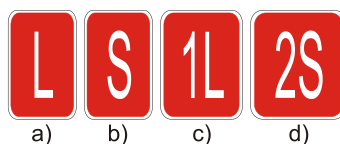
Obrázek 55

- 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 56

- 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.



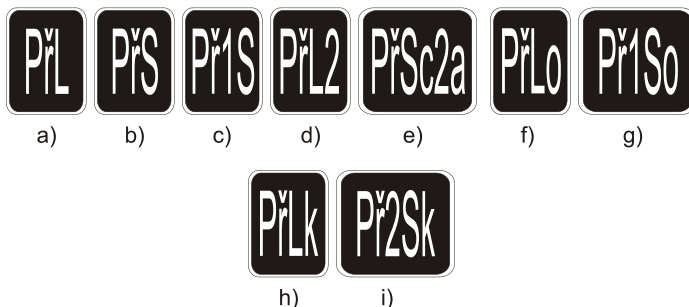
Obrázek 57

- 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 vícekolejné 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.

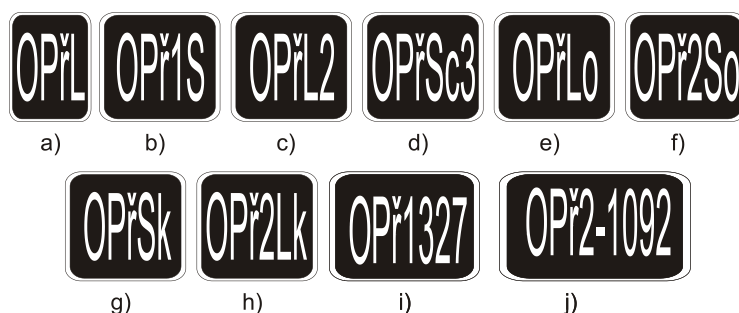


Obrázek 58

- a) samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravní Portál) „L“;
- b) samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravní Portál) „S“;
- c) na vícekolejné trati samostatná předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravní Portál) „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 59

- a) samostatná opakovací předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portálu) „L“;
- b) na vícekolejné trati samostatná opakovací předvěst k vjezdovému návěstidlu (k návěstidlu dopravního Portálu) „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

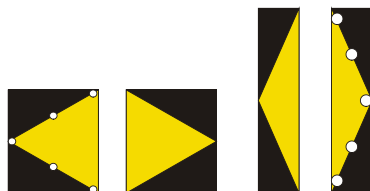
Díl 6 Ostatní přidružená návěstidla k hlavním návěstidlům

Díl 7 Návěsti světelných předvěstí

Díl 8 Ostatní přidružená návěstidla k předvěstem

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 60

- (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

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, dávaného 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.

Díl 11

Jízda vlaku na přivolávací návěst nebo kolem neobsluhovaných hlavních návěstidel

Díl 12

Návěsti speciálního určení

Čl. 124

Základní pojmy

- (1) **Lokomotivní houkačka** je společný název pro zvukové návěstidlo (lokomotivní houkačka, lokomotivní píšťala) hnacích vozidel pro dávání slyšitelných návěstí.
- (2) Úplnou poruchu lokomotivní houkačky (tzn. nefunguje žádný tón lokomotivní houkačky) musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu, včetně případných omezení v rychlosti jízdy, která plynou z této poruchy stanovené vnitřním předpisem dopravce.
- (3) **Drhlík** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranic pro používání zařízení, které slouží k odstraňování nečistot z jízdní plochy dvojkolí vozidel.
- (4) **Návěstní upozorňovadlo** je přidružené neproměnné nepřenosné návěstidlo, které označuje skupinové návěstidlo nebo upozorňuje na mimořádné umístění některých návěstidel.
- (5) **Předvěstní upozorňovadlo** je přidružené nepřenosné neproměnné návěstidlo, upozorňující na umístění samostatné předvěsti nebo na oddílové návěstidlo AB, které předvěstí návěsti vjezdového návěstidla. Mezi předvěstní upozorňovadla patří i návěst **Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí**.
- (6) **Vzdálenostní upozorňovadlo** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které upozorňuje na vzdálenost k následujícímu návěstidlu.
- (7) **Námezník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení hranice mezi dvěma kolejemi, přes kterou nesmí přesahovat vozidlo, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední koleji.
- (8) **Zadní námezník** je ten námezník, který je umístěn na vjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.
- (9) **Přední námezník** je ten námezník, který je umístěn na odjezdové straně dopravní (vzhledem k směru jízdy vlaku) mezi kolejemi, při největší užitečné délce koleje.
- (10) **Koncovník** je nepřenosné návěstidlo pro stanovení konce vlakové cesty anebo začátku obvodu výhybek přilehlých ke skupinovému hlavnímu návěstidlu.
- (11) **Hraničník** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy.
- (12) **Lichoběžníková tabulka** je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje na trati D3 nebo na trati RB hranici dopravní.

- (13) **Tabulka s křížem** je nepřenosné neproměnné návěstidlo, které plní funkci samostatné předvěsti; na tratích D3 nebo na tratích RB, kde je nejvyšší traťová rychlost vyšší než 60 km/h předvěstí lichoběžníkovou tabulku.
- (14) **Tabule před zastávkou** je nepřenosné návěstidlo, které upozorňuje na umístění zastávky.
- (15) **Staničník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí kilometrickou polohu místa na trati.
- (16) **Staničení** je způsob určování kilometrické polohy místa na trati.
- (17) **Sklonovník** je nepřenosné návěstidlo pro návěstění sklonových poměrů tratě.
- (18) **Předvěst rádiovníku** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí zahájení přípravy na registraci rádiového zařízení do sítě GSM-R.
- (19) **Rádiovník** je nepřenosné návěstidlo, které návěstí změnu kanálové skupiny pro vlakové rádiové spojení nebo povinnost komunikace v systému GSM-R.

Čl. 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 61

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

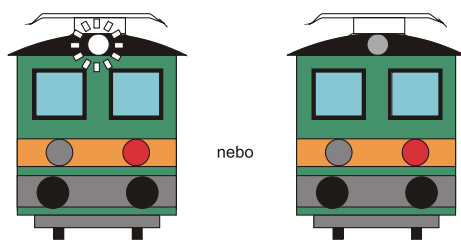
několikrát opakované:



píšťalkou, houkačkou,
lokomotivní houkačkou

Obrázek 62

- (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.

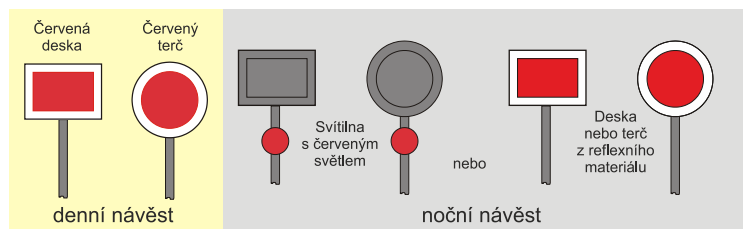


Obrázek 63

- (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.

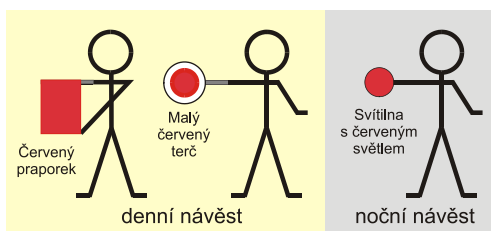
Čl. 127 Návěsti zakazující jízdu

- (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 64

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



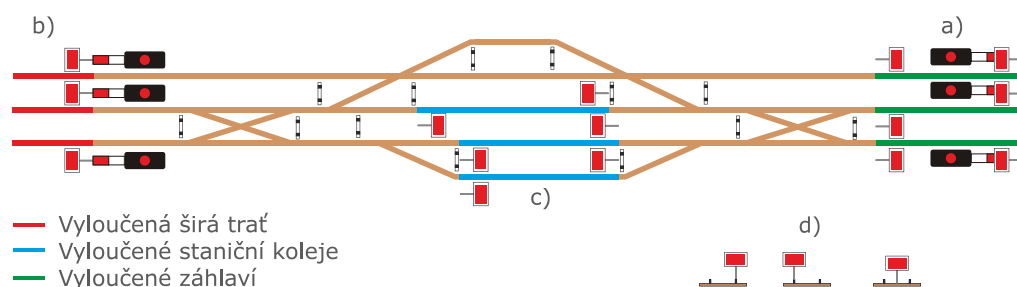
Obrázek 65

- (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 zábrzdnu 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.**

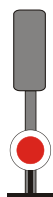
Strojvedoucí je povinen před označeným místem zastavit při splnění alespoň jedné z podmínek uvedených v tomto odstavci.

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



Obrázek 66

- 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 67

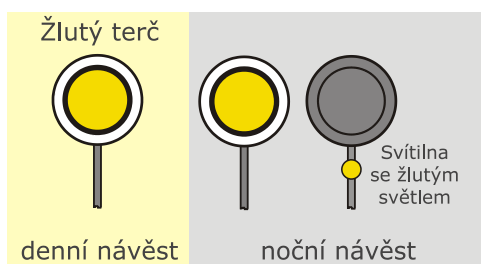
- (8) Přenosné návěstidlo s návěstí **Stůj** nebo malý červený terč z reflexního materiálu, kryjící odstavená vozidla, zakazuje najetí na tato vozidla, uvést je do pohybu či na ně odrážet a spouštět jiná vozidla. Toto návěstidlo musí být umístěno před vozidla, uprostřed nebo přímo vpravo koleje, na které 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.

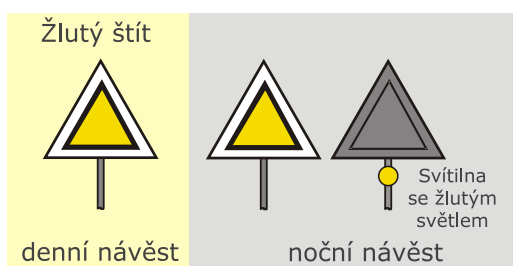
Čl. 128 Návěsti výstražné

- (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.



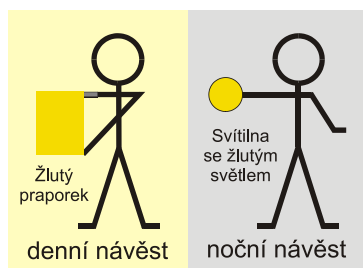
Obrázek 68

- (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 69

- (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 70

- (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 71

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



lokomotivní houkačka

Obrázek 72

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

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



lokomotivní houkačka

Obrázek 73

- (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 74

- (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 75

- (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



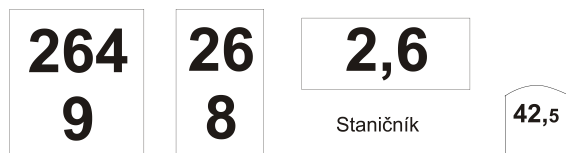
píšťalka, houkačka,
lokomotivní houkačka

Obrázek 76

Čl. 137 Staničník

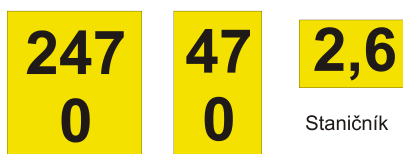
(1) Návěst **Kilometrická poloha:**

- 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 77

- 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;



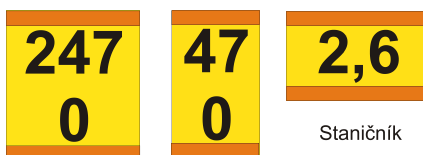
Obrázek 78

- 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;



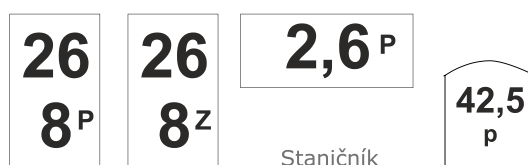
Obrázek 79

- 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;



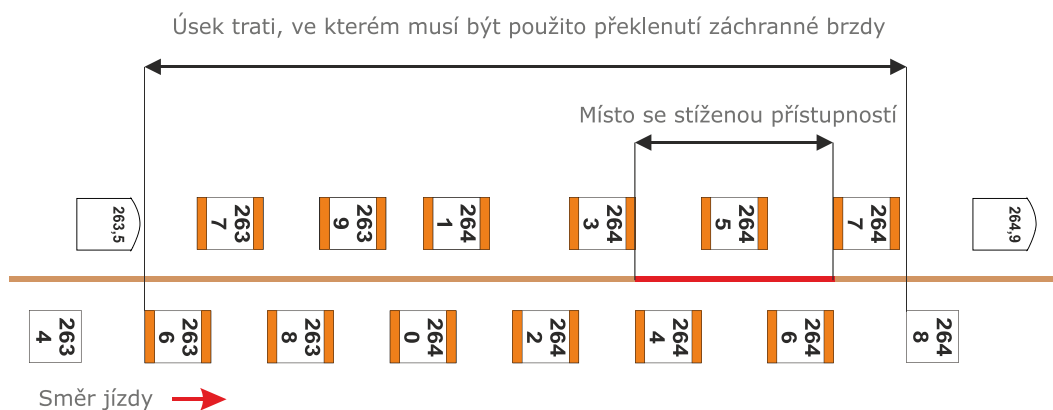
Obrázek 80

- 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.



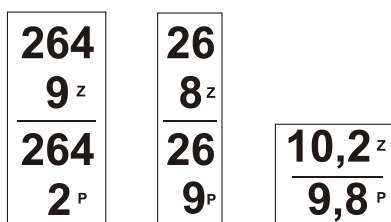
Obrázek 81

- (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 82

- (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 83

- 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 84

- 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 85

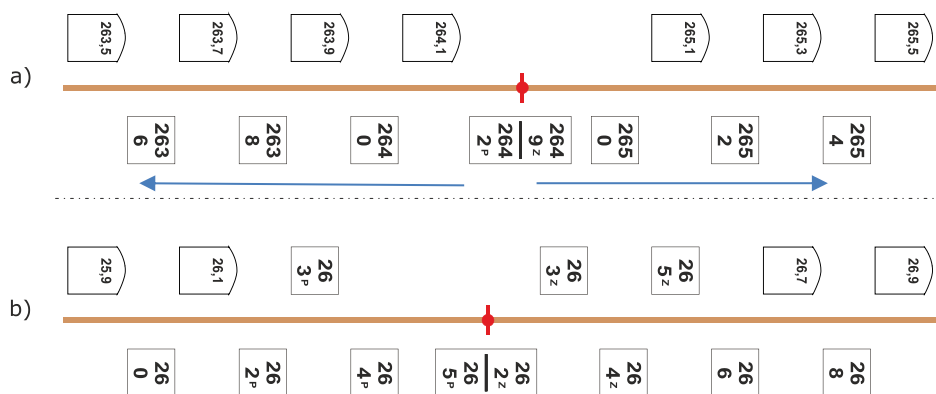
- d) [bílá obdélníková deska skládající se ze dvou pod sebou umístěných částí, kde horní uvádí hodnotu staničení z bodu skoku vycházející a navazující na staničení za bodem skoku „Z“ a dolní uvádí hodnotu staničení do bodu skoku přicházející a navazující na staničení před bodem skoku „P“, horní a dolní 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 86

- (9) Příklady skokového staničení.



Obrázek 87

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

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 88

- (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 89

- (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. 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 90

- (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.

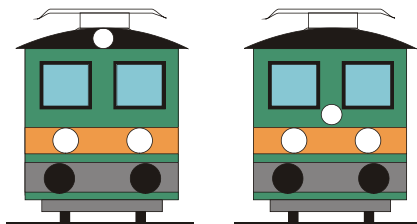
Díl 13 Návěsti na vozidlech

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.

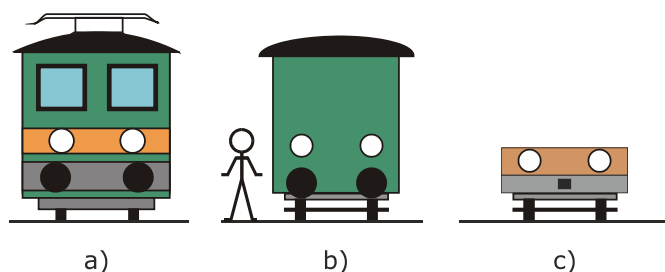
Čl. 149 Návěsti na vlaku, posunu mezi dopravkami a na hnacím vozidle posunového dílu

- (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).



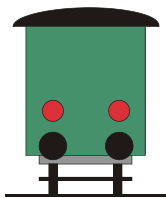
Obrázek 91

- (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 jedoucích vlaků (PMD, posunových dílů) anebo cestujících 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.



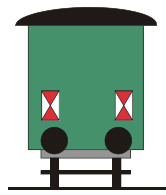
Obrázek 92

- (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 93

- (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.

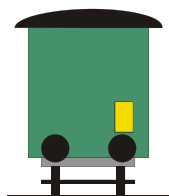


Koncovky

Obrázek 94

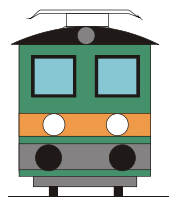
- (7) Je zakázáno kombinovat návěst **Konec vlaku** jedním světlem a jednou koncovkou.

- (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 95

- (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 96

- (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 dopravami

- (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 mezistaničním 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 dopravami
- 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. 153
Postup při závadách v označení konce vlaku
nebo posunu mezi dopravami
- 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.

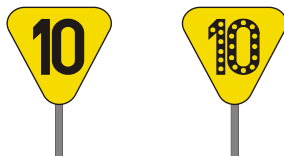
Díl 14
Návěsti pro traťovou rychlost

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 naklápečími 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 naklápečími 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 97

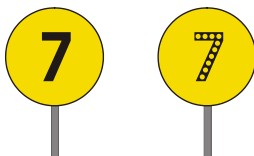
- (2) Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** (žlutá, na kratší straně postavená obdélníková deska, na ní černé číslo sestavené z černých číslic, umístěných pod sebou, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; návěstidlo může být vyrobeno z reflexního materiálu) předvěstí strojvedoucímu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



Předvěstník NS

Obrázek 98

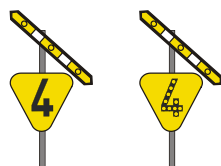
- (3) Návěst **Očekávejte traťovou rychlost** (žlutý terč, na terči černé číslo, mající hodnotu desetiny čísla následující traťové rychlosti; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo se žlutými odrazkami) předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od předvěstěného rychlostníku 3. Předvěstník 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 99

- (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 100

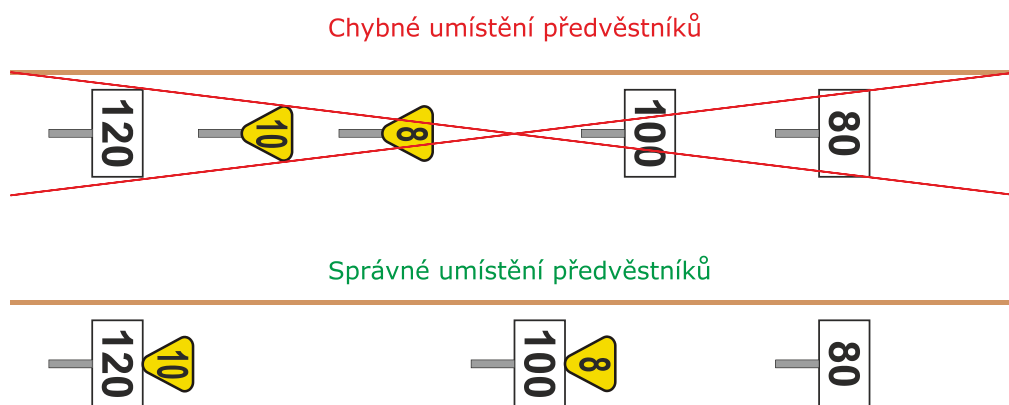
- (5) Dříve zřízené předvěstníky N, předvěstníky 3 a předvěstníky R mohou mít štít nebo terč s bílým okrajem. Tato návěstidla je možné používat do doby, než dojde k jejich výměně, úpravě nebo odstranění.
- (6) Předvěstníky se umísťují podle [čl. 74](#) odst. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, písm. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** nebo **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** 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 předpisu¹⁷ 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.

¹⁷ 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, dopravny D3 nebo dopravny 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.

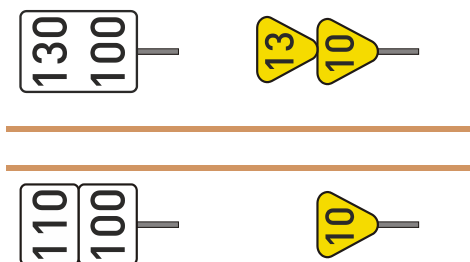
(11) Mezi předvěstníkem a příslušným předvěštěným rychlostníkem nesmí být umístěn jiný předvěstník nebo rychlostník.



Obrázek 101

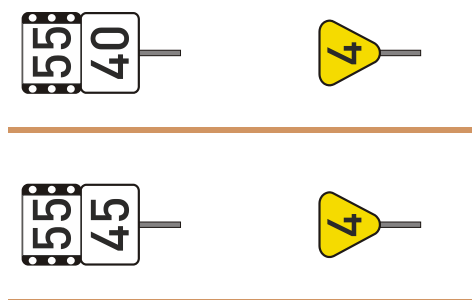
(12) Nelze-li dodržet ustanovení odst. 11 tohoto článku, musí být předchozí traťová rychlost upravena tak, aby bylo možno snížení traťové rychlosti předvést v souladu s odst. 8 tohoto článku.

(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 102

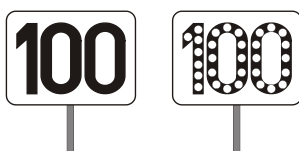
- (14) Pouze jedním předvěstníkem N jsou předvěstěny dva rychlostníky N nad sebou, z nichž horní rychlostník N je se svislými černými pruhy, a to i v případě, že je rozdíl traťových rychlostí větší než 10 km/h.



Obrázek 103

Čl. 158 Rychlostníky

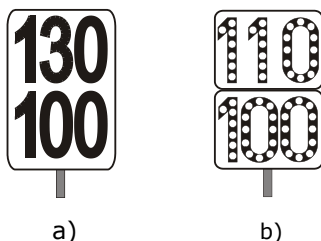
- (1) Návěst **Traťová rychlost** (bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami) přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.



Rychlostník N

Obrázek 104

- (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 105

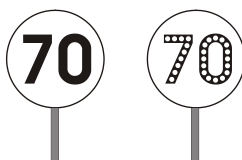
- (3) Pokud jsou na horním rychlostníku N (při umístění dvou rychlostníků N nad sebou) svislé černé pruhy na levém a pravém okraji a v obou černých pruzích vždy tři pod sebou umístěné bílé kruhy (návěstidlo je vyrobeno z reflexního materiálu), přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla 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 106

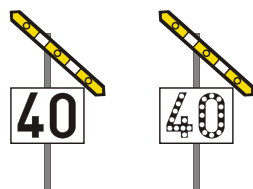
- (4) Splnění podmínek pro možnost využití rychlosti podle horních rychlostníků N se svislými černými pruhy oznámí strojvedoucímu dopravce. Způsob oznámení stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.
- (5) Pokud je při umístění dvou rychlostníků N nad sebou horní rychlostník N se svislými černými pruhy, 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 107

- (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 108

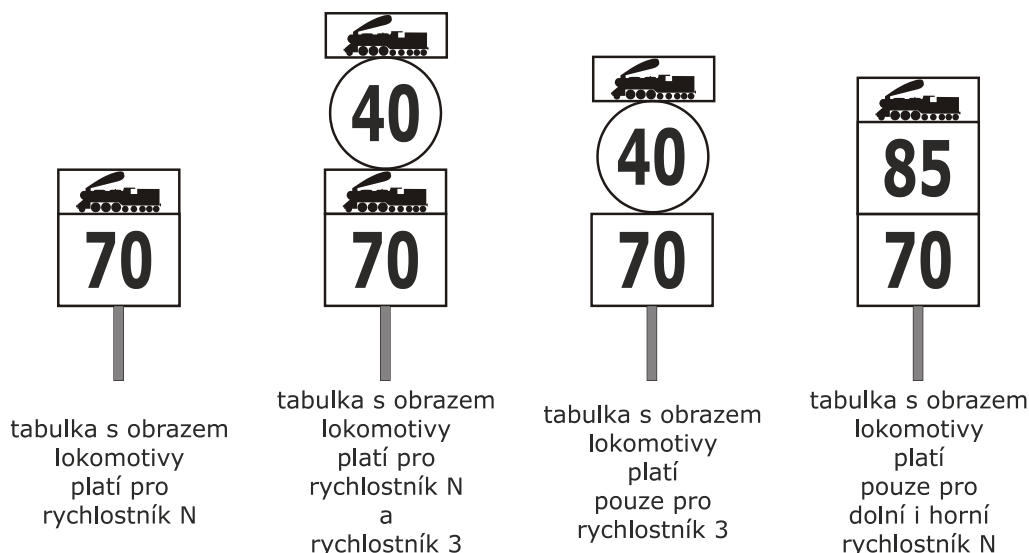
- (11) Ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem R stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem R nebo další rychlostník R.
- (12) Je-li třeba v jednom úseku současně umístit více rychlostníků R s různou rychlostí, které se vzájemně překrývají, smí se umístit pouze jeden rychlostník R, 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 109

- (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 110

- (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.



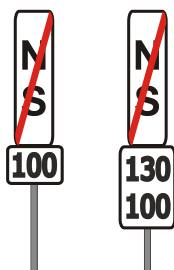
Obrázek 111

- (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.



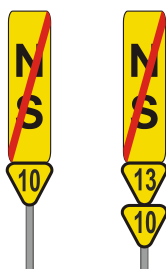
Obrázek 112

- (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 naklápěcími skříněmi traťovou rychlost v následujícím úseku.



Obrázek 113

- (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 114

- (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 staničnickem 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 115

- (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 116

- (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 117

- (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 118

- (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 119

- (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 120

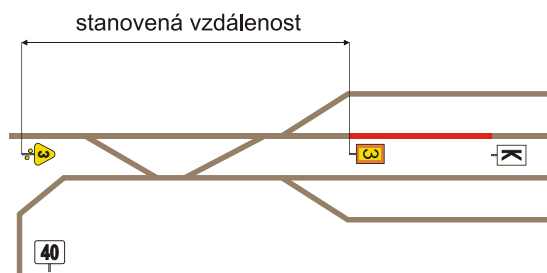
- (10) Každé přechodné snížení traťové rychlosti musí být kromě nepředpokládaných případů vždy návěstěno. Za označení pomalé jízdy návěstmi pro pomalou jízdu a za dodání podkladů pro zpravování strojvedoucího odpovídá pověřený a oprávněný zaměstnanec OSPD.
- (11) Vznikla-li pomalá jízda tak náhle, že 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. úvratňové 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 121

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 122

- (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 123

- (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 124

- (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 125

- (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

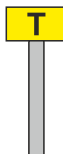
Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

- (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 126

- (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 127

- (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 128

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 129

- (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 130

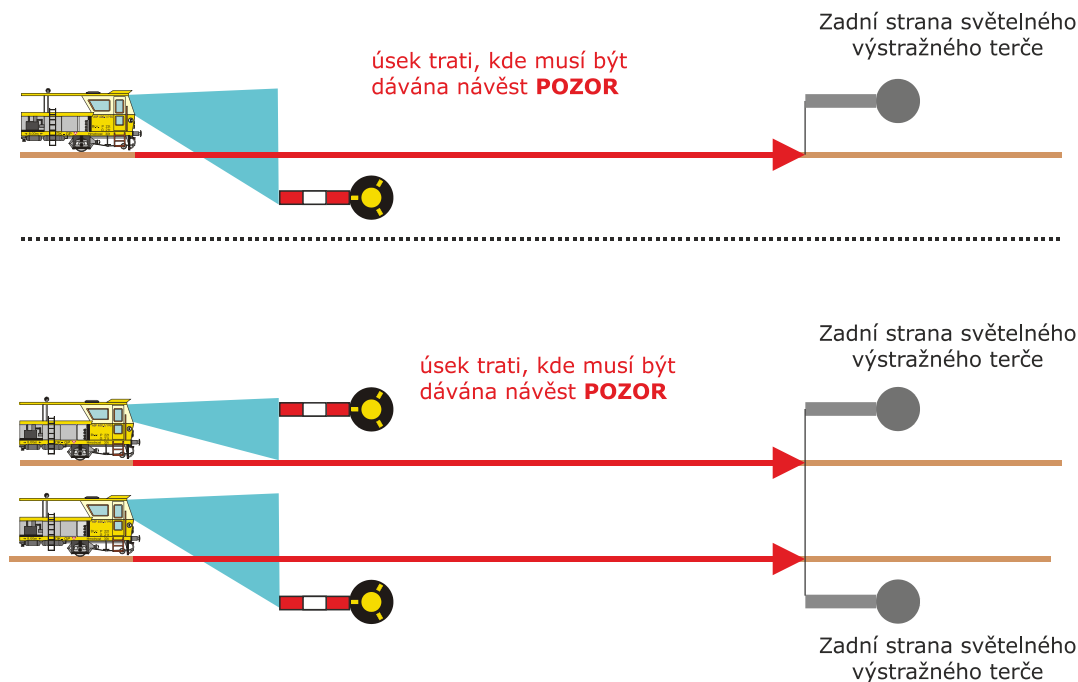
- (3) Nenávěstí-li světelný výstražný terč návěst **Práce na trati**, jedná strojvedoucí (příp. i zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) jako v případě, kdy uvedená návěstidla nejsou umístěna.
- (4) Světelný výstražný terč se umísťuje:
- a) na jednokolejných tratích vpravo přímo 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 131

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 132

- (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 133

- (3) Návěst **Vyklid'te 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 134

- (4) Návěst **Urychleně vyklid'te 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 135

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 136

- (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 137

- (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.

Díl 2 Změny stavebně technických parametrů dráhy

Kapitola V Zajištění vozidel proti ujetí

Kapitola VI Posun

Díl 1 Značení návěstidel

Díl 2 Návěsti seřadovacích a spádovištních návěstidel

Díl 3 Posun

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 susední (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 vozidly¹⁸ (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 susední stanice;
 - b) ze stanice do km širé trati (příp. na vlečku, nákladiště) s návratem do výchozí stanice nebo s pokračováním do susední 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;

¹⁸

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).

- 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.
- (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 vozidly¹⁹ 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. 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 čety toho dopravce, na jehož licenci se jízda PMD uskutečnila.
- (2) Strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čety 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).

¹⁹ 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).

- (3) Ohlásit uvolnění traťové koleje může strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čety 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 Vlkoši, první traťová kolej volná. Vávrová."
 - "PMD 800 800 ve Vlkoši, 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 širokou 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 dojde a stanovit podmínky pro jeho návrat (zajištění správné činnosti PZS pro návrat PMD). Pokud není v místě návratu PMD umístěna návěst **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** na vstřícném návěstidle s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**, musí výpravčí písemným rozkazem strojvedoucímu nařídit, za jakou dobu se smí po uvolnění ovládacích obvodů vracet. Tato doba musí být pro každé PZS uvedena v ZDD.
- (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 pracoviště²⁰ (dále jen „předpis Z3“)** a ZDD.

²⁰ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

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 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 vlakem) 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 uváznutí vlaku na trati musí výpravčí, kterému bylo uváznutí 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 zpravit 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 uváznutí, musí být strojvedoucí prvního vlaku (PMD), jedoucího po sousední koleji (bez ohledu na směr jízdy), zpraven písemným rozkazem o uváznutí 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 uváznutí vlaku je dovolena 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 dovolena jen, je-li u vlaku mimo strojvedoucího přítomen další zaměstnanec s odbornou způsobilostí člena posunové čety nebo je-li na konci vlaku další činné hnací vozidlo nebo vozidlo pohotové k službě.
- (3) Část vlaku lze zanechat na trati jen za předpokladu, že bude zajištěna proti ujetí 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 uváznutí musí být zajištěna proti ujetí ještě před odvěšením hnacího vozidla, nejedná-li se o část přetrženého vlaku. Část přetrženého vlaku musí být zajištěna proti ujetí přednostně.
- (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 stanovištěm 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 legislativou²¹ (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. Aktivací vlaku dopravce potvrzuje Správě železnic informaci o aktivovaném úseku a skutečnost, že strojvedoucí je vybaven platným TJŘ.

²¹

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 vyhlašuje 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) **Taťová rychlost** je rychlost, kterou smí být pojížděno určené místo na trati (úsek trati). Taťová rychlost je určena pro vozidla, jejichž jízda se nezajišťuje pod plným dohledem ETCS, a v místech, kde dochází k její změně, je vyznačena rychlostníky. Taťová 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:
- taťovou rychlostí;
 - přechodným omezením taťové 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.
- Druhová 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:

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

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:
 - a) v „Příloze C.1.2“ nebo
 - b) 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 potvrzeny 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, brzdicí 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 přečíslování vlaků z jiných důvodů než z důvodu přechodu na nový JŘ. V tomto období se nesmí provádět přečíslování ze starého na staré a z nového na nové číslo vlaku.
- (3) Vlak, 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 přečíslovat 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

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) Soupravné 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 určeny 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 řadicích 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 vracějící 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. JŘ 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. 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 „Připoje 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 křížování, 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

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 různé výpravčí.
- (5) Použije-li výpravčí jiné 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“.

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 dopravy, která jej ohlašuje.

- (2) Předvídaný odjezd musí výpravčí stanice (odbočky, samostatného obvodu), ze které vlak pojede, ohlásit vždy výpravčímu sousední stanice (odbočky, samostatného obvodu), neřídí-li ji sám, a všem strážníkům oddílů a závorářům v přilehlém mezistaničním úseku.
- (3) Předvídaný odjezd nemusí být dáván mezi zaměstnanci, kteří organizují a řídí drážní dopravu v přidělených obvodech odpovědnosti v rámci jednoho dopravního sálu na CDP (nebo v rámci jednoho pracoviště DOZ) za podmínky, že tito zaměstnanci mají celkový přehled o dopravní situaci v rámci tohoto dopravního sálu. Podmínky musí být stanoveny v ZDD.
- (4) Ve stanicích, ve kterých vlak projíždí více staničními obvody (nádražími), ve kterých organizují a řídí drážní dopravu různí výpravčí, je předvídaný odjezd i časem předpokládaného odjezdu (průjezdu) z jednoho obvodu do následujícího obvodu.
- (5) Pokud jeden výpravčí organizuje a řídí drážní dopravu ve více stanicích (staničních obvodech, nádražích), je předvídaný odjezd časem předpokládaného odjezdu (průjezdu) z poslední jím řízené stanice (staničního obvodu, nádraží) ve směru jízdy vlaku.
- (6) V ZDD mohou být uvedeny případné odchylky v ohlašování předvídaných odjezdů. Tyto odchylky musí být zapracovány i v ZDD dopraven, do kterých je předvídaný odjezd ohlašován.
- (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 zvlášť pro každý jednotlivý případ, a je vždy povinen ihned ohlásit výpravčímu, kdo nepotvrdil příjem hlášení předvídaného odjezdu.

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

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 přilehlém mezistaničním úseku, kde jsou ručně ovládaná PZZ, může výpravčí dovolit odjezd nebo průjezd vlaku nejdříve 3 minuty před časem ohlášeného předvídaného odjezdu nebo průjezdu (v nabídce a přijetí nebo v samostatném hlášení).
- (5) V samostatném hlášení předvídaného odjezdu, které je prováděno telefonicky nebo ústně, musí být vždy uveden:
- a) název dopravní, ze které vlak jede do přilehlého mezistaničního úseku;
 - b) název staničního obvodu, ze kterého vlak jede do sousedního staničního obvodu;
 - c) číslo vlaku;

- d) zda vlak z dopravní 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 dopravní, ze které 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 pojede 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. 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 PZS na širé trati a nejsou zapojeni do traťového telefonního spojení pro hlášení předvídaného odjezdu.
- (2) Dokud tyto zaměstnance nezpraví, nemůže výpravčí potvrdit přijetí samostatného hlášení předvídaného odjezdu.

- (3) Je-li hlášení předvídaného odjezdu uskutečněno nabídkou a přijetím, postupuje výpravčí, kterému je vlak nabízen, podle ustanovení odst. 1 tohoto článku a dokud zaměstnanec nezpravití, 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 zpozoruje blížící se vlak, dovolí jeho další jízdu, jen je-li následující prostorový oddíl volný. Do dopravní dokumentace запиše 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 zpozoruje blížící se vlak, uzavře pro jeho jízdu PZZ nebo provede střežení přejezdu, pokud je to z časových důvodů možné. Pokud to z časových důvodů možné není, zastaví vlak návěstí **Stůj, zastavte všemi prostředky** a další jízdu dovolí po uzavření PZZ nebo po zajištění střežení přejezdu. Do dopravní dokumentace запиše 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 předvídáného odjezdu

- (1) Hlášení předvídáného odjezdu (nabídkou i samostatným hlášením) zapisuje ten, kdo je dává, i ten, kdo je přijímá, a to oznámeným časovým údajem.
- (2) Hlášení předvídáného odjezdu dokumentují:
 - a) výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace), není-li předvídáný 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 předvídáných odjezdů;
 - d) strážníci oddílů do zápisníku odhlášek a předvídáných odjezdů.

Čl. 271 Rušení předvídáného odjezdu

- (1) Nemůže-li z jakékoli příčiny odjet vlak, jehož předvídáný odjezd byl ohlášen, a je-li proto třeba změnit pořadí vlaků, musí výpravčí předvídáný odjezd zrušit, a to ještě dříve, než dovolí odjezd jiného vlaku a dále uvést důvod rušení předvídáného odjezdu.
- (2) Neodjede-li vlak v době předvídáného odjezdu a ví-li výpravčí bezpečně, že lze PZZ uvést do základního stavu, musí ohlášený předvídáný odjezd zrušit a před odjezdem vlaku jej znovu ohlásit.
- (3) Zrušení samostatného hlášení předvídáného odjezdu zní takto:
„Ruším předvídáný 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 předvídáného odjezdu postupují následovně:
 - a) v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace zruší u dotčeného vlaku předvídáný 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 předvídáný 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 předvídáného 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 dopravního Portál

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).

Díl 5 Jízda bez zabezpečovacího zařízení

Díl 6 Telefonické dorozumívání

Čl. 280 Všeobecná ustanovení

- (1) **Telefonické dorozumívání** je způsob zabezpečení jízd vlaků pouze telefonickými hlášeními (telefonickou odhláškou a ve stanovených případech i nabídkou a přijetím vlaku).
- (2) **Nabídka** je předepsaným způsobem daná žádost výpravčího o souhlas k jízdě vlaku.
- (3) **Přijetí** je předepsaným způsobem daný souhlas výpravčího k jízdě vlaku.
- (4) **Předhláška** je předepsaným způsobem dané oznámení pro přední dopravnu o jízdě vlaku do přilehlého traťového oddílu.
- (5) **Odhláška** je předepsaným způsobem daná zpráva zadní 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 nepřípustné 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 dopravních prostředků 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 označnickou 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 nabízejí 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) Není-li rozdíl mezi příjezdem (průjezdem) jednoho a odjezdem (průjezdem) druhého vlaku větší než 5 minut, může výpravčí při jízdě vlaku v mezistaničním oddílu spojit odhlášku s nabídkou takto:

„Vlak 83 09 ve stanici Jarošov. Přijmete vlak 83 08 s odjezdem ze stanice Jarošov v 17:35? Novák.“

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 odhlásek 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 nepřítis 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 odhlásek 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 odhlásky 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 posoupnost 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:

a) výpravčí do provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace (v případě její poruchy do náhradní dokumentace);

b) strážníci oddílu na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

Díl 7

Poloautomatický blok

Díl 8

Automatické hradlo

Díl 9

Automatický blok

Díl 10

Nezavěšený postrk

Díl 11

Zabezpečení jízd vlaků na dvou a více kolejných tratích

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, vrátí-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 OR, 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. 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 poježdění těchto kolejí pouze ve směru přijatých traťových souhlasů.
- (3) Musí-li být kolej s porouchaným traťovým souhlasem poježděna 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 poježdění příslušné traťové koleje takto:

„Od 10:52 je první traťová kolej poježděna jen ve směru Třebušice – Most. Sedláková.“

a následně zavede telefonické dorozumívání pro jednosměrně poježděnou traťovou kolej.
- (5) Jedsměrné poježdění traťové koleje ukončí (v případě nutnosti obousměrného poježdění nebo po opravě traťového souhlasu) výpravčí stanice přednostního směru takto:

„Od 14:35 je první traťová kolej mezi stanicemi Třebušice – Most poježděna obousměrně. Sedláková.“

a následně buď:
 - a) zavede telefonické dorozumívání na obousměrně poježděné traťové koleji nebo
 - b) telefonické dorozumívání ukončí.
- (6) Přechod na jednosměrné poježdění traťové koleje i jeho ukončení dokumentují červeně:
 - a) výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo náhradní dokumentaci), včetně důvodu přechodu na telefonické dorozumívání (do poznámky);
 - b) hradláři na nejbližší volný řádek v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů.

- (7) Zhaslo-li světlo traťového souhlasu, zjistí výpravčí stav vlastního traťového souhlasu dotazem na stav traťového souhlasu u výpravčího sousední stanice a určí podle ustanovení tohoto článku způsob zabezpečení jízd vlaků.
- (8) Nelze-li stav traťového souhlasu zjistit 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 jízd 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 jízd vlaků na dvou a více kolejných 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.

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 železnic²² rozhodne, že se v dané stanici vlaky nesledují.
- (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** předhláске očekávat včas vlak nebo **PMD**;
 - b) sledovat návěsti na vlcích (**PMD**), jakož i případné jiné davané návěsti;
 - c) sledovat jízdu vlaků (**PMD**) a vše, co by mohlo jejich jízdu ohrozit;

²² V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

- 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**

Díl 14
Vjezdy vlaků na obsazenou kolej
a kusou kolej

Díl 15
Výprava a odjezd vlaku

Díl 16
Vjezdové koleje a místo, kde má vlak zastavit

Díl 17
Výluka dopravní služby

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 nejezdí.
- (3) Výluka dopravní služby závoráře je možná jen v době, kdy v době jejího konání vlaky příp. PMD (vyjma PMD na vyloučené koleji) nejezdí nebo je-li PZZ po dobu výluky dopravní služby trvale uzavřeno.
- (4) Výluku dopravní služby, kdy v době jejího konání jezdí vlaky (PMD), lze zavádět jen tam, kde jsou na to zabezpečovací, sdělovací a případně i další zařízení upravena, případně jsou-li potřebná stanoviště obsazena jiným dopravním zaměstnancem.
- (5) Výluku dopravní služby výpravčího lze zavádět:
 - a) plánovaně; musí být vydán Rozkaz o výluce dopravní služby;
 - b) z důvodu předpokládané výluky zařízení dopravní cesty, na základě povolení ředitele 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 dopraven se začátek a konec výluky dopravní služby ohlašuje;
 - c) je-li stanice (odbočka) za výluky dopravní služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. 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 dovolena;
 - j) opatření při mimořádné jízdě vlaku nebo PMD, je-li za výluky dopravní služby jízda vlaků a PMD zakázána (např. mimořádná jízda nutného pomocného vlaku);
 - k) vzory písemných rozkazů.
- (7) Rozvrhem směn stanovená nepřítomnost na pracovišti jiných zaměstnanců (výhybkář, závorář obsluhující PZZ ve stanici aj.), se nepovažuje za výluky 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 výluky 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 jízdni 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), již se výluka dopravní služby týká;
 - b) hodinu a minutu, kdy výluka dopravní služby začíná a kdy končí, číslo vlaku, po kterém výluka dopravní služby začíná;
 - c) kterým zaměstnancům a do kterých dopraven se začátek a konec výluky dopravní služby ohlašuje;
 - d) je-li stanice (odbočka) za výluky dopravní služby obsazena dopravním zaměstnancem s nižší kvalifikací (např. 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 výpravního 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 výpravního, 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 výpravního je obsazena výhybkářem.
- (4) O výluce dopravní služby ve stanicích, na odbočkách, hradlech, hláskách a závorářských stanovištích vydá OŘ jeden souhrnný rozkaz.
- (5) V případě, že podle odst. 1 písm. l) je Rozkazem o výluce dopravní služby ve stanici s výlukou dopravní služby výpravního povolen posun, musí být dále v Rozkaze o výluce dopravní služby stanoveno:
- a) s kterým výpravním sousední stanice zaměstnanec řídící posun požadovaný posun sjednává;
 - b) za jakých podmínek může výpravní 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 **výluky 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) Výluky 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 výluky 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 výluky 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. Není-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. Povolný 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 výpravního). 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. 352 Telefonní zápisník

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

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 Písemné 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) Písemné 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.
- (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 nepotíštěné 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 sepsovány 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 doplňuje 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 dopraven, zastávek nebo nákladišť, 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 nepřenosných 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 prikazuje sepsání rozkazu V PMD, musí tuto skutečnost výpravčímu oznámit. Výpravčí poté zpravit 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. 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 rozkaze 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 rozkaze 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“.

Kapitola XI

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

Čl. 374

Základní pojmy

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

Čl. 380

Poruchy trakčního vedení a hlášení závad

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

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 označeno²³.
- (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 dopravce²⁴.
- (4) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích²⁵.
- (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:
 - a) kmenové, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny nejméně na zábrzdnu vzdálenost;
 - b) opakovací, které jsou před příslušným PZZ nebo před centrálním přechodem vybaveným VZPK umístěny na vzdálenost, která je kratší než zábrzdna vzdálenost.
- (7) Pro kmenové přejezdníky a opakovací přejezdníky je v předpisech pro provozování dráhy používán společný pojem „přejezdník“.
- (8) **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:

²³ V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

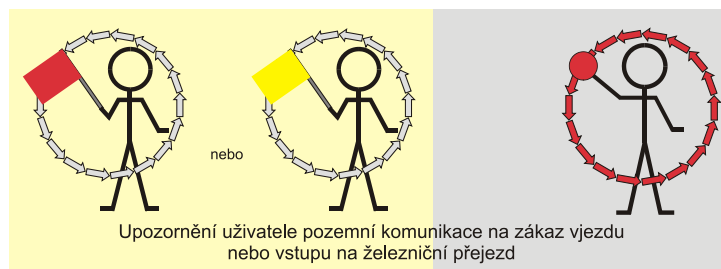
²⁴ V době schválení tohoto předpisu viz Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

²⁵ V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

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

Čl. 385 Střežení přejezdů

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



Obrázek 138

- (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 vozidlo²⁶.
- (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 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

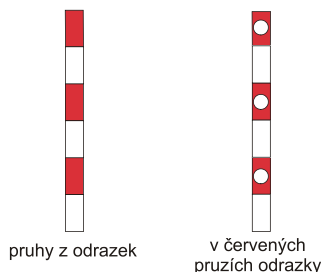
Přejezdová zabezpečovací zařízení

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) prikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.

Výstražný kolík

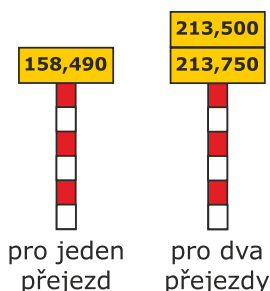


Obrázek 139

- (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

²⁶ V době schválení tohoto předpisu viz Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

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 140

- (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 šípy, směřujícími dolů) přikazuje strojvedoucímu hnacího vozidla, za které místo na širé trati musí dojet se všemi vozidly pro uvolnění úseku ovlivňujícího zařízení.



Obrázek 141

- (2) Návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (bílá čtvercová deska s černým okrajem a se dvěma černými šípy, směřujícími dolů, nad ní je bílá obdélníková, na delší straně postavená deska s černým nápisem, udávajícím nejkratší dobu, po jejímž uplynutí se smí vozidla vracet) 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.



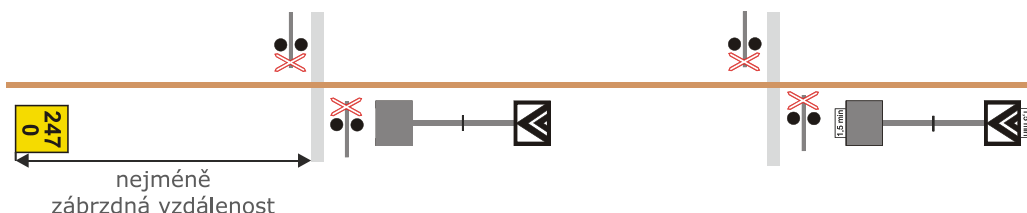
Obrázek 142

- (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 vracet vozidla, která zajela za návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**).



Obrázek 143

- (4) Vstřícné návěstidlo s návěstí **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati** se umísťuje na návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.
- (5) Pokud se má vlak ze širé trati vrátit, nesmí ukončit jízdu v ovládacím obvodu PZS, aby byla zajištěna jeho řádná činnost. Proto musí být TJŘ (při mimořádnostech písemným rozkazem) nařízena jízda takového vlaku až do místa, kde je umístěna návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati**.
- (6) V případě, že je návěst **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** doplněna návěstí **Nejkratší doba pro návrat vozidel ze širé trati**, nesmí se strojvedoucí s vlakem (PMD) vracet dříve než po uplynutí stanovené doby.
- (7) Ustanovení odst. 5, příp. i odst. 6 tohoto článku není nutno uplatňovat v případech, kdy je PZS upraveno pro možnost návratu vlaku (PMD) z ovládacího obvodu; takové případy se uvedou v ZDD a v TTP, kde se také uvede postup, jak strojvedoucí uvede PZS do výstražného stavu pro návrat vlaku.
- (8) Pokud strojvedoucí vracejícího se vlaku nebo PMD nemůže se všemi vozidly dojet za návěstidlo s návěstí **Hranice pro návrat vozidel ze širé trati** (např. pro poruchu hnacího vozidla), musí při návratu z trati jet ke všem přejezdům s PZS, jako by byl zpraven rozkazem Op, pokynem 1.
- (9) Příklady umístění návěstidel



Obrázek 144

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 145

- (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 přejezdů návěstí, je-li počet přejezdů anebo centrálních přechodů více než jeden.
- (3) Kmenové přejezdníky se označují písmenem „X“.



Obrázek 146

- 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 vícekolejně 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 rámováním) s bílými nápisy.



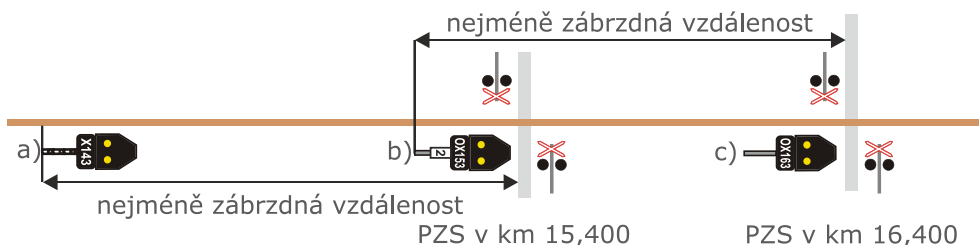
Obrázek 147

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



Obrázek 148

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



Obrázek 149

- a) přejezdník X143 je kmenový přejezdník pro PZS v km 15,400;
- b) přejezdník OX153 je opakovací přejezdník pro PZS v km 15,400 a kmenový přejezdník pro PZS v km 16,400;

c) přejezdník OX163 je opakovací přejezdník pro PZS v km 16,400.

- (7) Návěst **Otevřený přejezd** (dvě žlutá světla nebo dvě žluté kruhové odrazky vedle sebe) přikazuje strojvedoucímu jet k následujícímu přejezdu s PZZ anebo k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (popř. k tolika přejezdům s PZZ anebo k centrálním přechodům s VZPK, kolik je vyznačeno na označovacím pásu nebo na samostatné bílé tabulce na stožáru přejezdníku) se zvýšenou opatrností.



Obrázek 150

- (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.



Obrázek 151

- (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.



Obrázek 152

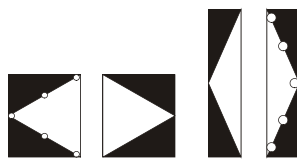
- (10) Výpravčí, kterému je ohlášeno, že na přejezdníku svítí přerušované bílé světlo, postupuje stejně jako při indikaci nouzového stavu PZS nebo VZPK.
- (11) Pokud je přejezdník neproměnné návěstidlo a ukazuje proto jen návěst **Otevřený přejezd**, odpadá strojvedoucímu povinnost hlásit poruchu přejezdníku, 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 153

- (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 OSPD²⁷ a gestorským útvarem tohoto předpisu²⁸.



Obrázek 154

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.

²⁷ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor elektrotechniky a energetiky

²⁸ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu

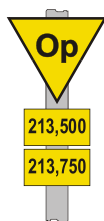
- (2) Návěst **Očekávejte otevřený přejezd** (žlutý, na vrcholu postavený trojúhelníkový štít s černým orámováním a s černými písmeny „Op“) přikazuje strojvedoucímu, který může pokračovat v jízdě za oddílové návěstidlo AB zakazující jízdu bez pokynu výpravčího, jet ke všem přejezdům s PZZ v následujícím prostorovém oddílu se zvýšenou opatrností.



Štít Op

Obrázek 155

- (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 bez pokynu výpravčího, jet k přejezdům uvedených na tabulkách pod štítem Op se zvýšenou opatrností.



Štít Op

Obrázek 156

- (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 Z3²⁹.
- (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).

²⁹ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

- (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 PZS, je povinen se před dovolením jízdy vlaku nebo PMD (před jeho přijetím nebo udělením souhlasu k jízdě PMD nebo potvrzením předvídaného odjezdu) nebo jízdy posunového dílu přesvědčit o správné činnosti PZS. V případech, kdy návštěv hlavního návěstidla dovolujícího jízdu (mimo **PN**) je závislá na stavu PZS, může ZDD povolit, aby se kontrola činnosti PZS před povolením jízdy neprováděla. Pro účely předpisů pro provozování dráhy je kontrola činnosti PZS považována za obsluhu PZS.
- (6) U PZZ s přejezdníky se ve směru, pro který přejezdník platí, kontrola činnosti PZZ před dovolením jízdy vlaku (PMD, posunového dílu) neprovádí; stav PZZ je strojvedoucímu návštěvn. 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).
- (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) nadzdvížení závor,
 - b) pokud jízda vlaku k přejezdu ještě nebyla povolena, otevření PZZ,
 - c) vyzvání řidiče k proražení závor,
 - d) změna návštěv na návštěv zakazujících jízdu,
 - e) použití povelu STOP cestou GSM-R, TRS, ETCS.
- (14) Pokud je uvedení PZZ do výstražného stavu závislé na přestavení hlavního návěstidla na návštěv 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

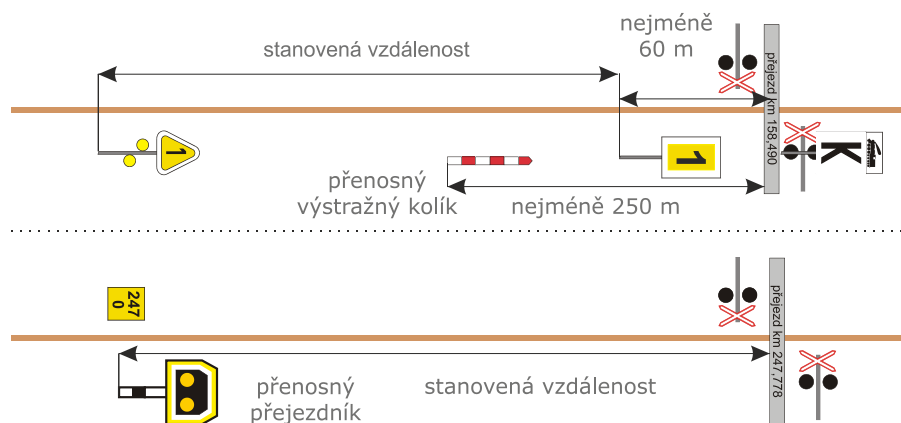
- (1) Poruchy PZZ jsou definovány předpisem Z2 a Z3³⁰.
- (2) Pro účely předpisů pro provozování dráhy se za poruchu přejezdníku považuje stav, kdy přejezdník nenávěští návěst **Otevřený přejezd** ani **Uzavřený přejezd**.
- (3) Každý zaměstnanec, který zjistí, že na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“, musí tuto skutečnost neprodleně ohlásit výpravčímu.
- (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 zvláště 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:

³⁰ Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

- 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 157

- (2) **Silniční úřad** je pro účely tohoto předpisu úřad státní správy, který dle právních předpisů stanoví místní nebo přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích³¹.
 - (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 jízdy, 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) Nemí-li dlouhodobě možné při provozování dráhy obsluhovat PZZ 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) Přes přejezd s PZZ, které je vyloučeno nebo jehož činnost není spolehlivá, může jet vozidlo jen při dodržení stejných podmínek, jako při poruše PZZ. Strojvedoucí musí být vždy zpraven písemným rozkazem podle ustanovení tohoto předpisu.

³¹ Např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

- (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 přejezdů, trvající déle než 8 hodin. Příslušná opatření musí být zpracována ve VR a musí být zavedena ještě před zahájením výluky PZZ.
- (10) Přejezd s PZZ, které je vypnuto z činnosti z důvodu předpokládané výluky delší jak 72 hodin nebo zastavení provozu na trati, musí být označeno podle podmínek stanovených příslušným silničním úřadem.
- (11) Objednavatel výluky PZZ, u které je potřeba uzavření přejezdu pro všechny uživatele pozemní komunikace (tzn. na přejezd je požadován zákaz vjezdu a vstupu uživatelům pozemní komunikace), je povinen toto uzavření přejezdu projednat s příslušným silničním úřadem.
- (12) Je-li přejezd na základě odsouhlasení příslušným silničním úřadem a VR pro všechny uživatele pozemní komunikace uzavřený (tzn. na přejezd je zakázán vjezd a vstup uživatelům pozemní komunikace dopravními značkami), je považován za dočasně zrušený; o zrušení přejezdu se zpravují strojevedoucí 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

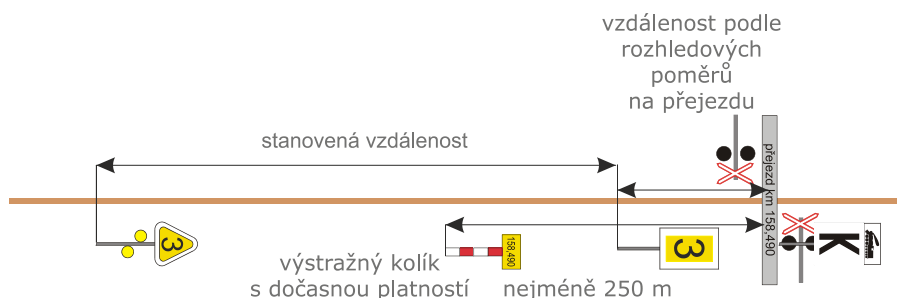
- (1) Přejezdy s PZM mohou být trvale uzavřeny a otevírány jen podle potřeby za předpokladu, že:
 - a) PZM není vzato do vazby staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení (vyjma elektrického zámku pro držení klíče od PZZ);
 - b) tento způsob obsluhy dovolí drážní správní úřad svým rozhodnutím 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 strojevedoucí 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 jízdě.



Obrázek 158

- (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 výluku. 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, Z3³², 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 napětovou výluku 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.

³² Ode dne účinnosti předpisu SŽ Z3.

- (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 kapitoly předpisu uvedeno, že OZOV (nebo zaměstnanec pro řízení sledu, dále jen „ZPRS“) provádí zápis do telefonního zápisníku, je tímto myšleno 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 ZPRS, nebo VVP, pokud ZPRS není ustanoven.
- (14) Výhybky a výkolejky, které svojí závislostí zasahují současně do provozované i vyloučené koleje (např. odvrtné výhybky nebo výkolejky), mohou být přestavovány pouze po vzájemné dohodě mezi zaměstnancem obsluhujícím ZZ a ZPRS, nebo VVP, pokud ZPRS není ustanoven.
- (15) Závazná slovní znění pro zahájení a ukončení výluk zařízení dopravní cesty a příklady vymezování výluk kolejí jsou uvedena ve služební rukověti SR101/1(D), v následujících článcích této kapitoly předpisu jsou uvedena pouze vybraná závazná slovní znění pro zahájení a ukončení výluky.

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 ZPRS případně VVP, jsou-li ustanoveni;
 - e) způsob komunikace OZOV, ZPRS 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 dovolena (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 zapracování 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 výlukou, jejíž zahájení je možné odložit, postupuje následovně:
 - a) nejprve stanoví:
 - aa) rozsah a vymezení vyloučených zařízení dopravní cesty;
 - ab) nejpozdější termín zahájení oprav včetně délky opravy (tzn. délka výluky);
 - ac) případné omezení provozování drážní dopravy (pomalé jízdy apod.) do doby zahájení výluky;
 - b) je-li nutné nepředpokládanou výlukou zahájit do 24 hodin od zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, kontaktuje dotčeného výpravčího, který informuje provozního dispečera, ten stanoví nejvhodnější čas pro realizaci výluky. Provozní dispečer je zodpovědný za informování dotčených dopravců;
 - c) je-li možné nepředpokládanou výlukou zahájit více než 24 hodin po zjištění závady s případným přijetím provozních opatření, informuje příslušného objednavatele [v mimopracovní době postupuje podle písm. b) tohoto odstavce]. Zaměstnanec OSPD určený ředitelem OŘ zajistí vydání Edps. Obsah Edps je uveden v „Příloze E“ tohoto předpisu.
 - d) v případě, že je možné opravu dočasně odložit na tak dlouho, aby mohla být 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).

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. přezkoušeni 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 výlukou) nemožné zahájit výlukou 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 výlukou a dát svolení k provádění prací pouze se souhlasem provozního dispečera.
- (4) Žádost o změnu rozsahu vyloučení zařízení dopravní cesty (včetně jeho popisu) musí OZOV oznámit výpravčímu vždy zápisem do telefonního zápisníku.
- (5) Souhlas (popř. nesouhlas) provozního dispečera musí výpravčí dokumentovat v telefonním zápisníku, a to i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

- (6) Vyšší rozsah vyloučení zařízení dopravní cesty musí být vždy zaveden jako nepředpokládaná výluka. V případě potřeby přijetí změny opatření dopravce 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 odchýlné 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 ZPŘS, VVP nebo OZZ.

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 ZPŘS podle odst. 1 a 2 tohoto článku) odpovědný za oznámení o volnosti koleje a provozuschopnosti výlukou dotčených zařízení dopravní cesty, případně stanovení omezení za jakých je možné provozovat drážní dopravu po ukončení výluky, např. pomalá jízda (dále jen „oznámení o volnosti a provozuschopnosti“) výpravčímu odpovědnému za ukončení výluky.
- (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 dopravny, které se výluka týká takto:

„Ve 14:30 ukončena výluka první staniční koleje ve stanici Jince. Burián.“

- (12) Výpravčí sousední stanice potvrdí hlášení takto:
- „Ve 14:37 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Adamov - Blansko. Rozuměl Domkář.“ nebo
 - „V 17:40 ukončena výluka napětí trakčního vedení (první) traťové koleje mezi stanicemi Týniště - Třebachovice. Rozuměl Král.“ nebo
 - „Ve 12:16 ukončena výluka (první) traťové koleje mezi stanicemi Přelouč - Řečany včetně napětí trakčního vedení nad touto kolejí. Rozuměl Straka.“
- (13) Ostatní stanoviště potvrdí hlášení slovem: „Rozumí“ a připojí název stanoviště.
- (14) Oba výpravčí ohlásí ukončení výluky i výlukou dotčeným výhybkářům.
- (15) Ukončení výluky dokumentuje:
- a) výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci);
 - b) ostatní zaměstnanci červeně do telefonního zápisníku.
- (16) Časem ukončení výluky je čas uvedený v hlášení o ukončení výluky a dokumentovaný v příslušné dopravní dokumentaci.
- (17) Ukončení výluky ohlásí výpravčí, který je oprávněn 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 výluku (v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace postupuje podle příslušného návodu provozní aplikace), aby mohla být zkouška za jízdy provedena (viz [Čl. 405](#) tohoto předpisu).
- (19) Při kladném vyhodnocení zkoušky za jízdy OZOV znovu oznámí provozuschopnost zařízení dopravní cesty. Na základě tohoto oznámení může výpravčí výluku ukončit a zahájit provozování výlukou dotčeného zařízení dopravní cesty.
- (20) V případě záporného vyhodnocení výpravčí zahájí přerušenou výluku na základě požadavku OZOV.

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 nepřenositelným návěstídem platným pro vlaky nebo posun a platný pro vyloučenou kolej pro směr jízdy z vyloučené koleje, mohou být prováděny výlukové práce (včetně pohybu drážních vozidel) pouze se souhlasem zaměstnance obsluhujícího toto návěstidlo. Povolení musí být sjednáno pro každou práci (jízdu) zvlášť (včetně časového vymezení), není-li opatření pro tyto práce zapracováno do VR.

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 „Převážním typovém listu“, v části dopravní podmínky, uveden text: „Na dvou a více kolejových 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 ZPŘS. Výpravčí v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci) dokumentuje odhlášku za PMD časem zahájení výluky traťové koleje,
 - b) ZPŘS zpraví strojvedoucího rozkazem V PMD – Výluky o podmínkách jízdy PMD na vyloučené koleji a na pracovním místě. Jízda PMD po provozované koleji je ukončena okamžikem, kdy ZPŘS ohlásí strojvedoucímu PMD, že výluka traťové koleje byla zahájena a mohou být zahájeny práce na vyloučené koleji.
- (5) Jízda PMD za vlakem na 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 ZPŘS.
- (7) Pro pohyb vozidel z provozované koleje na vyloučenou kolej, po vyloučené koleji a z vyloučené koleje na provozovanou kolej platí:
 - a) návěst **Stůj** na hlavních návěstídlech v obvodu stanice, na hranici provozované a vyloučené koleje, bez ohledu na to zda platí pro vlaky nebo pro vlaky a posun, vyjma hlavních návěstídel 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 vícekolejně 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 nevybavené koleji pojedou po nesprávné koleji nebo proti správnému směru vlak s přepravou cestujících, zastavující na příslušné zastávce.
- (10) Je-li ustanoveno více ZPŘS, musí OZOV stanovit hranice obvodů ZPŘS určené pro pohyb vozidel na vyloučených kolejích (vyloučené koleje) na základě požadavků VVP a ZPŘS, popř. OZZ, tak aby byl pohyb vozidel účelný a bezpečný. Vymezení obvodů ZPŘS si vzájemně prokazatelně odsouhlasí OZOV a ZPŘS (např. v „Protokolu o výluce“). Tyto obvody se nesmí překrývat.
- (11) ZPŘS organizuje v jemu stanoveném obvodu podle odst. 10 tohoto článku jízdy jednotlivých posunových dílů na vyloučené koleji (včetně pohybu vozidel na pracovním místě) podle VVP, popř. OZZ stanovených podmínek.
- (12) ZPŘS a VVP, popř. OZZ musí stanovit ve vztahu k aktuálnímu harmonogramu prací obvodu pro pohyb jednotlivých vozidel na vyloučené koleji v obvodu stanoveném pro ZPŘS, tak aby byla při pohybu vozidel na vyloučené koleji dodržena ustanovení této kapitole předpisu.
- (13) ZPŘS musí s organizací jízdy posunových dílů z provozované koleje na vyloučenou kolej (z vyloučené koleje na provozovanou kolej) seznámit:
- a) výpravčího stanice (samostatného obvodu), který v místě požadovaného posunu organizuje a řídí drážní dopravu;
 - b) výpravčího stanice, ze které pojedou posunový díl na vyloučenou traťovou kolej;
 - c) výpravčího stanice, do které se bude posunový díl vracet z vyloučené traťové koleje.
- (14) Opakované jízdy PMD na/z vyloučenou traťovou kolej ve smyslu ustanovení platných pro opakované jízdy PMD na provozovanou traťovou kolej jsou zakázány.
- (15) Pokyn k jízdě z provozované koleje na vyloučenou kolej ve stanici (odbočce, dopravně D3 nebo dopravně RB) dává strojvedoucímu výpravčí buď přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře na základě sjednání posunu ZPŘS. Pokyn k jízdě z vyloučené koleje na provozovanou kolej dává strojvedoucímu výpravčí buď přímo, nebo prostřednictvím výhybkáře na základě sjednání posunu ZPŘS.
- (16) V případě, že ZPŘS nebude přítomen ve stanici, ze které PMD odjíždí na vyloučenou traťovou kolej, musí oznámit výpravčímu dotčené stanice skutečnost, že o postavení jednotlivých posunových cest bude žádat strojvedoucí vedoucího vozidla. V případě, že ZPŘS nebude přítomen ve stanici, do které PMD vjíždí z vyloučené traťové koleje, musí oznámit výpravčímu dotčené stanice skutečnost, že o postavení jednotlivých posunových cest bude žádat strojvedoucí vedoucího vozidla.
- (17) Jízda na vyloučenou a z vyloučené koleje se neuvádí v žádné dopravní dokumentaci.
- (18) Za návrat posunových dílů nebo PMD z vyloučené koleje a její uvolnění odpovídá ZPŘS.
- (19) Ustanovení tohoto článku platí i pro samostatně jedoucí posunový díl nebo PMD na vyloučenou a z vyloučené koleje.
- (20) Posunové díly nebo PMD při jízdě na pracovní místo a při návratu zpět mohou být spojeny v jeden nebo několik celků, pokud to dovolují podmínky pro provoz jednotlivých typů vozidel.
- (21) Dopravce svým vnitřním předpisem musí stanovit postup a podmínky ověření činnosti brzd.

Díl 5 Napěťové výluky

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 odchýlně od vymezení uvedeném v písemném rozkaze, musí výpravčí zajistit, že strojvedoucí hnacích vozidel závislé trakce budou o této změně zpraveni písemným rozkazem.
- (7) Zjistí-li strojvedoucí hnacího vozidla závislé trakce, který **je zpraven** o jízdě se staženými sběrači písemným rozkazem, a výluková návěstidla pro elektrický provoz **nejsou umístěna**, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači uvedené v písemném rozkaze a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Výpravčí závadu oznámenou strojvedoucím neprodleně ohlásí elektrodispečerovi, který musí zajistit odstranění této závady.
- (8) Pokud strojvedoucí v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) zjistí, že **jsou umístěna** výluková návěstidla pro elektrický provoz a o jízdě se staženými sběrači **není zpraven** písemným rozkazem, musí podle možností dodržet pokyny k jízdě se staženými sběrači dávané výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a tuto skutečnost oznámit telekomunikačním zařízením výpravčímu. Dále postupuje podle pokynů výpravčího.
- (9) Pokud strojvedoucí vozidla závislé trakce obdržel pokyn ke stažení sběrače, nesmí jej zvednout, dokud k tomu nedostane příslušný pokyn:
 - a) výlukovým návěstidlem pro elektrický provoz;
 - b) písemným rozkazem, kde je uvedena km poloha místa, kde je možné zdvihnout sběrač;
 - c) od výpravčího;

- d) od strojvedoucího v čele vlaku (PMD, posunového dílu) nebo zaměstnance v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu);
 - e) od zaměstnance řídícího posun.
- (10) Zastaví-li vlak vedený vozidlem závislé trakce výjimečně v napěťově nesjízdném úseku, musí být 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 širokou 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 vícekolejné trati nebo souběhu trati při jízdě vlaku se zásilkou s PLM, který nesmí na sousední koleji potkat jiné drážní vozidlo);
 - b) zajištění bezpečnosti osob při šetření mimořádných událostí a odstraňování jejich následků, při odstraňování následků mimořádností, kdy by jízdou drážních vozidel mohla být ohrožena jejich bezpečnost;
 - c) povoleného vstupu do tunelu, u kterého je zřízena doprava 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. 420

Vyhlašování 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

Díl 2

Podmínky pro použití a dopravu speciálních vozidel

Díl 3

Podmínky pro použití a dopravu ostatních vozidel

Díl 4 **Služební a nutné pomocné vlaky**

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 však třeba odvézt z trati vlak a nejedná se přitom o návrat vlaku nebo jízdu po částech, ukončí PMD svoji jízdu na širé trati.
- (2) Nutný pomocný vlak je vlak, který se zavádí:
 - a) ke zjištění stavu traťové koleje a příčiny nedojetí vlaku do sousední 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

Díl 6
Zkoušky za jízdy

Díl 7
Doprava mimořádných zásilek

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 čtyři PMD) ve stanicích, dopravních D3, dopravních RB a při obsluze vleček na širé trati a nákladišt (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 povolena,
 - b) je-li vlak něčím ohrožen,
 - c) popř. že jeho další jízdu 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. 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 víceokolejné 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 zpravit 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 dávána, 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 článku ohlásil závadu na trati, po které koleji a kterým směrem vlak jede. Strojvedoucí musí v rámci svých možností dávat tomuto vlaku návěst **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Mají-li však strojvedoucí nebo výpravčí spojení telekomunikačním zařízením se strojvedoucím ohroženého vlaku, využijí k zpravení (zastavení) vlaku tohoto spojení.
- (12) Pokud dojde k použití záchranné brzdy v době, kdy je záchranná brzda překlenuta, nebo v úseku, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito, musí strojvedoucí (opětovně) použít překlenutí záchranné brzdy a zastavit neprodleně poté, co celý vlak opustí úsek, ve kterém musí být překlenutí záchranné brzdy použito. Dále musí postupovat podle odst. 10 tohoto článku.

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 narážecím a táhlovým ústrojím sune jedno speciální tažené vozidlo nevybavené narážecím a táhlovým ústrojím, se kterým je spojeno pomocí tuhé spojky. Délka tohoto sunutého speciálního taženého vozidla smí být odhadem maximálně 10 m. Rychlost tohoto vlaku nesmí překročit 30 km/h.
- (8) Strojvedoucí SHV nevybaveného narážecím a táhlovým ústrojím smí při jízdě vlaku sunout jedno speciální tažené vozidlo nevybavené narážecím 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. 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 PCR, DI, HZS Správy železnic a zaměstnanců Správy železnic i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.
- (9) Organizování a řízení odklizovacích prací řeší zvláštní předpis.
- (10) Bezpečnostní pomalá jízda při šetření a odstraňování následků mimořádné události na sousedních kolejích se zavádí a ruší v souladu s ustanovením [Čl. 162](#) tohoto předpisu.
- (11) Bližší podrobnosti pro hlášení a šetření mimořádných událostí jsou uvedeny v předpise D17.

Čl. 446 Povinnosti zaměstnanců

- (1) Při ohlašování mimořádné události je zaměstnanec povinen ohlásit:
 - a) svoje příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo, odkud volá;
 - b) místo vzniku mimořádné události a popis jejího průběhu;
 - c) povětrnostní podmínky.Kromě toho je zaměstnanec povinen ohlásit následující údaje, pokud je zná a případně i pokud je schopen je posoudit:

- d) druh a čísla postižených vlaků;
- e) následky mimořádné události (počet usmrčených a zraněných osob, počet vykolejených vozidel, poškození zařízení SŽ nebo dopravce a přepravovaného zboží, ekologické následky, únik nebezpečných věcí a látek apod.);
- f) rozsah nesjízdnosti kolejí;
- g) zda je nutné vypnout napětí trakčního vedení na elektrizovaných tratích;
- h) upozornění na místní zvláštnosti (tunel, most apod.).
- (2) Pro potřeby rychlého ohlášení mimořádné události slouží vlastní organizační opatření ve formě „Ohlašovacího rozvrhu“ zpracovaného podle předpisu D17 a podle kterého zaměstnanec ohlašovacího pracoviště po ohlášení mimořádné události dále postupuje.
- (3) Každý zaměstnanec, který zjistil, že v souvislosti s pohybem vozidla došlo k zachycení nebo přejetí osoby, je povinen učinit všechna opatření k zastavení tohoto vozidla.
- (4) Všichni zaměstnanci, kteří zjistí, že došlo k:
- a) srážce vlaků;
- b) vykolejení vozidel;
- c) střetnutí drážního vozidla se silničním vozidlem;
- d) nedovolené jízdy vozidel proti sobě nebo za sebou;
- e) roztržení vlaku;
- f) najetí na překážku na dopravní cestě;
- g) poškození trakčního vedení;
- h) poškození sběrače vozidla závislé trakce
- a není možné spolehlivě zjistit, že je sjízdna 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 možnosti 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 štěrk, 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 pojižděné 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 dvoukolejné, vícekolejné nebo souběžné trati, nesmí být na sousední koleje vpuštěno žádné vozidlo a jedoucí vlaky nebo posunové díly musí být zastaveny, dokud se spolehlivě nezjistí, že nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.
- (16) Na všech dopravních stanovištích, kde podle místních poměrů lze předpokládat ujetí vozidel, musí být na vhodném místě uloženy nejméně dvě dvoupřírubové zarážky (jiné než zarážky určené k zajišťování vozidel proti ujetí nebo používané při posunu). Místo uložení zarážek, barva zarážek (žlutá zarážka s červenou rukojetí) a jejich počet musí být uveden v ZDD.
- (17) Vyhrazené dvoupřírubové zarážky musí být barevně odlišeny a uloženy odděleně od zarážek určených k zajišťování vozidel proti ujetí a udržovány v provozuschopném stavu, chráněny před poškozením, zneužitím a vždy připraveny k použití. Všichni zaměstnanci, na jejichž stanovišti jsou uloženy zarážky podle odst. 16 tohoto článku, musí být vedoucím zaměstnancem OS prokazatelně a prakticky poučeni o jejich používání. Vedoucí zaměstnanci kontrolují způsob uložení prostředků určených k zastavení ujetých vozidel a prověřují, zda zaměstnanci je dokážou používat.

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, dirigující dispečer, dispečer RB) v přiděleném obvodu;
 - b) zaměstnanec Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (výhybkář, dozorce výhybek, signalista, staniční dozorce);
 - c) vedoucí zaměstnanec PO (OŘ, CDP) s odbornou zkouškou D-12;
 - d) odborně způsobilý zaměstnanec příslušné OSPD a
 - e) strojvedoucí posunového dílu (strojvedoucí může zjišťovat pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky).

Čl. 451 Všeobecná ustanovení

- (1) Pokud v objektu Správy železnic nebo v jeho blízkém okolí zjistí zaměstnanec předmět nebo zařízení, u kterého lze přímo rozpoznat nebo jen předpokládat, že se může jednat

o nástražný výbušný systém, musí tuto skutečnost ohlásit na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB). Zaměstnanec, kterému byl takový případ ohlášen nebo ho zjistil sám, musí postupovat podle bezpečnostních opatření příslušné OS.

- (2) Každý zaměstnanec je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádnosti, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), na vlečce osobě odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce.
- (3) Pokud byla výpravčímu ohlášena mimořádnost nebo ji sám zjistil, i když ji nezpůsobil ani se na jejím vzniku nepodílel, musí ji vždy oznámit příslušným OSPD, kterých se tato mimořádnost týká.
- (4) Výpravčí smí povolit jízdu kolejových vozidel přes místo dotčené mimořádností pouze:
 - a) tehdy, povoluje-li mu to předpis Správy železnic ve vztahu k poruchám či závadám na zabezpečovacím zařízení a porucha či závada zabezpečovacího zařízení v dotčeném místě není v souběhu s jinou mimořádností vyžadující zápis o provozuschopnosti součástí dráhy do telefonního zápisníku nebo
 - b) na základě vlastního zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) podle ustanovení [Čl. 458](#) tohoto předpisu nebo
 - c) na základě zápisu o zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) v telefonním zápisníku podle ustanovení [Čl. 460](#) tohoto předpisu nebo
 - d) na základě ohlášení a zápisu o provozuschopnosti součástí dráhy provedeným odborně způsobilým zaměstnancem OSPD do telefonního zápisníku (za takový zápis se považuje i zápis o provozuschopnosti poruchou dotčeného zabezpečovacího zařízení nebo zápis OZOV při ukončování výluky). Je-li toto hlášení ohlašováno výpravčímu telekomunikačním zařízením, musí jej výpravčí zapsat do telefonního zápisníku, a to i když je hlášení telekomunikačním zařízením zaznamenáno záznamovým zařízením. Výpravčí dále 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 povolenou jízdu do mezistaničního úseku s tunelem, kde hoří. Po zastavení vlaků (PMD) dá souhlas strojvedoucímu k vycouvání z tunelu případně i k návratu do zadní stanice. Pro vycouvání vlaku (PMD) z tunelu se rozkaz Pv neseписuje. Pro návrat do zadní stanice musí být rozkaz Pv sepsán po vycouvání z tunelu.
- (5) Pokud se strojvedoucí výpravčímu nedovolá nebo situace v tunelu vyžaduje okamžité couvání s vlakem s přepravou cestujících, zahájí strojvedoucí couvání bez pokynu výpravčího. S vlakem vycouvá z tunelu, zastaví a ihned tuto skutečnost ohlásí výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Další pohyb je povolen jen se souhlasem výpravčího stanice, kam bude jízda vlaku (PMD) povolena.

- (6) Při couvání vlaku (PMD) podle odst. 5 tohoto článku musí zaměstnanec v čele sunutého vlaku (sunutého PMD) dávat opakovaně slyšitelnou návěst **Pozor** po celou dobu couvání vlaku (PMD) z tunelu. Vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.
- (7) V případě požáru v tunelu a nemožnosti vyjetí vlaku z tunelu musí obsluha vlaku zajistit evakuaci osob z ohroženého vlaku do místa bezpečí podle „Požárně evakuačního plánu tunelu“ zveřejněného na **portále „Provozování dráhy“** ve složce „Pokyny provozovatele dráhy k tunelům“.
- (8) Podmínky zajištění bezpečnosti v tunelu při požáru musí stanovit ZDD v návaznosti na zpracovanou dokumentaci požární ochrany pro činnosti v tunelu.

Díl 2 **Mimořádné povětrnostní podmínky**

Čl. 453 **Zhoršená povětrnostní situace**

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

Čl. 454 Ohrožení provozu

- (1) Výpravčí musí strojvedoucí vlaků (PMD) zpravovat písemným rozkazem podle odst. 6 tohoto článku o přizpůsobení jízdy vlaku (PMD) zhoršené povětrnostní situaci od okamžiku, kdy skutečně po předchozím vydání výstrahy ČHMÚ nastalo zhoršení povětrnostní situace. Strojvedoucí vlaků (PMD) musí zpravovat písemným rozkazem po celou dobu trvání této zhoršené povětrnostní situace.
- (2) Podle odst. 1 tohoto článku musí výpravčí postupovat i v případě, že nastalo zhoršení povětrnostní situace bez předchozího vydání výstrahy ČHMÚ.
- (3) V případě, že je vydána výstraha ČHMÚ s nízkým stupněm nebezpečí „■“ (žlutá), musí výpravčí postupovat podle odst. 6 tohoto článku od okamžiku, kdy skutečně zjistí zhoršení povětrnostní situace.
- (4) V případě, že je vydána výstraha ČHMÚ s vysokým „■“ (oranžová) nebo extrémním „■“ (červená) stupněm nebezpečí, vydá ústřední dispečer Správy železnic operativní příkaz s možností zastavení provozu v lokalitách, kde může dojít k ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy. Samotné zastavení provozu musí být nařízeno:
 - a) náměstkem GŘ Správy železnic pro řízení provozu, nebo
 - b) ředitelem OŘ (CDP), nebo
 - c) nehodovým dozorem OŘ (CDP), příp. nehodovou pohotovostí příslušné OSPD.
- (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 kymáčení stromů, viditelnému vlnění a pohybu trakčního vedení, vznikají-li drobné škody na stavbách, předpokládá-li se zvýšení hladin vodních toků v blízkosti tratě apod.:
 - a) je-li trať sjízdná (např. dojel protijedoucí vlak, předchozí vlak dojel do sousední stanice, po ověření volnosti a průjezdnosti tratě), ale vlivem povětrnostních podmínek by mohlo dojít ke vzniku překážky na trati, **nařídí výpravčí strojvedoucím dalších vlaků (PMD) písemným rozkazem jízdu za zhoršených povětrnostních podmínek takto:**
 - „Ze stanice Dobřichovice do stanice Karlštejn dodržte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.“ nebo
 - „Od km 25,400 do km 29,700 dodržte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.“
 - b) není-li si výpravčí jistý, že trať je sjízdná (první vlak po vichřici, průtrži mračen apod.), dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.
- (7) Písemný rozkaz podle odst. 6, písm. a) tohoto článku, může výpravčí strojvedoucímu vydat i pro více mezistaničních úseků (viz [Čl. 456](#) odst. 2 tohoto předpisu).
- (8) Strojvedoucí je oprávněn odmítnout převzetí písemného rozkazu, sepsaného podle odst. 6 tohoto článku, v případě, že vyhodnotí, že není schopen dodržet podmínky jízdy **za zhoršených povětrnostních podmínek** (např. z důvodu hmotnosti vlaku, sklonových poměrů tratě apod.).
- (9) Odmítne-li strojvedoucí převzetí písemného rozkazu podle odst. 8 tohoto článku, výpravčí o této skutečnosti informuje provozního dispečera a dále jedná podle jeho pokynu.
- (10) Provozní dispečer, kterému je ohlášeno odmítnutí převzetí písemného rozkazu strojvedoucí podle odst. 8 tohoto článku, informuje o této skutečnosti příslušného dispečera dopravce a vyžádá si od dispečera dopravce další pokyny, se kterými seznámí výpravčího, který mu ohlásil nepřevzetí písemného **rozkazu**.

- (11) **Výpravčí** smí ukončit zpravování strojvedoucích písemnými rozkazy o zhoršené povětrnostní situaci, pokud sám zjistil zklidnění povětrnostní situace (tzn., že již nedochází jejím vlivem k ohrožování provozování dráhy a drážní dopravy) nebo mu zklidnění povětrnostní situace bylo ohlášeno.
- (12) Ustanovení odst. 12 tohoto článku platí i tehdy, dojde-li ke zklidnění povětrnostní situace v době trvání výstrahy ČHMÚ. Po zbytek trvání výstrahy musí výpravčí dále sledovat aktuální vývoj počasí. Trvá-li zhoršená povětrnostní situace i v době po uplynutí výstrahy ČHMÚ, výpravčí smí ukončit zmíněná opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy teprve poté, co sám zjistil její zklidnění nebo mu bylo ohlášeno.
- (13) Pokud, ale výpravčí zjistí sám nebo mu bylo ohlášeno, že silná vichřice vyvrací stromy, dochází k rozsáhlému plošnému pustošení lesních porostů a má ničivé účinky na pevné stavby, případně že dochází k zaplavení tělesa dráhy nebo jejího bezprostředního okolí, nepovolí odjezd vlaku, ohlásí tuto skutečnost nehodové pohotovosti PO (CDP) a dále postupuje podle [Čl. 455](#) tohoto předpisu.

Čl. 455 **Zastavení a obnovení provozu**

- (1) V případě, že za zhoršené povětrnostní situace dochází z důvodu silného větru (např. vichřice) k vyvracení stromů, k rozsáhlému plošnému pustošení lesních porostů a silný vítr má ničivé účinky na pevné stavby, případně že dochází k zaplavení tělesa dráhy nebo jejího bezprostředního okolí musí být provozování drážní dopravy zastaveno.
- (2) Byl-li pro zhoršenou povětrnostní situaci zastaven provoz, může být provoz obnoven:
- a) po provedení zápisu v telefonním zápisníku oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je v příslušném úseku provozuschopná, nebo
 - b) po ohlášení telekomunikačním zařízením oprávněným zaměstnancem OSPD, že dráha je provozuschopná (nemá-li oprávněný zaměstnanec OSPD možnost provedení zápisu do telefonního zápisníku). Ohlášení, že dráha je provozuschopná, může zaměstnanec OSPD provést i pro více mezistaničních úseků, jedná-li se o mezistaniční úseky, kde výpravčí, kterému tuto skutečnost ohlašuje, organizuje a řídí drážní dopravu, nebo
 - c) po ověření volnosti a průjezdnosti tratě jízdou PMD, o kterém provede výpravčí zápis do telefonního zápisníku.
- Ohlášení telekomunikačním zařízením podle písm. b) tohoto odstavce musí výpravčí vždy dokumentovat v telefonním zápisníku.
- (3) Provozní dispečer o zastavení/obnovení provozu bez prodlení informuje prostřednictvím vedoucího dispečera ústředního dispečera Správy železnic.
- (4) Ústřední dispečer Správy železnic o zastavení provozu a jeho obnovení bez prodlení vyrozumí prostřednictvím elektronické pošty kontaktní osoby dopravce.

Čl. 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 výpravní) zjišťuje:
- a) na pokyn výpravního zaměstnanec Správy železnic s odbornou způsobilostí pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení (je-li ve stanici přítomen) nebo
 - b) na pokyn výpravního jiný odborně způsobilý zaměstnanec (vyjma strojvedoucího) nebo
 - c) na pokyn výpravního strojvedoucí pochůzkou nebo jízdou posunového dílu (pouze volnost a průjezdnost koleje).
- Výpravní 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 dopravní s kolejovým rozvětvením platí ustanovení o posunu.
- (4) Zjištění volnosti, průjezdnosti koleje a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky) na širé trati zjišťuje:
- a) na pokyn výpravního strojvedoucí jízdou PMD (pouze volnost a průjezdnost koleje nebo výhybky) nebo
 - b) na pokyn výpravního 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 výpravnímu telekomunikačním zařízením.
- (7) Hlášení o výsledku zjištění volnosti, průjezdnosti a zjevné nepoškozenosti koleje (výhybky), musí výpravní 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 výpravní, v telefonním zápisníku podle odst. 7 a 8 tohoto článku, může výpravní 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 výpravní 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. 461 Nesjízdnost koleje

- (1) Zjistí-li zaměstnanec, že se k nesjízdnému místu již blíží vlak, PMD nebo posunový díl, musí dávat strojvedoucímu nebo zaměstnancům v čele sunutého posunového dílu, jedoucím po příslušné koleji, návest **Stůj, zastavte všemi prostředky**.
- (2) Stane-li se traťová kolej v některém místě neočekávaně nesjízdná, musí zaměstnanec, který nesjízdné místo zjistil, případ ohlásit ihned výpravní obou sousedních stanic a pokud možno i všem traťovým stanovištím. V hlášení uvede polohu nesjízdného místa, příčinu a rozsah nesjízdnosti. Hlášení telekomunikačním zařízením, musí výpravní 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. návštěí **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 návštěí **Stůj, zastavte všemi prostředky**. Prostřednictvím strojvedoucího tohoto vlaku (PMD, posunového dílu) zpraví traťová stanoviště a výpravčí sousedních stanic o nesjízdnosti místa.

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

Díl 1 Vozidla trvale nezaručující součinnost s kolejovými úseky

Čl. 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 upamatovávací pomůckou, aby nemohlo dojít k dovolení vjezdu vlaku na kolej, obsazenou tímto vozidlem.
- (4) Další případné podmínky vyplývající z místních poměrů musí být uvedeny v ZDD.

Díl 2 Dlouhodobě odstavená vozidla

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 SZS 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 odhlášce, 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. 470 **Obnovení šuntovací schopnosti koleje**

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

Kapitola XIX Přechodná ustanovení

Díl 1

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

Díl 2

Návěsti 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.

Kapitola XX Zmocňovací a závěrečná ustanovení

Čl. 484 Zmocňovací ustanovení

- (1) Předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ včetně příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.
- (2) Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztahná ustanovení předpisu SŽDC N1.
- (3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je gestorský útvar³³ předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

Čl. 485 Závěrečná ustanovení

- (1) Dnem účinnosti předpisu D1 zrušuji:
 - 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-GR – 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-GR-O11, účinnost 8. října 2019)
 - d) SŽDC D1/MP1 – Pomůcky GVD k jízdnímu řádu 2019.
(č.j. 56654/2018-SŽDC-GR-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

³³ V době schválení tohoto předpisu je to Odbor řízení provozu.

- (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)
- 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	Doplňek s technickými údaji k Dopravním předpisům
SŽDC (ČSD) D110/T110	Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení
SŽDC E11	Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
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

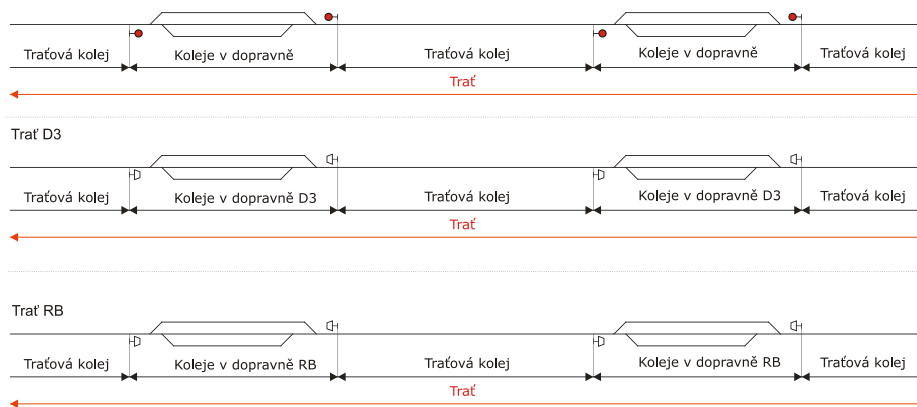
Obsah

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

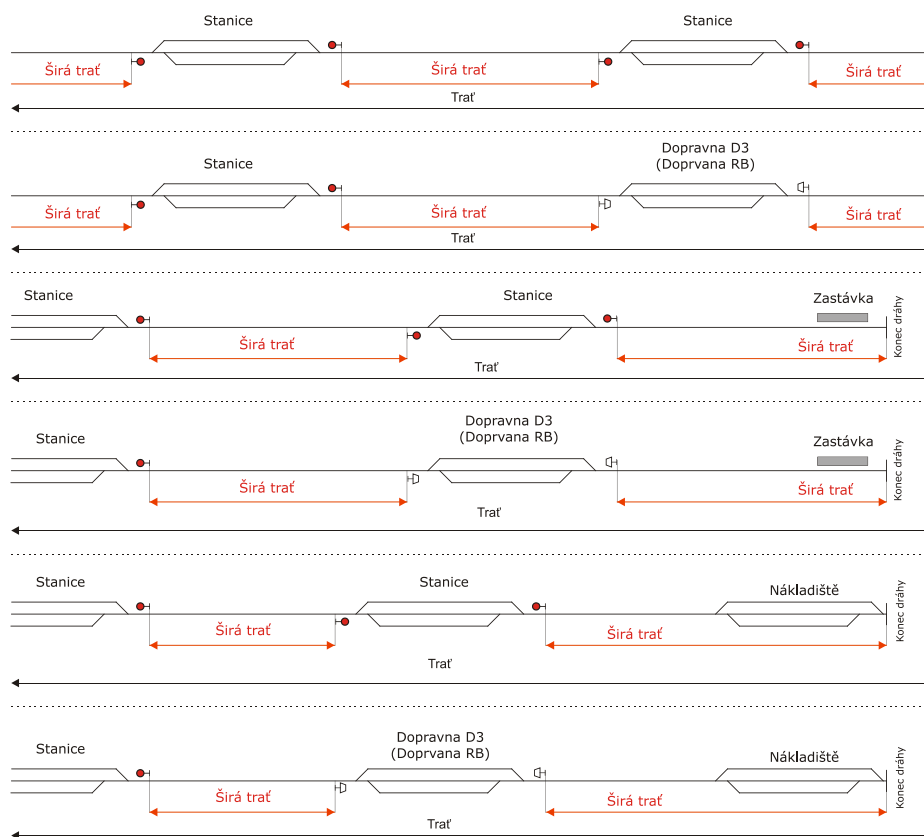
A.1.1 Trať je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku nebo posunu mezi dopravními (dále jen „PMD“), rozdělená na úseky trati mezi dopravními s kolejovým rozvětvením a na koleje v dopravních.

Trať podle předpisu SŽ D1



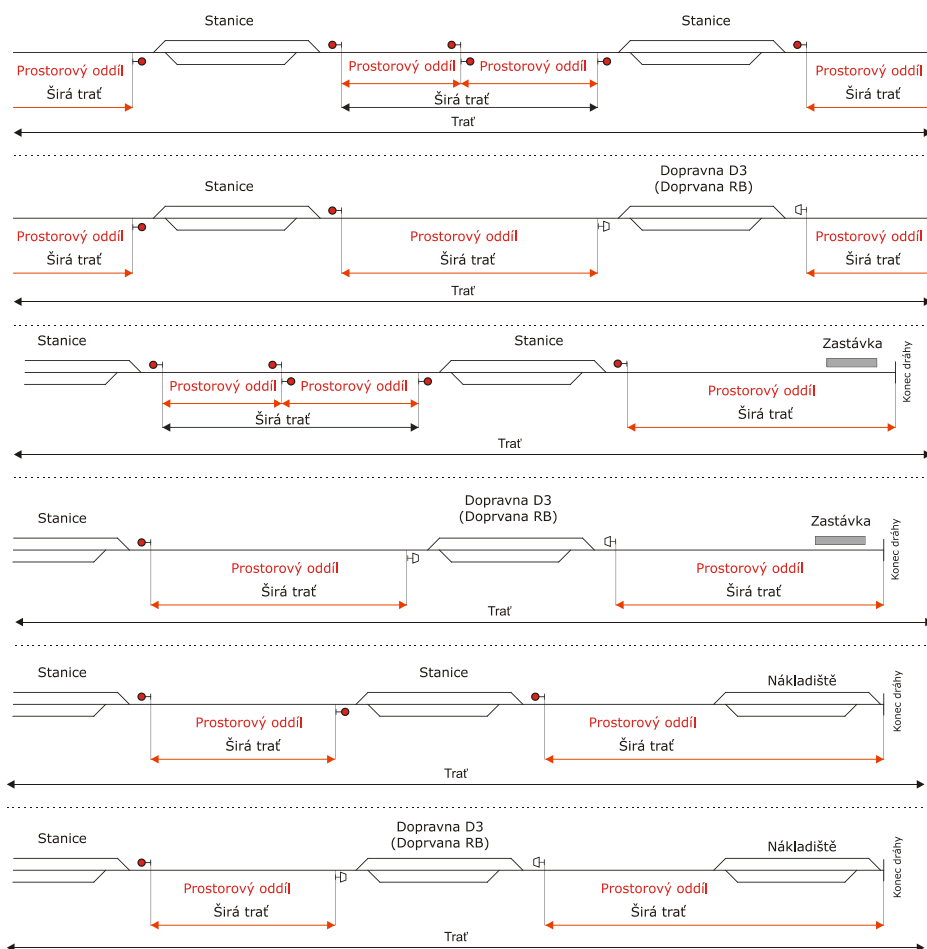
Obrázek A.1

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.



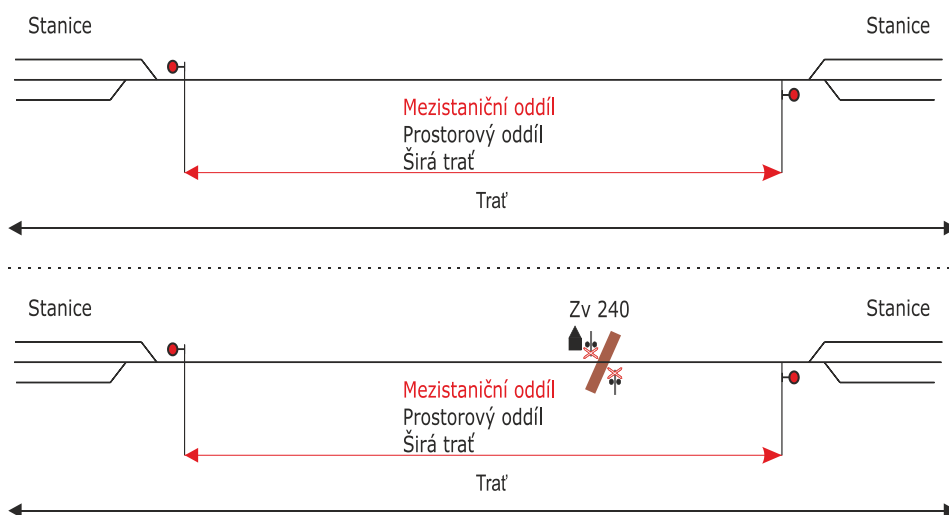
Obrázek A.2

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.

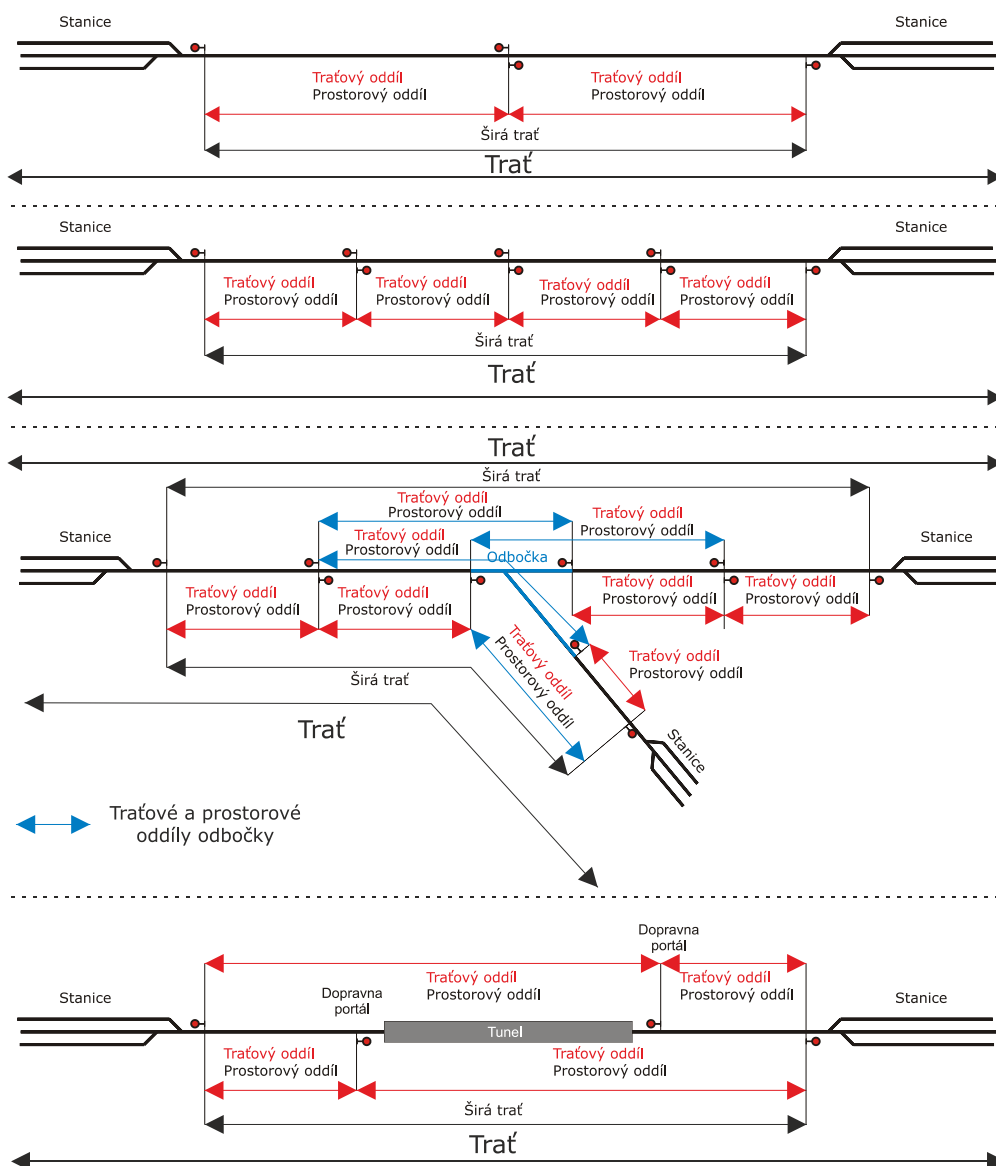


Obrázek A.4

A.1.5 Traťový oddíl je prostorový oddíl, ohraničený alespoň z jedné strany:

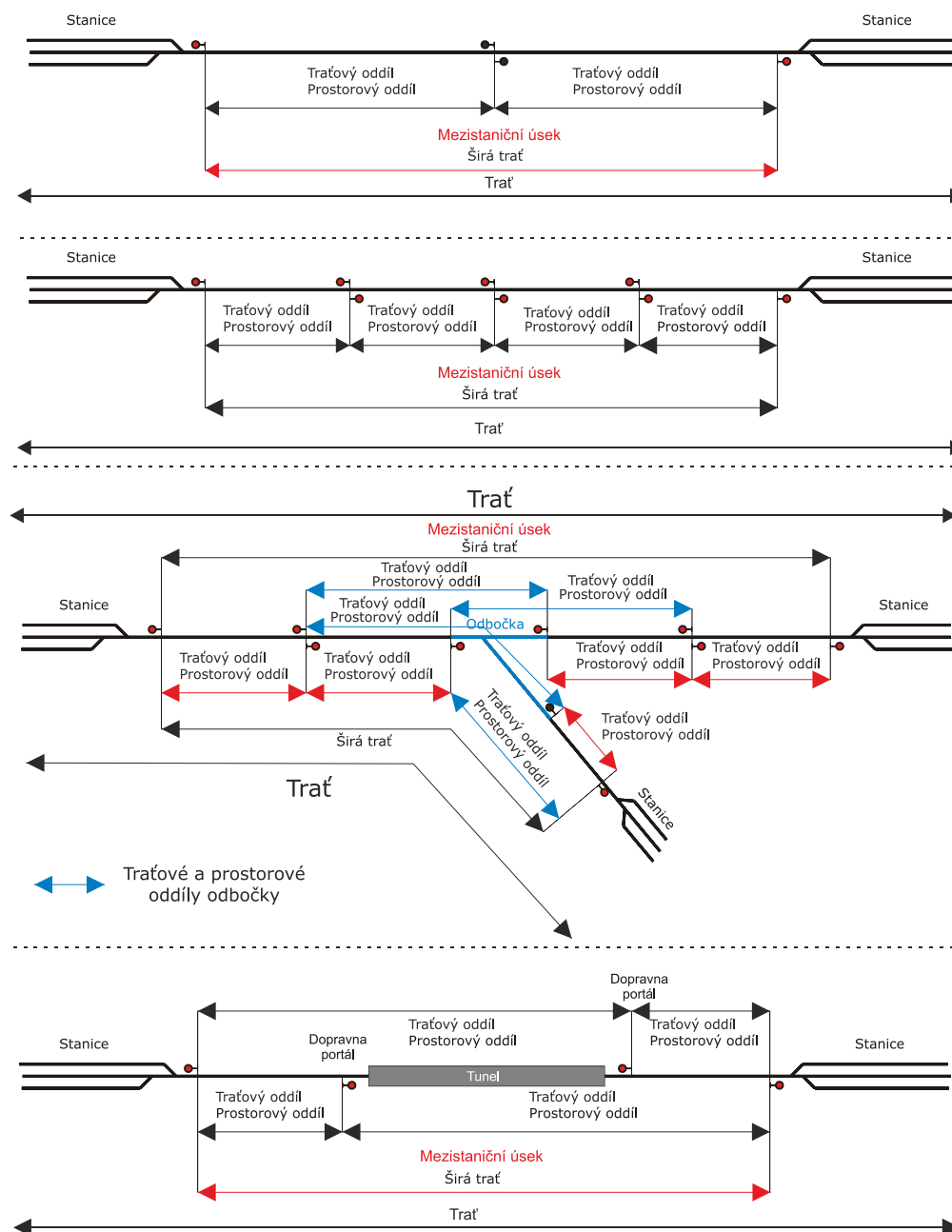
- a) oddílovým návěstidlem nebo

- 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.

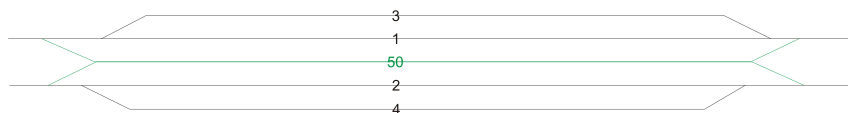


Obrázek A.6

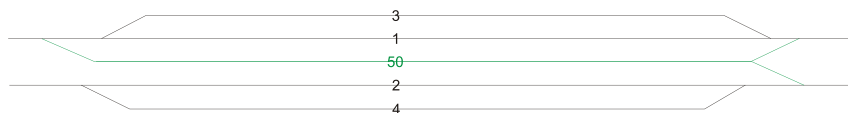
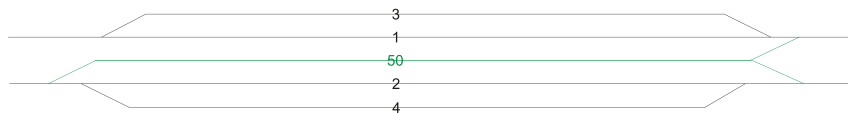
A.2 Staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi

Varianty číslování kolejí, které leží mezi hlavními kolejemi.

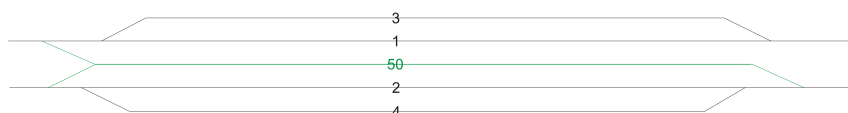
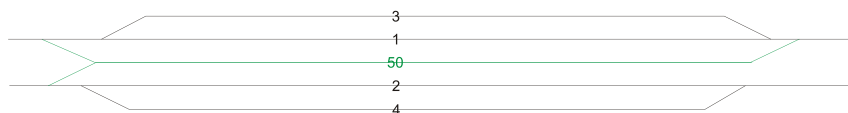
Varianta A



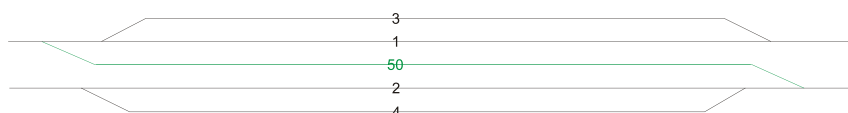
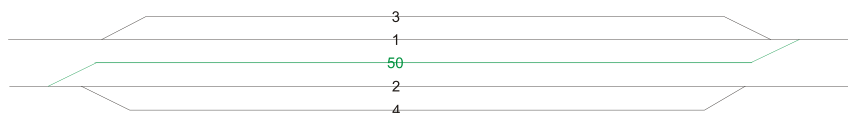
Varianta B



Varianta C

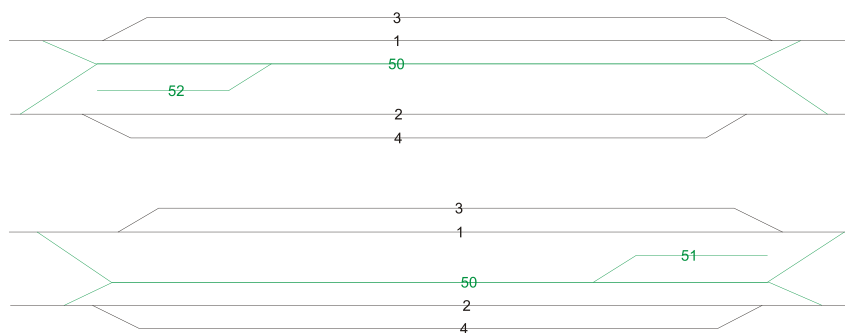


Varianta D

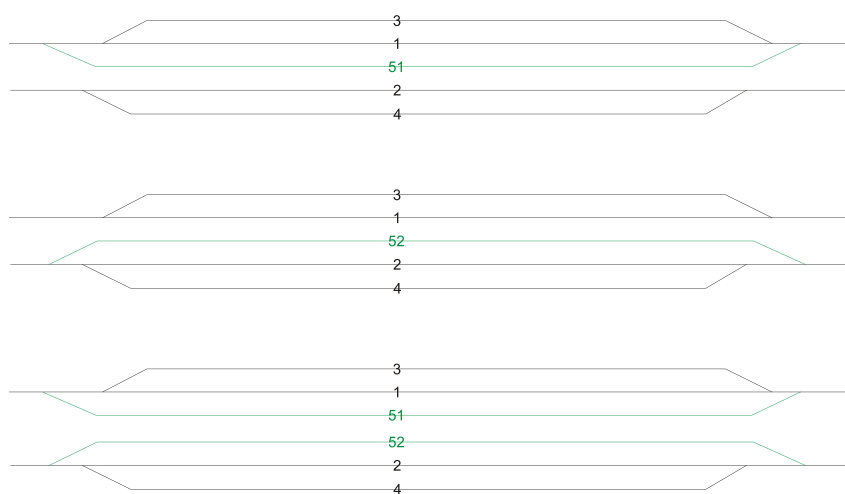


Obrázek A.7 (pokračování)

Varianta E



Varianta F

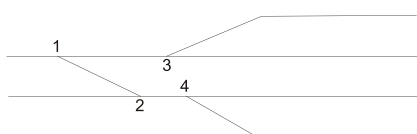


Obrázek A.7 (dokončení)

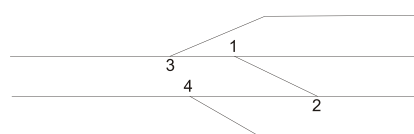
A.3 Číslování výhybek v rámci přestavby stanice

Příklady číslování výhybek v rámci přestavby stanice.

Původní stav

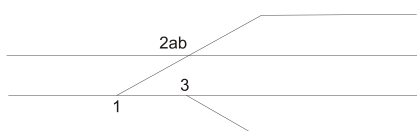


Nový stav v rámci přestavby

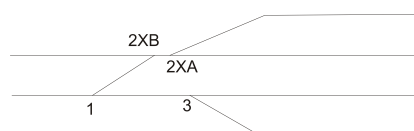


Obrázek A.8

Původní stav



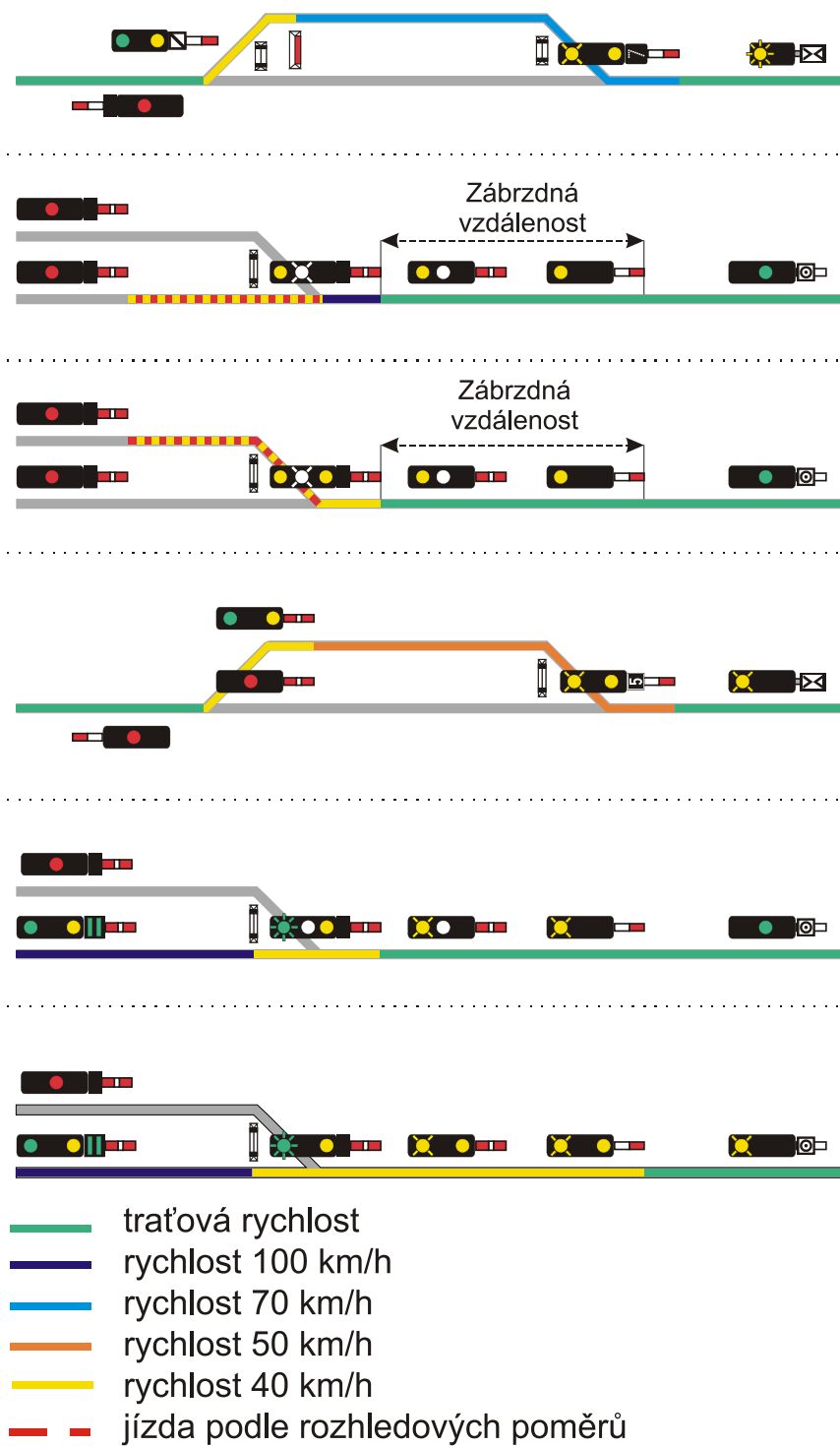
Nový stav v rámci přestavby



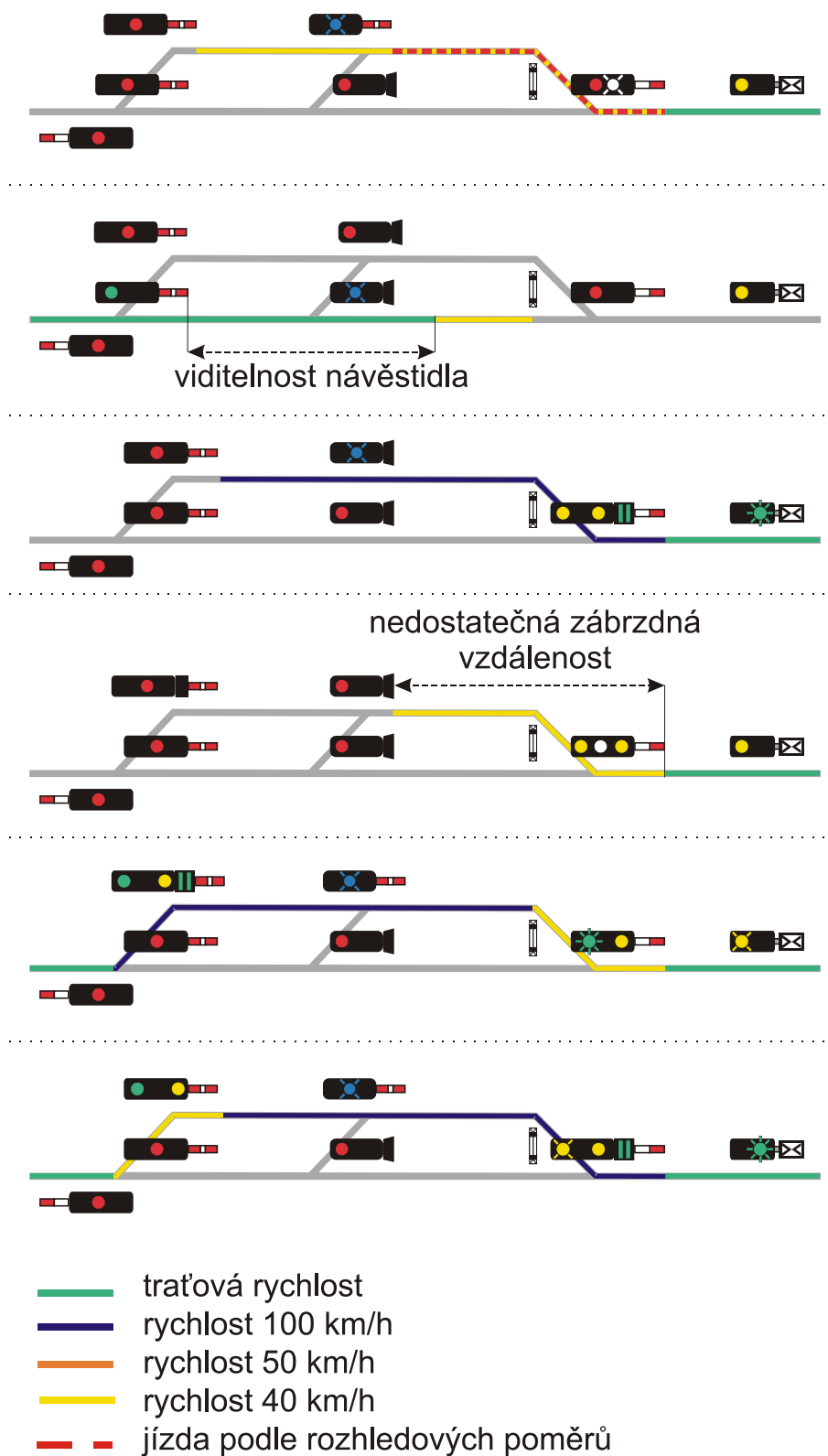
Obrázek A.9

A.4 Pokyny návěstmi hlavních návěstidel

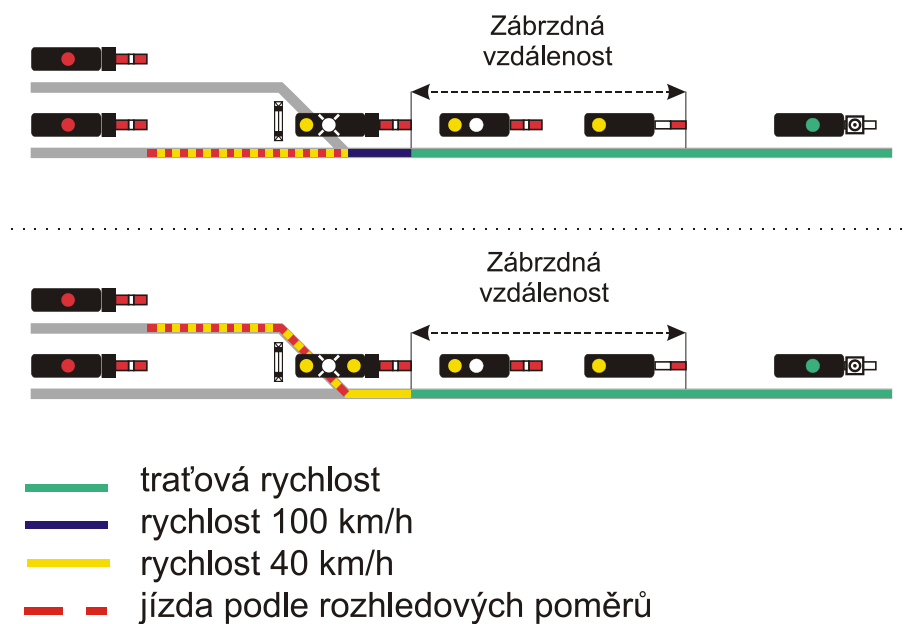
Příklady pokynů vyjádřených návěstmi hlavních návěstidel.



Obrázek A.10 (pokračování)

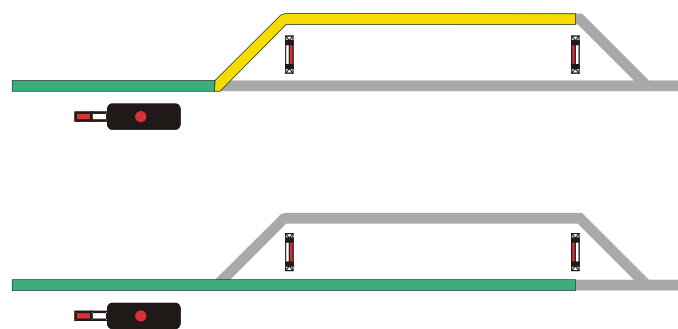


Obrázek A.10 (pokračování)

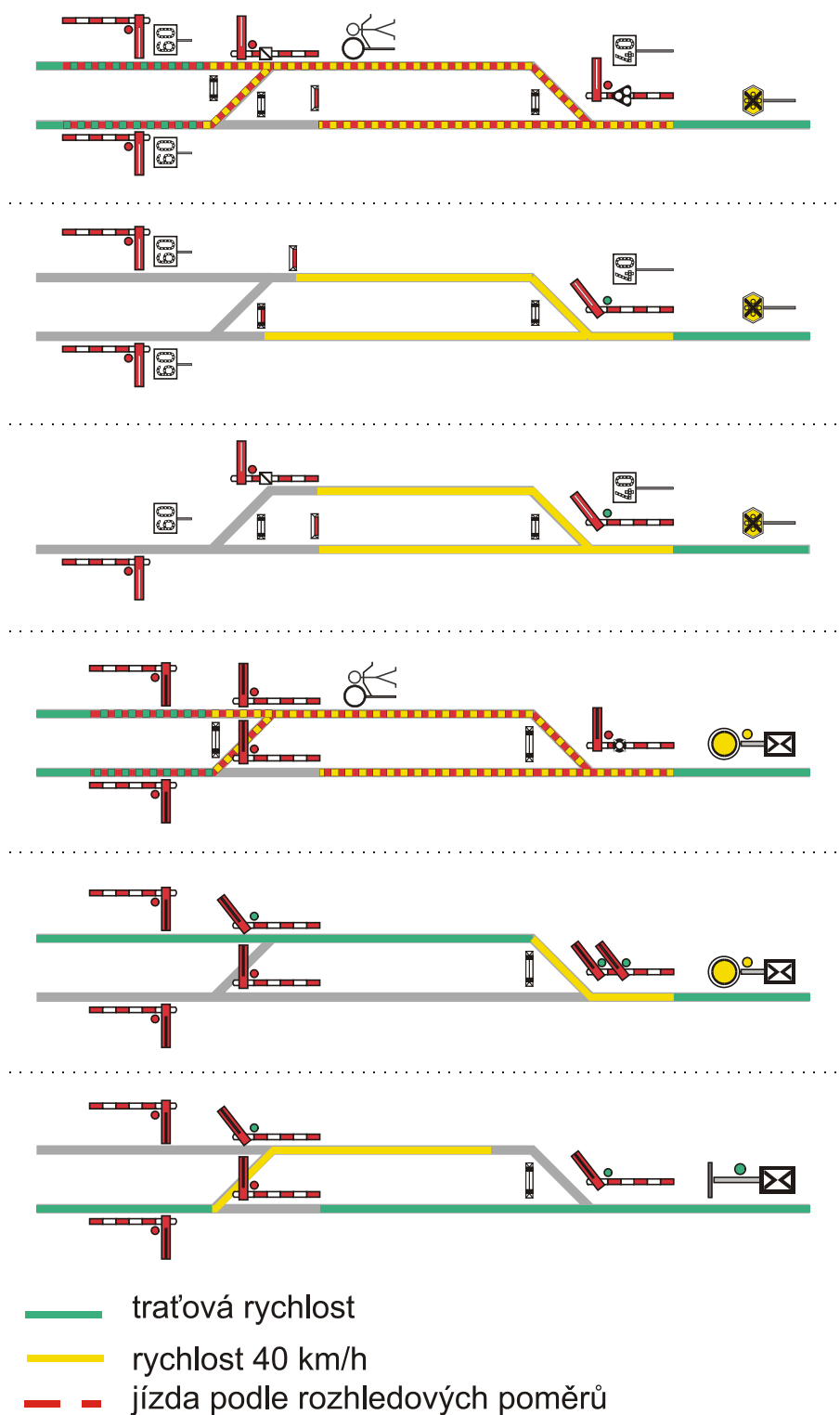


Obrázek A.10 (dokončení)

Odjezd ze stanice bez odjezdových návěstidel



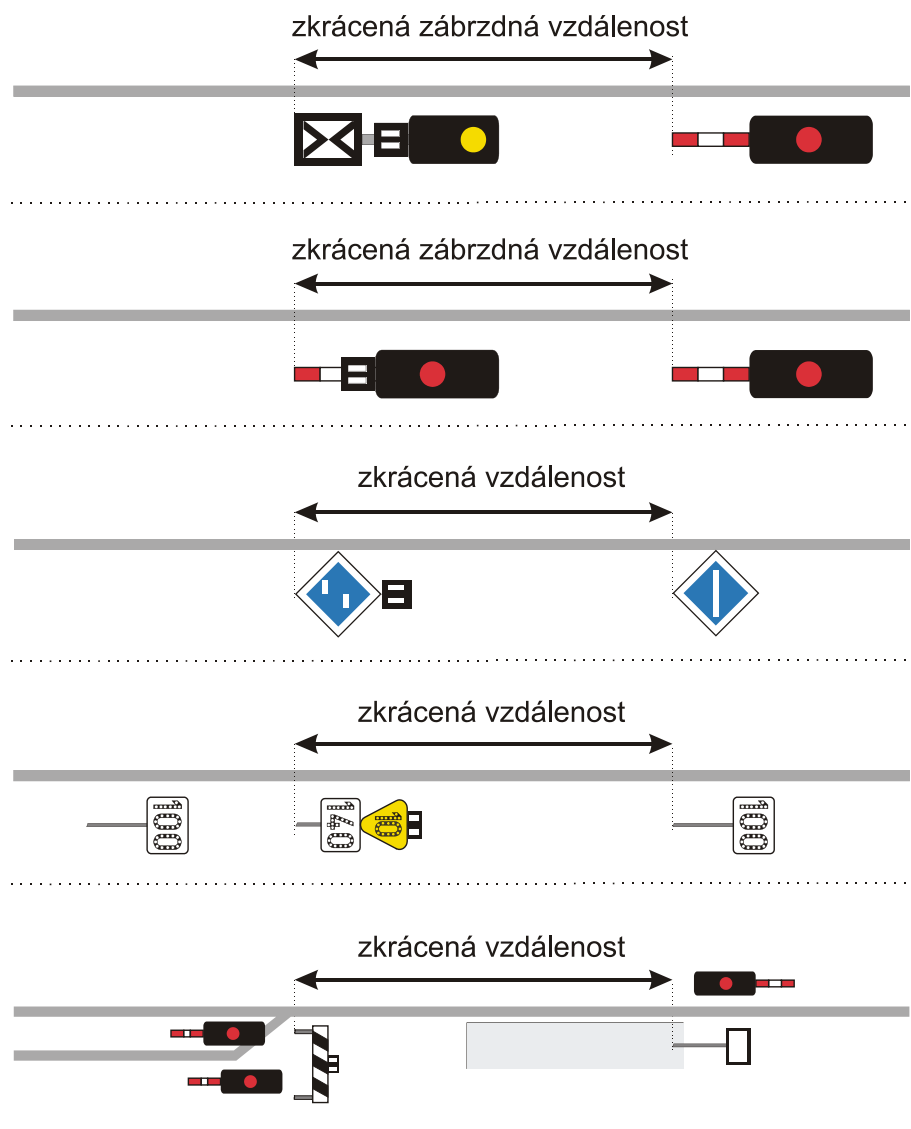
Obrázek A.11



Obrázek A.12

A.5 Návěsti pro zkrácenou vzdálenost

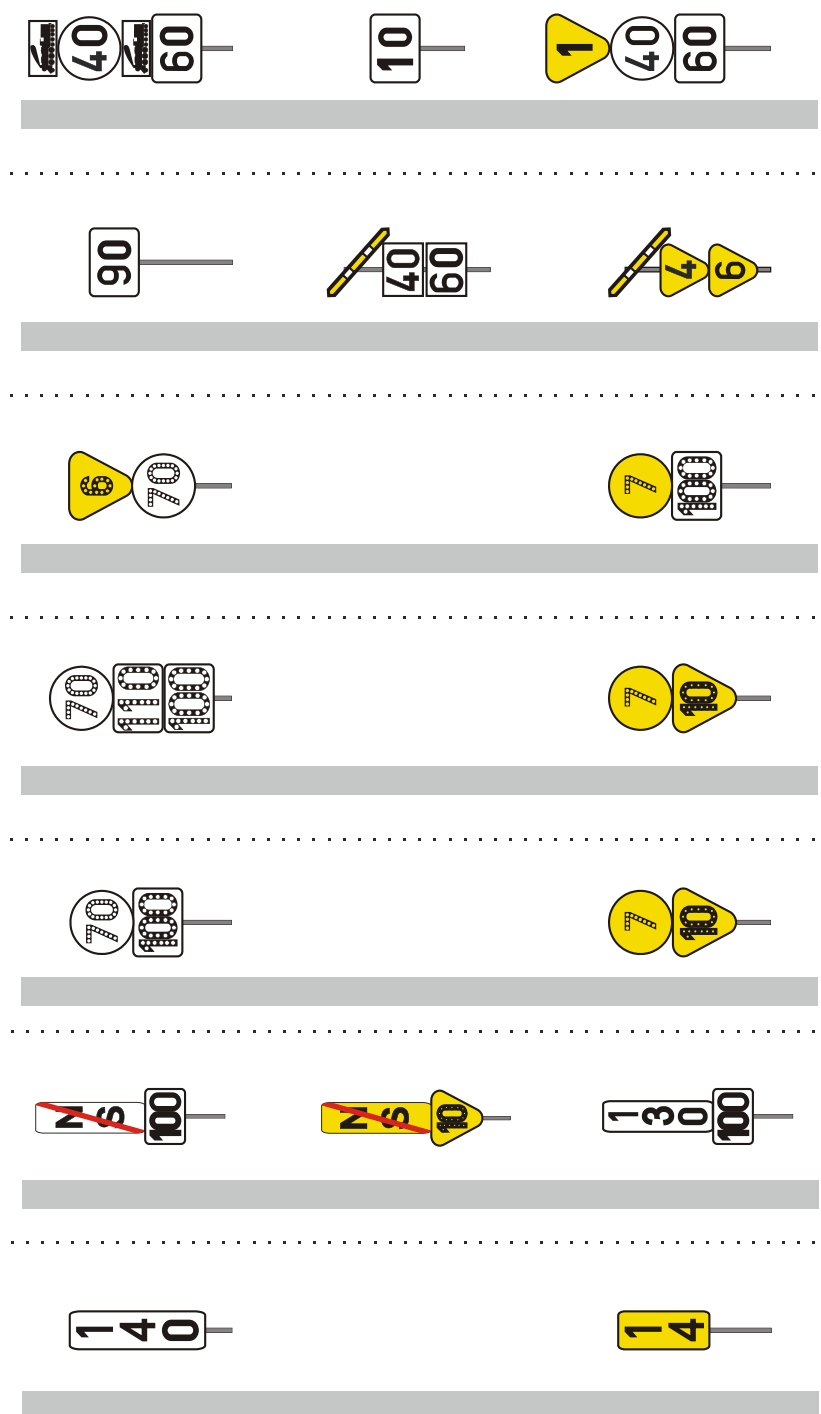
Příklady umístění návěstidel pro zkrácenou vzdálenost.



Obrázek A.13

A.6 Návěstidla pro traťovou rychlost

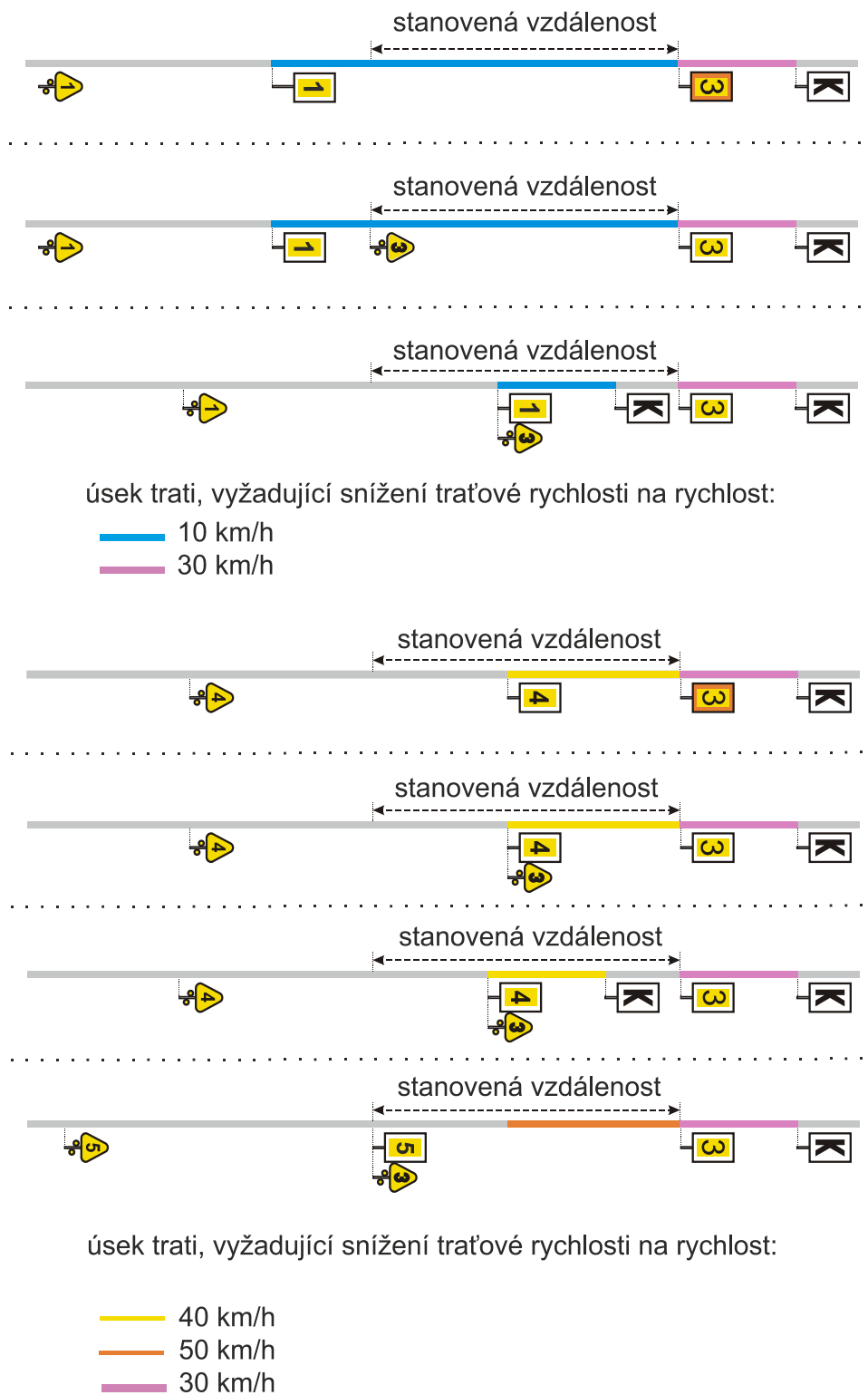
Příklady seskupení návěstidel pro traťovou rychlost.



Obrázek A.14

A.7 Návěsti pro pomalou jízdu

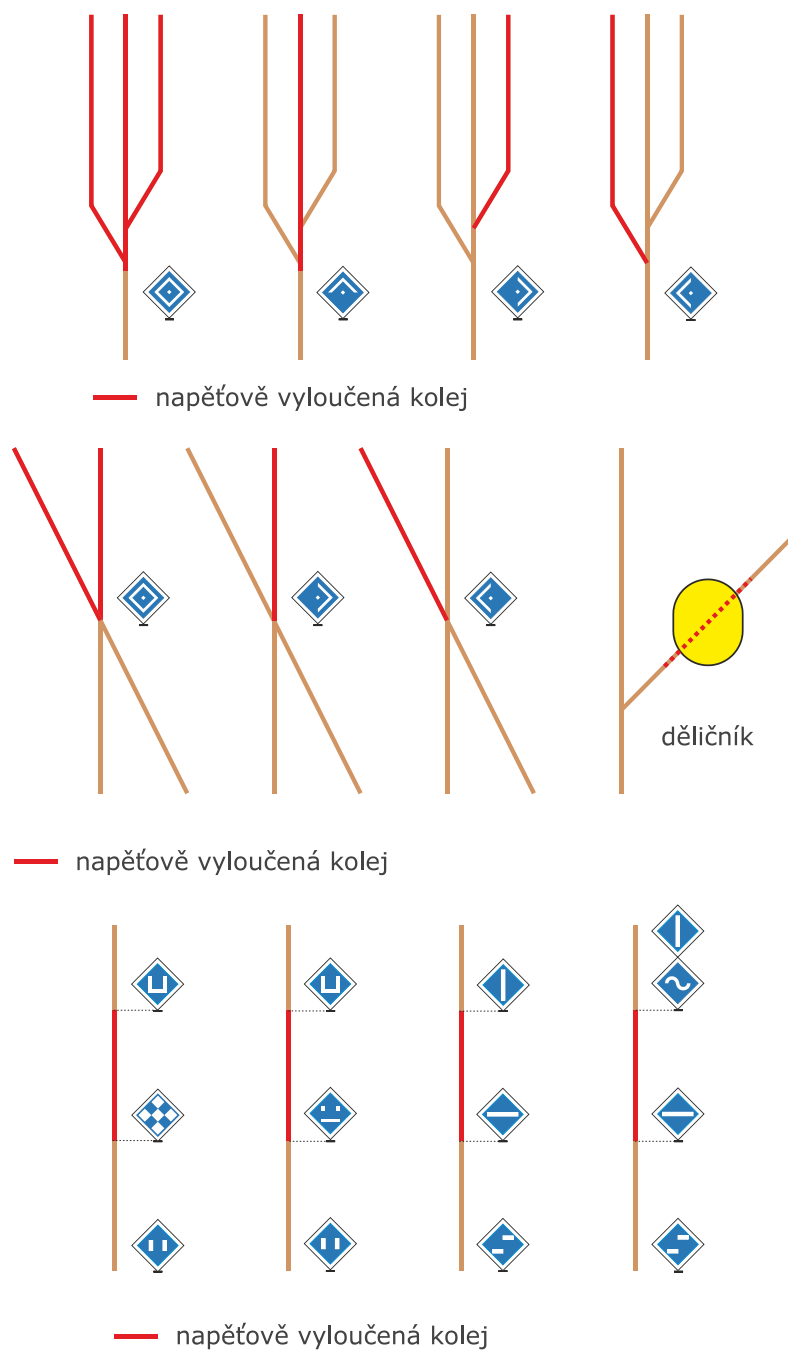
Příklady umístění návěstidel pro pomalou jízdu.



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 přednosta 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 přednosta 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 přednosta PO (ředitele CDP), náměstka přednosta 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 rukovětí
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** Sbírka 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 výpravčích, 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 nejnepríznivějších rozhodných spádů na jednotlivých kolejích. U velkých stanic možno se souhlasem přednosty PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem) uvést jen část stanice.
- 3) Tabulky následných mezidobí (pokud jsou příslušným odborem Správy železnic³⁴ 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 přednosta PO (ředitele CDP nebo jím stanoveným zástupcem).
- 10) Záznamní tabule (upravená podle místních poměrů). Nutnost zřízení určí přednosta 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.

³⁴ 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 odhlásek 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 trať 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]

C.1.3 Dopravní deník

[illegible]

[illegible]

- 247

- 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
----------------	----------	----------------------------	-----------------------	-------------------	----------------	----------	----------------------------	-----------------------	-------------------

C.1.4.1	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.
C.1.4.2	Na titulní straně tiskopisu musí být zaznamenány tyto údaje: <ul style="list-style-type: none"> 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.1.4.3	Zápisy v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty zapisuje zaměstnanec současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.
C.1.4.4	Zaměstnanci, kteří hlásí volnost a správné postavení vlakové cesty za staveb nebo stanovišť, zapisou vždy do příslušných sloupců číslo vlaku a číslo koleje ohlášené

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

a) do sloupce 1 zapíše číslo PMD;

ba) u odjíždějícího PMD:

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

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

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

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

[illegible]

[illegible]

- C.1.5.1** Zapisník odhlášek a předvídaných 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 předvídaných 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 „Předvídaný 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 předvídaných odjezdů, aby do něho bylo možno

zapisovat i veškeré údaje jako do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

C.1.6 Zápisník předvídaných odjezdů

[illegible]

C.1.6.1 Zápisník předvídaných odjezdů je tiskopis, do kterého závoráři zapisují předvídané odjezdy a údaje o jízdách PMD.

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

a) název dopravny, ve které je tiskopis veden;

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

- 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"/>	<p>Jedte k přejezdům, k centrálnímu přechodu vybavenému výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK)</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>v km mezi¹⁾ a²⁾</p> <p>se zvýšenou opatrností!</p>
2	<input type="checkbox"/>	<p>Z dopravny / od km*)</p> <p>do dopravny / do km*)</p> <p>nařizují jízdu podle rozhledových poměrů.</p>
3	<input type="checkbox"/>	<p>Z dopravny / od km*)</p> <p>do dopravny / do km*)</p> <p>dodržte podmínky jízdy za zhoršených povětrnostních podmínek.</p>
4	<input type="checkbox"/>	<p>Jiné příkazy:</p>

V
(místo vydání)

Podpis / příjmení strojvedoucího

dne 20

Podpis / příjmení výpravčího
(strážníka oddílu)

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒

Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrťává.
Nepoužité řádky v pokynu 1 škrtněte šikmou čarou.

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

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

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

Pokyn 3

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

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

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

Pokyn 3a)

Označuje se křížkem a vyplňuje se v případě, že:

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

V případě, že se pokyn 3a) neoznačuje křížkem a nevyplňuje se, text pokynu 3a) se 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 Portálu) se strojvedoucí zpravuje o tom, že pojede v mezistaničním oddílu (text rozkazu Pv v pokynu 3 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 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 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 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 brzdí vozidel,
brzdící váha t.
V soupravě je:
..... vozidel s brzdami stupňovitě neodbrzdovatelnými
..... 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 označen křížkem ☐ nebo ☒ nebo
Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovně.
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtnává.
Nepoužítě řádky v pokynu s škrtnutím šikmou čarou.
? Nehodící se škrtněte.
Pokud pokyn není možno zapsat na příjím rozkazu i po jeho vydání
(nemusí být na přeprase).
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 neobsahuje. 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 nevyloučené 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 strojevedoucího
Podpis / příjemci zaměstnance pro řízení sledu

Platný pokyn označte křížkem ☒ nebo ☒
Číslo traťové koleje se vždy vyplňuje slovy.
Nehodící se pokyn rozkazu se neproškrtně.
*) 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 příjím rozkazu i po jeho vyřazení (nemusí být na prvopase).

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.