

SŽ PPD-01/2024

Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy

Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

ve znění změny č. 1

účinnost od 1. července 2024

(účinnost od 1. ledna 2025)

Schváleno pod čj. 28422/2024-SŽ-GŘ-O11
dne 6. května 2024

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

ANOTACE

Pokyn provozovatele dráhy stanovuje pravidla pro provozování dráhy na tratích vybavených traťovou částí evropského vlakového zabezpečovače, které provozuje Správa železnic, státní organizace.

KLÍČOVÁ SLOVA

pokyn provozovatele dráhy; výhradní provoz; ETCS úroveň 2, ETCS STOP, výluka ETCS

SŽ PPD-01/2024

**Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy
Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro
tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
ve znění změny č. 1**

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

© Správa železnic, státní organizace, 2024

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

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval
změna č. 1	95830/2024-SŽ-GŘ-O11	1. ledna 2025	Štrinclová

OBSAH

	strana
ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH.....	3
OBSAH	4
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	6
ZKRATKY A ZNAČKY.....	8
ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	11
článek 1 Všeobecná ustanovení	11
článek 2 Závaznost pokynu.....	12
článek 3 Povinnosti zaměstnanců uzavírajících smlouvy.....	12
článek 4 Grafická úprava pokynu	12
článek 5 Základní pojmy.....	13
ČÁST DRUHÁ PÍSEMNÉ ROZKAZY	14
článek 6 Druhy písemných rozkazů	14
článek 7 Používání ETCS písemných rozkazů	15
článek 8 Používání písemných rozkazů podle vzorů uvedených v předpisu D1 ČÁST PRVNÍ	15
ČÁST TŘETÍ ETCS ÚROVNĚ 2	16
kapitola I Návěstidla a návěsti.....	16
článek 9 Úvodní ustanovení	16
článek 10 Návěsti hlavních návěstidel s absolutním významem návěsti Stůj.....	16
článek 11 Oddílová návěstidla automatického bloku s permissivním významem návěsti Stůj.....	17
článek 12 Přejchod do módu Nedovolené projetí (TR).....	18
článek 13 Přivolávací návěst	21
článek 14 Štít Op.....	22
článek 15 Poruchy oddílových návěstidel automatického bloku	22
článek 16 Návěsti pro evropský vlakový zabezpečovač	22
článek 17 Označovací štítky lokalizačních značek	25
kapitola II Rychlostníky	26
kapitola III Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení	27
kapitola IV Posun a posun mezi dopravami	28
článek 18 Posun – všeobecná ustanovení.....	28
článek 19 Změna jízdy vlaku v jízdu posunového dílu bez zastavení.....	28
článek 20 Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení.....	29
článek 21 Uvolnění zadního námezníku po zastavení vlaku.....	29
článek 22 Uvolnění zadního námezníku bez zastavení vlaku	30
článek 23 Posun za označnick	31
článek 24 Posun mezi dopravami	31
kapitola V Výprava vlaku a uvedení vlaku do pohybu	32
článek 25 Výprava vlaku jedoucího s aktivním ETCS	32
článek 26 Postupy při výpravě vlaku nebo uvedení vlaku do pohybu	32
článek 27 Jízda vlaku v ETCS oddílech.....	33
kapitola VI Výměra brzdících procent vlaku jedoucího s aktivním evropským vlakovým zabezpečovačem..	35
článek 28 Určení rychlosti a potřebných brzdících procent pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS	35
článek 29 Nejvyšší stanovené rychlosti pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS	35
kapitola VII Vypnutí traťové části ETCS	36
článek 30 Všeobecná ustanovení	36
článek 31 Zahájení vypnutí ETCS.....	38
článek 32 Ukončení vypnutí ETCS	38

kapitola VIII Poruchy ETCS a GSM-R	39
článek 33 Všeobecná ustanovení	39
článek 34 Poruchy balízových skupin	39
článek 35 Poruchy datové komunikace traťové části GSM-R	40
článek 36 Poruchy RBC.....	41
článek 37 Poruchy mobilní části ETCS ve výhradním provozu ETCS	41
článek 38 Poruchy mobilní části ETCS ve smíšeném provozu ETCS	42
kapitola IX Předpokládané a nepředpokládané výluky ETCS	44
článek 39 Všeobecná ustanovení	44
článek 40 Zpravování vlaků o výluce ETCS a vypnutí ETCS	44
ČÁST ČTVRTÁ ETCS STOP	45
článek 41 Základní pojmy	45
článek 42 Všeobecná ustanovení	45
článek 43 Návěsti pro ETCS STOP	46
článek 44 Výprava vlaku jedoucího s aktivním ETCS.....	47
článek 45 Posun – všeobecná ustanovení.....	47
článek 46 Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení	47
článek 47 Posun za označnick	47
článek 48 Posun mezi dopravnami	47
článek 49 Přejechod do módu Nedovolené projetí (TR).....	48
článek 50 Poruchy traťových elektronických jednotek a balízových skupin.....	49
článek 51 Poruchy mobilní části ETCS.....	50
ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	51
CITOVANÉ DOKUMENTY	52
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY	52

ROZSAH ZNALOSTÍ

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

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

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

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci Správy železnic, kteří se podílejí na vzdělávání zaměstnanců, na školení, zkouškách a předpisové činnosti (OZ D-12)	úplná znalost celého pokynu
zaměstnanci Správy železnic, kteří řídí nebo kontrolují výkon dopravní služby na tratích vybavených ETCS (OZ D-12)	úplná znalost celého pokynu
zaměstnanci Správy železnic, kteří zpracovávají smlouvy podle čl. 2 odst. 2, písm. <u>b)</u> a <u>c)</u> tohoto předpisu	úplná znalost článek: 2 a 3
zaměstnanci Správy železnic, kteří zpracovávají nebo přidělují kapacitu dráhy (OZ D-10)	informativní znalost čl. 1–3, 5–11, 21–22, 25–30
zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy, kteří vykonávají dopravní službu na tratích s ETCS úrovně 2 (OZ D-07 a OZ D-08)	informativní znalost ČÁST PRVNÍ – celá ČÁST DRUHÁ – celá ČÁST TŘETÍ – celá ČÁST PÁTÁ – celá
zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy, kteří vykonávají dopravní službu na tratích s ETCS STOP (OZ D-07 a OZ D-08, ND-300/D)	informativní znalost ČÁST PRVNÍ – celá ČÁST DRUHÁ – celá ČÁST ČTVRTÁ – celá ČÁST PÁTÁ – celá

(pokračování)

(dokončení)

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci Správy železnic s odbornou způsobilostí k řízení drážního vozidla s aktivním ETCS na tratích vybavených ETCS	informativní znalost ČÁST PRVNÍ, článek: 1, 2, 4–5, ČÁST DRUHÁ – celá ČÁST TŘETÍ, článek: 9–29, 33, 35 odst. (1), 36 odst. (2) a (3), 37, 38 Kapitola II – celá Kapitola III – celá ČÁST ČTVRTÁ – celá ČÁST PÁTÁ – celá
zaměstnanci dopravce, kteří využívají dráhu vybavenou ETCS	informativní znalost ČÁST PRVNÍ, článek: 1, 2, 4–5, ČÁST DRUHÁ – celá ČÁST TŘETÍ, článek: 9–29, 33, 35 odst. (1), 36 odst. (2) a (3), 37, 38 Kapitola II – celá Kapitola III – celá ČÁST ČTVRTÁ – celá ČÁST PÁTÁ – celá

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

Provozovatel drážní dopravy (dále též „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.

ZKRATKY A ZNAČKY

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

eDAP.....	elektronická knihovna dokumentů a předpisů
AB	automatický blok
BG	balízová skupina (z angl. „Balise Group“)
CDP	centrální dispečerské pracoviště
DMI	rozhraní strojvedoucí – mobilní část ETCS (z angl. „Driver Machine Interface“)
DV	dopravní výnosy
DŽDC.....	dispečer železniční dopravní cesty
EOA	konec oprávnění k jízdě (z angl. „End of Authority“)
ETCS.....	evropský vlakový zabezpečovač (z angl. „European Train Control System“)
G-STOP	generální STOP
GSM-R	Globální systém mobilní komunikace pro železnici (z angl. „Global System for Mobile Communication for Railway“)
JOP.....	jednotné obslužné pracoviště
LEU.....	traťová elektronická jednotka (z angl. „Lineside Electronic Unit“)
MA.....	oprávnění k jízdě
ND.....	nástavbová zkouška
NTC	národní vlakový zabezpečovač (z angl. „National Train Control system“)
OŘ.....	oblastní ředitelství
OSPD	organizační složka provozovatele dráhy Správa železnic, odpovídající za provozuschopnost dráhy ¹
OUZZ	organizace udržující zabezpečovací zařízení
OZ	odborná zkouška
OZOV.....	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PMD	posun mezi dopravami
PN	přivolávací návěst
PPD	pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy
PPV.....	pracoviště pohotovostního výpravčího
Pv.....	příkaz vlaku
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RBC	radiobloková centrála (z angl. „Radio Block Centre“)
RDP	regionální dispečerské pracoviště
RPN	ruční přivolávací návěst
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (předcházející název organizace Správa železnic, státní organizace)
TJŘ.....	tabelární jízdní řád

¹ V době schválení tohoto pokynu je to úsek provozuschopnosti infrastruktury OŘ

TTPtabulky traťových poměrů
TZZtraťové zabezpečovací zařízení
ZDDzákladní dopravní dokumentace

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jednotlivě jen „Statut“ a „SŽ“ nebo „Správa železnic“) tento pokyn provozovatele dráhy SŽ PPD-01/2024 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy; Doplnující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (dále též „pokyn“, „tento pokyn“ nebo „tohoto pokynu“).

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

článek 1 Všeobecná ustanovení

- (1) Tento pokyn:
- a) doplňuje a upřesňuje ustanovení předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) – Evropský vlakový zabezpečovač ETCS (dále jen „předpis Z8“),
 - b) upravuje a doplňuje některá ustanovení předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ – Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem (dále jen „předpis D1 ČÁST PRVNÍ“),
 - c) doplňuje ustanovení předpisu SŽ D5-1 – Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček
- na tratích vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem (dále též „ETCS“).
- (2) Tento pokyn platí pouze pro provozování dráhy a drážní dopravy na tratích vybavených funkční traťovou částí evropského vlakového zabezpečovače (dále též „trať vybavená ETCS“) provozovaných Správou železnic.
- (3) Pokud je v tomto pokynu použito slovní znění „písemný rozkaz“, rozumí se tím písemný rozkaz podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ. Pokud je v tomto pokynu použito slovní znění „ETCS písemný rozkaz“, rozumí se tím písemný rozkaz podle předpisu Z8.
- (4) Ustanovení tohoto pokynu platná pro výpravčího jsou platná i pro traťového dispečera nebo dirigujícího dispečera. Jsou-li ustanovení tohoto pokynu platná pouze pro traťového dispečera nebo dirigujícího dispečera, je to v příslušném ustanovení tohoto pokynu přímo uvedeno.
- (5) Pro pokyny dávané telekomunikačním zařízeními podle tohoto pokynu výpravčí použije telekomunikační zařízení se záznamem hovoru. V případě poruchy záznamového zařízení nebo v případě, kdy není možné použít telekomunikační zařízení se záznamem hovoru, musí výpravčí hovor vždy zapsat do telefonního zápisníku.

Ustanovení o dokumentaci hovoru do telefonního zápisníku neplatí v případě, že je strojvedoucímu diktován písemný rozkaz a výpravčí si tento písemný rozkaz také sepisuje.

článek 2 Závaznost pokynu

- (1) Tento pokyn stanovuje povinnosti zaměstnanců Správy železnic a zaměstnanců dopravce.
- (2) Tento pokyn, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro:
 - a) všechny zaměstnance Správy železnic, kteří vykonávají pracovní činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy na tratích vybavených ETCS a mají stanovenou odbornou znalost tohoto pokynu;
 - b) všechny dopravce, kteří využívají dráhu provozovanou Správou železnic, vybavenou ETCS k provozování drážní dopravy vozidly se zapnutou aktivní mobilní částí ETCS;
 - c) právnické 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 na tratích vybavených ETCS, a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

článek 3 Povinnosti zaměstnanců uzavírajících smlouvy

Zaměstnanci, odpovědní za uzavírání smluv podle čl. 2 odst. (2) písm. b) a c) tohoto pokynu, (je-li součástí předmětu smlouvy provozování drážní dopravy na tratích vybavených ETCS) jsou povinni v příslušné smlouvě zakotvit smluvní závazek dodržování ustanovení tohoto pokynu.

článek 4 Grafická úprava pokynu

- (1) V tomto pokynu jsou textem psaným:
 - a) **tučným písmem** uvedeny názvy základních pojmů, vysvětlovaných v čl. 5 tohoto pokynu, názvy návěstí a názvy provozních módů a jejich zkratky;
 - b) *(kurzívou v závorce)* uvedeny popisy návěstí, které jsou rozhodující pro jejich realizaci;
 - c) *„kurzívou v uvozovkách“* uvedena závazná slovní znění pokynů, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a která nesmějí být měněna. Výjimkou jsou změny:
 - druh a název dopravní,
 - druhu a označení návěstidel,
 - kilometrických a časových údajů,a to i s příslušnými předložkovými vazbami.
- (2) Podtržení čísla XXX nebo písmena x znázorňuje hypertextový odkaz na příslušný článek, odstavec nebo pododstavec v tomto pokynu. Hypertextový odkaz funguje pouze v elektronické verzi pokynu.

Článek 5 Základní pojmy

- (1) Pro účely tohoto pokynu jsou nadefinovány níže uvedené základní pojmy.
- (2) Základní pojmy použité v tomto pokynu a v tomto pokynu nedefinované jsou definovány v předpise D1 ČÁST PRVNÍ anebo v předpise Z8.
- (3) **Jízda s aktivním ETCS** (dále též „aktivní ETCS“) se rozumí jízda drážního vozidla s aktivní mobilní částí ETCS [vyjma vozidel podle odst. 10 písm. b) tohoto článku] v kterémkoliv módu ETCS [vyjma módu **Izolace (IS)**].
- (4) Návěstidlo **lokalizační značka** je návěstidlo s návěstí **Lokalizační značka ETCS**.
- (5) **ETCS oddíl** je část mezistaničního oddílu nebo traťového oddílu určená pro vlaky jedoucí v módech **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, která je ohraničená alespoň z jedné strany lokalizační značkou.
- (6) **Výhradní provoz ETCS** je provoz, kdy vedoucí vozidlo vlaku musí jet s aktivním ETCS a v úseku vybaveném traťovou částí ETCS úrovně 2 musí mít aktivní šifrovací klíče pro příslušné RBC.
- (7) **Smíšený provoz ETCS** je provoz, kdy vedoucí vozidlo vlaku může jet s aktivním ETCS nebo bez něj.
- (8) **Hranicí oblasti posunu ETCS** je místo (balízková skupina – dále jen „BG“), které lze projet drážním vozidlem v módu **Posun (SH)** pouze při zvolení funkce „Potlačení (Override)“. Hranice oblasti posunu ETCS v dopravně s kolejovým rozvětvením je vymezena úrovní vjezdového návěstidla.
- (9) **Oprávnění k jízdě (MA)** je svolení k pohybu vlaku vydávané systémem ETCS s dohledem dovolené rychlosti v daném úseku tratě.

Traťová část ETCS vydává oprávnění k jízdě **(MA)** pouze pro mód **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**.
- (10) **Vozidlo nevybavené mobilní částí ETCS** (dále jen „vozidlo nevybavené ETCS“) je vozidlo:
 - a) bez mobilní části ETCS;
 - b) s mobilní částí ETCS, která není schválena do provozu na příslušné trati provozované Správou železnic².
- (11) **Datová komunikace GSM-R** je komunikace v síti GSM-R určená pro zajištění přenosu informací mezi traťovou a mobilní částí ETCS úrovně 2.
- (12) **Mise** – jakýkoliv pohyb vlaku zahájený pod dohledem mobilní části ETCS v jednom z následujících módů: **Plný dohled (FS)**, **Omezený dohled (LS)**, **Podle rozhledu (OS)**, **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**, **Národní systém (NS)**, **Nevybavená trať (UN)**, **Nikoliv vedoucí (NL)**.
- (13) **Rozhraní strojvedoucí – mobilní část ETCS (DMI = Driver Machine Interface, dále jen „DMI“)** – zobrazovací a ovládací jednotka mobilní části ETCS (dotykový display nebo display, na jehož obvodu se nacházejí tlačítka), která zobrazuje přenesené informace z traťové části ETCS a další informace generované mobilní částí ETCS, slouží k předepsané obsluze systému ETCS a která je umístěna na stanovišti strojvedoucího.

² Takové vozidlo může jet např. v módu **Izolace (IS)**, **Nevybavená trať (UN)**, **Národní systém (SN)** podle podmínek stanovených dopravcem.

ČÁST DRUHÁ PÍSEMNÉ ROZKAZY

článek 6 Druhy písemných rozkazů

- (1) Na tratích vybavených ETCS pro vlaky s aktivním ETCS se používají tyto druhy písemných rozkazů:
- a) **všeobecný rozkaz** bílé barvy (zkráceně „rozkaz V“);
 - b) **rozkaz k opatrné jízdě** žluté barvy (zkráceně „rozkaz Op“);
 - c) **rozkaz pro tratě s automatickým blokem** zelené barvy (zkráceně „rozkaz Z“);
 - d) **příkaz vlaku** bílé barvy (zkráceně „rozkaz Pv“);
 - e) ETCS písemné rozkazy:
 - 1. **ETCS písemný rozkaz 01** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 01): Svolení minout konec oprávnění k jízdě (EOA);
 - 2. **ETCS písemný rozkaz 02** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 02): Svolení pokračovat po nedovoleném projetí;
 - 3. **ETCS písemný rozkaz 03** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 03): Povinnost zůstat stát;
 - 4. **ETCS písemný rozkaz 04** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 04): Odvolání ETCS písemného rozkazu 03;
 - 5. **ETCS písemný rozkaz 05** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 05): Povinnost jet s omezením;
 - 6. **ETCS písemný rozkaz 07** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 07): Svolení zahájit jízdu v módu na odpovědnost strojvedoucího (SR) po přípravě k jízdě.
- (2) Na tratích vybavených ETCS pro posun mezi dopravními (dále jen „PMD“) s aktivním ETCS se používají tyto druhy písemných rozkazů:
- a) **všeobecný rozkaz** bílé barvy (zkráceně „rozkaz V“);
 - b) **příkaz vlaku** bílé barvy (zkráceně „rozkaz Pv“);
 - c) **všeobecný rozkaz pro PMD** bílé barvy s předtištěným zněním (zkráceně „rozkaz V PMD“);
 - d) **všeobecný rozkaz pro PMD – Výluky** bílé barvy s předtištěným zněním (zkráceně „rozkaz V PMD – Výluky“);
 - e) ETCS písemné rozkazy:
 - 1. **ETCS písemný rozkaz 02** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 02): Svolení pokračovat po nedovoleném projetí;
 - 2. **ETCS písemný rozkaz 03** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 03): Povinnost zůstat stát;
 - 3. **ETCS písemný rozkaz 04** bílé barvy (zkráceně ETCS písemný rozkaz 04): Odvolání ETCS písemného rozkazu 03.

- (3) Vzory písemných rozkazů a pokyny k způsobu vyplňování tiskopisu podle odst. (1) písm. a)–d) a odst. (2) písm. a)–d) tohoto článku jsou uvedeny v „Příloze C“ předpisu D1 ČÁST PRVNÍ.
- (4) Vzory písemných rozkazů a pokyny k způsobu vyplňování tiskopisu podle odst. (1) písm. e) a odst. (2) písm. e) tohoto článku jsou uvedeny v „Příloze C“ předpisu Z8.

článek 7

Používání ETCS písemných rozkazů

- (1) Ve všech případech, kdy předpis Z8 nebo tento pokyn nařizuje sepsání příslušného ETCS písemného rozkazu, musí být sepsán, a to i v případě, že by bylo možné sepsat písemný rozkaz podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ.
- (2) Po dobu platnosti tohoto pokynu se na dráhách provozovaných Správou železnic a vybavených ETCS mohou používat tiskopisy ETCS písemných rozkazů pouze podle vzorů uvedených v „Příloze C“ předpisu Z8.
- (3) V případě, že je příslušný ETCS písemný rozkaz strojvedoucímu diktován, strojvedoucí запиše do ETCS písemného rozkazu nadiktované údaje (pokyny) na určená místa, obsah ETCS písemného rozkazu výpravčímu přečte a oznámí mu své příjmení. Výpravčí strojvedoucímu nadiktuje číslo oprávnění svého ETCS písemného rozkazu, který si strojvedoucí poznamená do příslušné položky „Číslo oprávnění“.
- (4) Pokud bude výpravčí nařizovat strojvedoucímu sepsání ETCS písemného rozkazu, nejdříve jej sepiše sám a poté strojvedoucímu nadiktuje jeho znění.
- (5) Výpravčí před nařízením sepsání ETCS písemného rozkazu, kterým dovoluje minout konec oprávnění k jízdě **(EOA)** nebo zahájit misi, musí mít zajištěny podmínky pro další jízdu vlaku (např. postavenou vlakovou cestu).
- (6) Strojvedoucí po sepsání ETCS písemného rozkazu, který dovoluje minout konec oprávnění k jízdě **(EOA)** nebo zahájit misi, může uvést vlak do pohybu.

článek 8

Používání písemných rozkazů podle vzorů uvedených v předpisu D1 ČÁST PRVNÍ

- (1) Ve všech případech, kdy tento pokyn nebo předpis Z8 nařizuje zpravení strojvedoucího písemným rozkazem, musí výpravčí použít příslušný písemný rozkaz podle vzoru uvedeného v předpisu D1 ČÁST PRVNÍ (vyjma zpravení ETCS písemným rozkazem – viz čl. 7 odst. (2) tohoto pokynu).
- (2) O změnách stavebně technických parametrů dráhy musí být strojvedoucí jedoucí s aktivním ETCS zpravován plně v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ (včetně skutečností uvedených v čl. 365 odst. 1 předpisu D1 ČÁST PRVNÍ).
- (3) Pro sepisování písemných rozkazů podle odst. (1) tohoto článku platí veškerá ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ.

ČÁST TŘETÍ ETCS ÚROVNĚ 2

kapitola I Návěstidla a návěsti

článek 9 Úvodní ustanovení

- (1) Strojvedoucí drážního vozidla jedoucího s aktivním ETCS v jiném módu než v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** se řídí všemi návěstmi jako strojvedoucí drážního vozidla nevybaveného mobilní částí ETCS.
- (2) Nepřenosnými návěstidly pro elektrický provoz a výlukovými návěstidly pro elektrický provoz se strojvedoucí vozidel závislé trakce řídí vždy.

Strojvedoucí hnacího vozidla závislé i nezávislé trakce je povinen v úseku změny trakční soustavy vždy vypnout napájení průběžného vedení centrálního zdroje energie nejpozději v úrovni návěsti **Stáhněte sběrač**. Zapnout jeho napájení má dovoleno, až když návěst **Zdvihněte sběrač** mine celá souprava.

- (3) Strojvedoucí drážního vozidla jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** musí zastavit co nejbližší před hlavním návěstidlem, u kterého mu končí oprávnění k jízdě **(MA)** tak, aby po zastavení vlaku viděl na světelné návěsti tohoto návěstidla, nejméně 10 m (odhadem) před tímto návěstidlem.

V případě, že je nutné, aby vlak zastavil před hlavním návěstidlem, u kterého mu končí oprávnění k jízdě **(MA)** na vzdálenost menší než 10 m, postupuje výpravčí podle čl. 22 tohoto pokynu.

Nedojde-li po zastavení vlaku k uvolnění zadního námezníku postupuje výpravčí podle čl. 21 tohoto pokynu.

článek 10 Návěsti hlavních návěstidel s absolutním významem návěsti **Stůj**

- (1) Činnost zabezpečovacího zařízení zajišťuje, že za hlavní návěstidlo s absolutním významem návěsti **Stůj** nelze vydat oprávnění k jízdě **(MA)** v okamžiku, kdy na něm svítí návěst **Stůj** [resp. že oprávnění k jízdě **(MA)** bude v případě změny dovolující návěsti na návěst **Stůj** zkráceno]³.
- (2) Vlakům jedoucím s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** zhaslé hlavní návěstidlo nedává žádnou návěst a strojvedoucí se řídí DMI (zhaslé návěstidlo výpravčímu neohlašuje)⁴.

Pro vlaky (PMD, posunový díl) jedoucí s aktivním ETCS v jiném módu než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** je zhaslé hlavní návěstidlo vždy považováno za poškozené návěstidlo a strojvedoucí u něj jedná jako u návěstidla s návěstí **Stůj**. Pokud strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu) nebyl o zhaslém návěstidle zpraven v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ, ohlásí tuto poruchu výpravčímu.

- (3) Pro vlak jedoucí s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** návěsti dovolující jízdu vlaku [vyjma přivolávací návěsti (dále jen „PN”)] jen informují o:
 - a) postavené vlakové cestě a
 - b) dovolení jízdy vlaku za příslušné hlavní návěstidlo.

³ Ke zkrácení oprávnění k jízdě může dojít se zpožděním několika sekund.

⁴ Hlavní návěstidla mohou být v tomto případě zhasínána činností zabezpečovacího zařízení.

Strojvedoucí se při jízdě v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** řídí DMI, včetně dovolené rychlosti.

Bude-li jízda vlaku s **aktivním ETCS** dovolena návštěví **Jízda podle rozhledových poměrů, Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů** nebo **Rychlost 30 km/h a jízda podle rozhledových poměrů**, návštěv hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku zároveň informuje o vjezdu na obsazenou kolej. **Strojvedoucí musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů až od okamžiku přechodu do módu Podle rozhledu (OS).**

článek 11 Oddílová návěstidla automatického bloku s permissivním významem návěsti **Stůj**

- (1) Činnost zabezpečovacího zařízení zajišťuje, že za oddílové návěstidlo automatického bloku (dále jen „oddílové návěstidlo AB“) s permissivním významem návěsti **Stůj** v okamžiku, kdy na něm svítí návěst **Stůj**, lze vydat oprávnění k jízdě (**MA**) v módu **Podle rozhledu (OS)**.
- (2) Návěst **Stůj** oddílového návěstidla AB s permissivním významem návěsti **Stůj** platí pro vlak jedoucí s aktivním ETCS v kterémkoliv módu a strojvedoucí vlaku u něj musí zastavit a dále postupuje následovně:
 - a) nevidí-li strojvedoucí v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, může pokračovat v další jízdě za oddílové návěstidlo AB s návěstí **Stůj** v souladu s předpisem Z8 v módu **Podle rozhledu (OS)**, pokud k tomu byl vyzván DMI a přechod do tohoto módu potvrdil.

Při jízdě k následujícímu hlavnímu návěstidlu musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů až do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**. Do módu **Plný dohled (FS)** přejde mobilní část ETCS na základě potvrzení volnosti před vlakem provedené strojvedoucím⁵;
 - b) vidí-li strojvedoucí v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo, nesmí potvrdit přechod do módu **Podle rozhledu (OS)**. Musí vyčkat, až drážní vozidlo odjede z jeho dohledu, a dále postupuje podle písm. a) tohoto odstavce.
- (3) Pokud po zastavení vlaku u oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** podle odst. (2) tohoto článku strojvedoucí neobdrží výzvu k přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)** a **nevidí-li v následujícím traťovém oddílu drážní vozidlo**, oznámí tuto skutečnost výpravčímu přední stanice (popř. výpravčímu zadní stanice), včetně označení oddílového návěstidla AB, před kterým stojí.
- (4) Výpravčí může strojvedoucímu povolit jízdu za oddílové návěstidlo AB s návěstí **Stůj** pouze ETCS písemným rozkazem 01. Volnost koleje před vlakem až k vjezdovému návěstidlu přední dopravní s kolejovým rozvětvením nezjišťuje. Pokud je na oddílovém návěstidle AB umístěn štít Op, musí výpravčí strojvedoucímu nařídit jízdu se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy.

Sepsání ETCS písemného rozkazu 01 je pro strojvedoucího zároveň pokynem k uvedení vlaku do pohybu. V další jízdě může strojvedoucí pokračovat pouze za podmínek:

- a) jízdy podle rozhledových poměrů a
 - b) příp. jízdy se zvýšenou opatrností byla-li strojvedoucímu nařízena,
- až do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**⁵.

⁵ Žádost o potvrzení volnosti před vlakem se v traťovém oddíle vydává podle místa viditelnosti návěstidla nejdříve 300 m před hlavním návěstidlem.

(5) Porucha návěstí oddílového návěstidla AB může způsobit svícení návěstí **Stůj**, přestože je vydáno oprávnění k jízdě (**MA**) kolem tohoto návěstidla v módu **Plný dohled (FS)**. V této situaci strojvedoucí jedná jako by zpozoroval náhlou změnu návěstí návěstidla podle odst. (6) tohoto článku. Poruchu oddílového návěstidla AB musí strojvedoucí nahlásit výpravčímu.

(6) Pokud strojvedoucí zpozoruje náhlou změnu návěstí návěstidla na návěst:

- a) která předvěstí návěst **Stůj** oddílového návěstidla AB, nebo
- b) **Stůj** oddílového návěstidla AB

v době, kdy se k ní vlak jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** blíží (pokud to okamžitá rychlost vlaku umožňuje), vede strojvedoucí vlak tak, aby ho byl schopen zastavit před návěstidlem, na kterém návěst **Stůj** již zpozoroval, nebo na kterém musí návěst **Stůj** očekávat (na základě zpozorované návěstí, která předvěstí návěst **Stůj**). Projetí oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** není v takovém případě považováno za mimořádnou událost.

Po případném projetí oddílového návěstidla AB s návěstí **Stůj** může strojvedoucí po zastavení vlaku pokračovat v další jízdě podle DMI a ustanoveními tohoto pokynu v případě, že nedošlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)**. V případě, že dojde k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, musí strojvedoucí dodržet ustanovení čl. 12 tohoto pokynu.

(7) Zhaslé oddílové návěstidlo AB s permissivním významem návěstí **Stůj**:

- a) vlakům jedoucím s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** nedává žádnou návěst a strojvedoucí se řídí DMI. Pokud oprávnění k jízdě (**MA**) končí u oddílového návěstidla AB, musí strojvedoucí jednat podle ustanovení odst. (2) a (3) tohoto článku;
- b) pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS v jiném módu než **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** má význam návěstí **Stůj** a strojvedoucí před ním musí zastavit.

Pokud strojvedoucí vlaku nebyl o zhaslém návěstidle zpraven v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ, ohlásí tuto poruchu výpravčímu.

(8) U vlaku jedoucího s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** návěstí dovolující jízdu vlaku informují o:

- a) volnosti následujícího traťového oddílu,
- b) dovolení jízdy vlaku za příslušné hlavní návěstidlo.

Strojvedoucí se při jízdě v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** řídí DMI včetně dovolené rychlosti.

článek 12 Přechod do módu Nedovolené projetí (TR)

(1) Strojvedoucí po přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a následném potvrzení, že přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** vzal na vědomí, musí ohlásit výpravčímu, že došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**; uvést drážní vozidlo do pohybu může pouze po zpravení příslušným ETCS písemným rozkazem.

Přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** nemusí strojvedoucí ohlašovat, pokud má informaci, že byl zadán výpravčím povel pro nouzové zastavení prostřednictvím GSM-R (dále jen „G-STOP“). Pokud se strojvedoucímu do 5 minut po zastavení drážního vozidla povel G-STOP výpravčí neozve, zavolá výpravčímu sám.

- (2) Výpravčí, kterému byl ohlášen přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** nebo který zadal povel pro nouzové zastavení prostřednictvím ETCS zkontroluje, zda jsou splněny všechny podmínky pro další jízdu vlaku (PMD, posunového dílu) a:
- a) v případě, že v dané oblasti **není vypnuto ETCS** podle kapitoly VII tohoto pokynu, nařídí strojvedoucímu sepsání ETCS písemného rozkazu 02, kdy:
 1. pro jízdu vlaku zatrhne pokyn 1,
 2. pro jízdu sunutého vlaku zatrhne pokyn 2,
 3. pro jízdu PMD nebo posunového dílu zatrhne pokyn 2,
 - b) v případě, že v dané oblasti **je vypnuto ETCS** podle kapitoly VII tohoto pokynu, nařídí strojvedoucímu sepsání ETCS písemného rozkazu 02 takto:
 1. pro jízdu vlaku zatrhne pokyn 9 a vyplní ho takto:
„Zvolte úroveň 0 nebo NTC a pokračujte v jízdě.“
 2. pro jízdu sunutého vlaku zatrhne pokyn 2,
 3. pro jízdu PMD nebo posunového dílu zatrhne pokyn 2.

Pokud dojde k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** na širé trati, dovolí strojvedoucímu další jízdu výpravčí přední stanice.

V případě, že byl vlak zastaven z důvodu ujetí vozidel proti vlaku, oznámí to výpravčí strojvedoucímu telekomunikačním zařízením (přednostně rádiovým spojením) a ETCS písemný rozkaz se neseписuje.

Strojvedoucí po sepsání ETCS písemného rozkazu 02 může uvést vlak do pohybu.

- (3) ETCS písemný rozkaz 02 může být nahrazen pokynem daným pouze telekomunikačním zařízením za dodržení všech těchto podmínek:
- a) spojení telekomunikačním zařízením musí být navázáno pouze mezi zaměstnancem řízení provozu (výpravčí, traťový dispečer) a strojvedoucím,
 - b) hovor musí být zaznamenáván záznamovým zařízením,
 - c) při navázání komunikace telekomunikačním zařízením musí být dodržena ustanovení předpisu Z11 – Předpis pro obsluhu rádiových zařízení.

Udělení pokynu telekomunikačním zařízením při dodržení ustanovení písm. a), b) a c) tohoto odstavce:

1. **není-li vypnuto ETCS** podle kapitoly VII tohoto pokynu:
 - pro jízdu taženého vlaku zní takto:
„Zvolte Start a jestliže neobdržíte oprávnění k jízdě, pokračujte v módu SR.“
 - pro jízdu sunutého vlaku zní takto:
„Pokračujte v módu SH.“
2. **je-li vypnuto ETCS** podle kapitoly VII tohoto pokynu zní takto:
„Zvolte úroveň 0 nebo NTC a pokračujte v jízdě.“

Udělení pokynu telekomunikačním zařízením podle bodu 1. a 2. tohoto odstavce je pro strojvedoucího pokynem k uvedení vlaku do pohybu.

- (4) Ustanovení odst. (3) tohoto článku nelze aplikovat v případě, že k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde z důvodu mimořádné události ve smyslu předpisu SŽ D17 – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.
- (5) Pokud je strojvedoucí po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** zpraven o dovození další jízdy podle odst. (2) nebo (3) tohoto článku a nemůže zvolit „Start“, oznámí tuto skutečnost výpravčímu.

Výpravčí zkontroluje, zda není zadán povel k nouzovému zastavení (adresný nebo generální stop); je-li zadán povel k nouzovému zastavení, musí výpravčí ověřit důvod zadání povelu a zda má povel platit i pro dotčený vlak. Povel k nouzovému zastavení může výpravčí zrušit až po splnění podmínek předpisu Z8 (ustanovení o obnovení jízdy vlaků).

Po kontrole, že není zadán povel k nouzovému zastavení, může výpravčí strojvedoucímu udělit telekomunikačním zařízením (přednostně rádiovým spojením) souhlas k použití volby funkce „Potlačení (Override)“.


- (6) Pokud po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** není požadována další jízda drážního vozidla, výpravčí ETCS písemný rozkaz neseписuje a strojvedoucího informuje, že může:
- a) opustit mód **Nedovolené projetí (TR)** nebo **Po nedovoleném projetí (PT)**,
 - b) zahájit úkony pro ukončení jízdy drážního vozidla stanovené vnitřním předpisem dopravce.
- (7) V případě, že došlo k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** a strojvedoucí nemůže navázat spojení s výpravčím (ani nouzovým spojením⁶), nesmí uvést drážní vozidlo do pohybu.
- (8) Pokud k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde na vyloučené koleji, ustanovení tohoto článku se neuplatňují a ETCS písemný rozkaz se pro další jízdu drážního vozidla neseписuje.

⁶ Ve smyslu Prohlášení o dráze.

článek 13 Přivolávací návěst

- (1) Návěst **PN** platí pro vlaky (PMD) jedoucí s aktivním ETCS v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ a tímto článkem.
- (2) Blíží-li se vlak k návěstidlu s návěstí **PN**:
 - a) v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**:
 1. a před návěstidlem byl strojvedoucí vyzván k potvrzení volnosti před vlakem a volnost koleje potvrdil; řídí se po přechodu do módu **Plný dohled (FS)** podle písm. b) tohoto odstavce,
 2. a před návěstidlem nebyl strojvedoucí vyzván k potvrzení volnosti před vlakem, zvolí strojvedoucí funkci "Potlačení (Override)";
 - b) v módu **Plný dohled (FS)** strojvedoucí:
 1. zvolí funkci „Potlačení (Override)“, pokud oprávnění k jízdě **(MA)** končí u tohoto návěstidla,
 2. nezvolí funkci „Potlačení (Override)“, pokud je vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** za toto návěstidlo a strojvedoucí je na DMI informován textovou zprávou:

„Návěstidlo v poruše / Signal failure“

Návěst **PN** v takovém případě jen informuje o postavené vlakové cestě a dovolení jízdy vlaku, nebo v případě oddílového návěstidla automatického hradla o volnosti následujícího traťového oddílu a dovolení jízdy vlaku do tohoto oddílu. Strojvedoucí se při jízdě v módu **Plný dohled (FS)** řídí podle DMI včetně dovolené rychlosti a **PN** mu v tomto případě nenařizuje jízdu podle rozhledových poměrů;
 - c) v módu **Nevybavená trať (UN)** nebo **Národní systém (SN)** a na tomto návěstidle je umístěno návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS**, zvolí strojvedoucí vždy funkci „Potlačení (Override)“;
 - d) v módu **Nevybavená trať (UN)** nebo **Národní systém (SN)** a na DMI je zobrazen symbol Oznámení přechodu do úrovně 2 (), zvolí strojvedoucí vždy funkci „Potlačení (Override)“.
- (3) Po minutí návěstidla s návěstí **PN** musí strojvedoucí vlaku dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů jen do okamžiku přechodu do módu **Plný dohled (FS)**⁷.
- (4) Pokud je na DMI zobrazena textová zpráva s významem:

„Vstup do FS / Entering FS“,

nesmí strojvedoucí překročit rychlost, která platila před zobrazením této zprávy, dokud celý vlak nemine místo, ve kterém se zpráva zobrazila.

⁷ Do módu **Plný dohled (FS)** přejde mobilní část ETCS na základě potvrzení volnosti před vlakem provedeného strojvedoucí. Žádost o potvrzení volnosti před vlakem se strojvedoucímu zobrazuje na DMI po minutí poslední poježděné výhybky ve vlakové cestě čelem vlaku nebo po vjezdu na staniční kolej, pokud se vlak přiblížil na určenou vzdálenost před další hlavní návěstidlo (lokalizační značku). Ve specifických případech může volnost před vlakem ověřit zabezpečovací zařízení automaticky.

článek 14 Štít Op

Pro vlak jedoucí s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** návěst **Očekávejte otevřený přejezd** dávaná návěstídkem Štít Op umístěném na oddílovém návěstídle AB neplatí.

článek 15 Poruchy oddílových návěstídel automatického bloku

- (1) Pokud byla výpravčímu oznámena porucha návěstí dovolující jízdu oddílového návěstidla AB, která způsobila svícení návěstí **Stůj** na oddílovém návěstídle AB podle čl. 11 odst. (5) tohoto pokynu, a není-li v daném traťovém úseku zavedena jízda v mezistaničním oddílu, musí strojvedoucího vlaku jedoucího s aktivním ETCS zpravit písemným rozkazem, kde musí být uvedeno, že:
 - a) může nastat nesoulad mezi návěstmi na oddílových návěstídlech AB a pokyny na DMI,
 - b) pokud jede v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** má jednat jako by všechna oddílová návěstidla byla zhaslá a řídí se DMI,
 - c) pokud jede v jiných módech, tak se má řídit návěstmi oddílových návěstídel AB.
- (2) Při poruše svícení návěstí dovolující jízdu na dvou, popř. i více oddílových návěstídlech AB výpravčí zavede jízdu vlaků v mezistaničním oddílu.
- (3) Zavedená opatření výpravčí ukončí na základě ohlášení odstranění poruchy udržujícím zaměstnancem organizace udržující zabezpečovací zařízení (dále jen „OUZZ“), na Centrálním dispečerském pracovišti (dále jen „CDP“) dispečer železniční dopravní cesty (dále jen „DŽDC“).

článek 16 Návěsti pro evropský vlakový zabezpečovač

- (1) Návěst **Předvěst změny úrovně ETCS** (žlutá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT“, ve spodní polovině „ETCS“) informuje strojvedoucího o tom, že nejméně na zábrzdnu vzdálenost bude následovat návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS**.



Obrázek 1

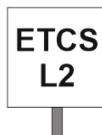
- (2) Návěstidlo s návěstí **Předvěst změny úrovně ETCS** se umísťuje nejméně na zábrzdnu vzdálenost (nejvíce na dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti) před návěstídkem s návěstí **Změna úrovně ETCS** na začátku oblasti ETCS úrovně 2. Umísťuje se zpravidla na návěstidlo (či v jeho bezprostřední blízkosti), které je předvěstí hlavního návěstidla, u něhož začíná oblast úrovně 2.
- (3) Návěstidlo s návěstí **Předvěst změny úrovně ETCS** je návěstidlo dočasně ponechané v provozu a může se nově zřizovat pouze z důvodu poškození původního návěstidla.

- (4) Návěst **Změna úrovně ETCS** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT“, ve spodní polovině „ETCS“) označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS a informuje o tom, že přepnutí aktivní mobilní části ETCS do jiné úrovně ETCS je řízeno traťovou částí systému ETCS v místě tohoto návěstidla.



Obrázek 2

- (5) Návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS** se umísťuje v místě, kde začíná oblast ETCS, nebo kde se mění úroveň ETCS a v tomto místě je zajištěno samočinné přepnutí mobilní části ETCS do nové úrovně. Umísťuje se zpravidla na hlavní návěstidlo či v jeho bezprostřední blízkosti.
- (6) Návěst **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „ETCS“, ve spodní polovině „L2“) označuje místo na trati, kde začíná oblast traťové části ETCS úrovně 2, a kde přitom není traťovou částí systému ETCS zajištěno přepnutí mobilní části do úrovně 2 v tomto místě. Návěst informuje strojvedoucího o tom, že přepnutí mobilní části ETCS bude provedeno uvnitř oblasti ETCS úrovně 2.



Obrázek 3

- (7) Návěstidlo s návěstí **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2** se umísťuje na vjezdové záhlaví nebo vjezdové návěstidlo stanice pro jízdu z tratě, ze které není z technických důvodů zajištěno přepnutí mobilní části ETCS do úrovně 2 v místě tohoto návěstidla.
- (8) Návěst **Výstupní hranice oblasti ETCS** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř černý nápis „ETCS“ a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu) označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS, a informuje o samočinném přepnutí mobilní části ETCS do úrovně národního vlakového zabezpečovače, pokud jím vozidlo je vybaveno, nebo do ETCS úrovně 0, pokud vozidlo národním vlakovým zabezpečovačem není vybaveno.



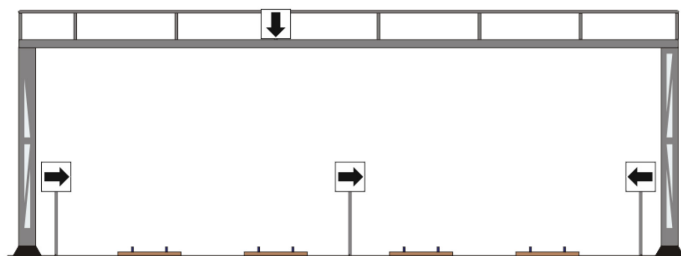
Obrázek 4

- (9) Návěst **Lokalizační značka ETCS** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, na ní černá šipka směřující ke koleji, pro kterou návěstidlo platí):
- a) označuje místo, ke kterému strojvedoucí potvrzuje na základě výzvy na DMI, že kolej mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem je volná,
 - b) rozděluje traťový oddíl nebo mezistaniční oddíl na ETCS oddíly. V takovém případě u ní může končit oprávnění k jízdě (**MA**) pro vlaky jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**.



Obrázek 5

- (10) Lokalizační značky se umísťují podle zásad stanovených pro hlavní návěstidla. Pro zajištění dohlednosti je dovoleno lokalizační značky umístit i na opačné straně koleje, vždy ale přímo u koleje, nebo přímo nad kolejí, pro kterou platí; indikátorovou tabulkou se šipkou se neoznačují.

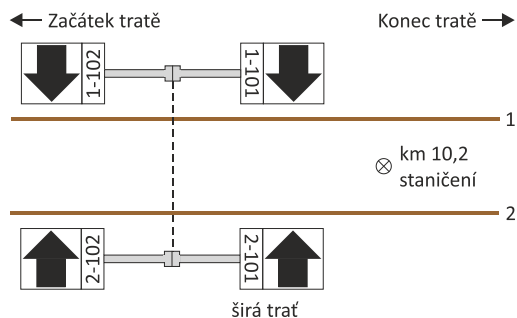


Obrázek 6

- (11) Lokalizační značka se umísťuje tam, kde není hlavní návěstidlo v daném směru jízdy drážního vozidla a kde je účelné:
- a) mít možnost provádět přechod do módu **Plný dohled (FS)**, nebo
 - b) rozdělit mezistaniční nebo traťový oddíl na ETCS oddíly.

článek 17 Označovací štítky lokalizačních značek

- (1) Lokalizační značky umístěné na širé trati se označují vždy číslem traťové koleje a:
- hodnotou nejbližšího lichého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od začátku ke konci trati (např. „1-101“);
 - hodnotou nejbližšího sudého hektometru v případě umístění návěstidla ve směru od konce k začátku trati (např. „1-102“);



Obrázek 7

- (2) Lokalizační značky v dopravně s kolejovým rozvětvením se označovacími štítky neoznačují.

kapitola II **Rychlostníky**

Je-li jízda vlaku zajišťována s aktivním ETCS v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)**, platí pro stanovení traťové rychlosti údaje zobrazované strojvedoucím na DMI, s výjimkou traťové rychlosti stanovené rychlostníky R. Traťová rychlost stanovená rychlostníky (s výjimkou rychlostníků R) pro takový vlak neplatí.

kapitola III

Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

- (1) Při poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení traťová část ETCS automaticky nařídí omezení rychlosti vlaku jedoucímu v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** přes přejezd s poruchou přejezdového zabezpečovacího zařízení, v souladu s podmínkami pro jízdu se zvýšenou opatrností.

V některých případech traťová část ETCS zajišťuje omezení rychlosti také v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)**.

- (2) V případě, že na DMI je zobrazena textová zpráva s významem:

„Km XXX,XXX⁸ PZS v poruše / Level crossing failure”,

strojvedoucí:

- a) postupuje jako by mu byla nařízena písemným rozkazem jízda se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd,
- b) pokud je výše uvedená textová zpráva zobrazena žlutě nebo s přerušovaně zobrazeným žlutým orámováním, musí na DMI potvrdit, že oznámení o poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení vzal na vědomí.

Ustanovením tohoto odstavce není dotčena povinnost výpravčího zpravit strojvedoucího o poruše přejezdu písemným rozkazem.

⁸ Text „XXX,XXX” je v textových zprávách zobrazených na DMI nahrazen km polohou přejezdu.

kapitola IV **Posun a posun mezi dopravními**

článek 18 **Posun – všeobecná ustanovení**

- (1) Pokud je posun vykonáván hnacím vozidlem s aktivním ETCS (i v oblasti nevybavené traťovou částí ETCS), provádí se zásadně v módu **Posun (SH)**, vyjma případu, kdy se jízda posunového dílu mění v jízdu vlaku bez zastavení (viz čl. 20 tohoto pokynu). Podrobnosti stanoví předpis Z8.
- (2) Jízdy posunových dílů v dopravních s kolejovým rozvětvením s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly nevybavenými ETCS. V tomto případě pro posun platí ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ platná pro posun.

článek 19 **Změna jízdy vlaku v jízdu posunového dílu bez zastavení**

- (1) Vlak v módu **Plný dohled (FS)** vjíždějící na staniční kolej, na jejímž konci je světelné hlavní návěstidlo s návěstí **Posun dovozen**, může být samočinně přepnut do módu **Posun (SH)**. Strojvedoucí musí dodržet podmínky jízdy vlaku až do úrovně hlavního návěstidla s návěstí **Posun dovozen**, u kterého se vlak mění v posunový díl. Pokud se mezi místem přepnutí mobilní části ETCS do módu **Posun (SH)** a hlavním návěstidlem s návěstí **Posun dovozen** nachází seřadovací návěstidlo, jeho návěstí pro jízdu vlaku neplatí, přestože je již v módu **Posun (SH)**.
- (2) Dojde-li k samočinnému přepnutí do módu **Posun (SH)** podle odst. (1) tohoto článku a:
 - a) posun byl sjednán v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ, mění se vlak v posunový díl, v okamžiku, kdy čelo vlaku mine hlavní návěstidlo s návěstí **Posun dovozen**, u kterého mu končila vlaková cesta;
 - b) posun nebyl sjednán v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ, musí strojvedoucí vlaku zastavit před hlavním návěstidlem s návěstí **Posun dovozen** (místem, kde končí vlaková cesta). Pokračovat za toto návěstidlo může až po sjednání posunu v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ.
- (3) Ve stanici, kde není možné automatické přepnutí do módu **Posun (SH)** na základě postavené posunové cesty v pokračování vlakové cesty, je zakázáno postavit posunovou cestu v pokračování vlakové cesty před zastavením vlaku. **Tato skutečnost musí být na základě podkladů dodaných organizační složkou provozovatele dráhy Správa železnic odpovídající za provozuschopnost dráhy (dále jen „OSPD“) uvedena v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“).**
- (4) Ve stanici, ve které je vypnuto ETCS nebo která hraničí s tratí, kde je vypnuto ETCS, nemusí být možné automatické přepnutí do módu **Posun (SH)** na základě postavené posunové cesty v pokračování vlakové cesty.

V tomto případě musí strojvedoucí zastavit před místem, kde končí vlaková cesta, a poté může ručně zvolit mód **Posun (SH)**.

Výpravčí nesmí postavit posunovou cestu v pokračování vlakové cesty před zastavením vlaku.
- (5) Strojvedoucí vlaku, který jede v jiném módu než **Plný dohled (FS)** a mění se na posunový díl, musí zastavit před místem, kde končí vlaková cesta, a poté může ručně zvolit mód **Posun (SH)**.

článek 20

Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení

- (1) Jestliže se na základě sjednání posunu jízda posunového dílu má změnit v jízdu vlaku, aniž by posunový díl zastavil, strojvedoucí posunového dílu jedoucího s aktivním ETCS provede zahájení mise před zahájením jízdy posunového dílu. Přejít do módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** může strojvedoucí potvrdit až po udělení souhlasu k zahájení posunu.
- (2) Jízda posunového dílu se změní v jízdu vlaku bez zastavení u nejbližšího hlavního návěstidla platného pro vlak ve směru jízdy bez ohledu na to, zda dojde k přepnutí do jiného módu ETCS nebo nikoliv.

článek 21

Uvolnění zadního námezíku po zastavení vlaku

- (1) V případě, že došlo k zastavení vlaku na staniční koleji tak, že nebyl uvolněn zadní námezíku a vyžaduje-li to dopravní situace, sjedná výpravčí se strojvedoucím dotčeného vlaku posun vlaku k nejbližšímu hlavnímu návěstidlu, které ukončuje vlakovou cestu.

Strojvedoucí může uvést drážní vozidlo do pohybu pouze na pokyn výpravčího.

- (2) Výpravčí udělí pokyn k uvedení drážního vozidla do pohybu až po splnění následujících podmínek:

- a) na staničním zabezpečovacím zařízení ovládaném z jednotného obslužného pracoviště (dále jen „JOP“) zavede na kolejový úsek od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun štiček kolejové výluky. Štiček kolejové výluky výpravčí může zavést pouze tehdy jestliže přes daný kolejový úsek není postavena jiná jízdní cesta (ani nesmí být postavena po jeho zavedení), nebo
- b) na staničním zabezpečovacím zařízení neovládaném z JOP výpravčí:
 - přeloží výměnové řadiče všech výhybek (výkolejek) v úseku koleje od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, až k nejbližšímu návěstidlu platnému pro posun do polohy odpovídající posunové cestě k tomuto návěstidlu podle závěrové tabulky,
 - zkontroluje jejich správnou indikaci a přeložené řadiče opatří upamatovávací pomůckou,

Výpravčí udělí strojvedoucímu pokyn k uvedení drážního vozidla do pohybu přednostně prostřednictvím základního rádiového spojení (nikoliv ETCS písemným rozkazem), včetně dovolení použití volby „Potlačení (Override)“.

- (3) Pokyn k uvedení drážního vozidla do pohybu popotaháním musí obsahovat:
 - číslo vlaku,
 - dopravnu,
 - číslo staniční koleje, na které je dovoleno popotahání vlaku,
 - hlavní návěstidlo, ke kterému je nejdále dovoleno popotahání vlaku (druh a označení),
 - dovolení k popotahání,
 - dovolení použití volby „Potlačení (Override)“,

např. takto: „Vlaku 46 284 ve stanici Luh je na první koleji dovoleno popotahání k cestovému návěstidlu Lc1. Je dovoleno použití volby Potlačení (Override)“.

- (4) Strojvedoucí může použít volbu „Potlačení (Override)“ podle potřeby, a přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní.
- (5) Výpravčí může zrušit opatření stanovená odst. (2) tohoto článku až po ohlášení strojvedoucího, že posunový díl zastavil.

článek 22

Uvolnění zadního námezníku bez zastavení vlaku

- (1) Pokud výpravčí vzhledem k délce vlaku předpokládá, že mobilní část ETCS vynutí zastavení vlaku před uvolněním zadního námezníku, může se strojvedoucím dohodnout použití volby „Potlačení (Override)“ bez zastavení vlaku podle podmínek stanovených v tomto článku.
- (2) Výpravčí může udělit strojvedoucímu pokyn k použití volby „Potlačení (Override)“ až po splnění následujících podmínek:
 - a) na staničním zabezpečovacím zařízení ovládaném z JOP zavede na kolejový úsek od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun štítek kolejové výluky. Štítek kolejové výluky výpravčí může zavést pouze tehdy jestliže přes daný kolejový úsek není postavena jiná jízdní cesta (ani nesmí být postavena po jeho zavedení), nebo
 - b) na staničním zabezpečovacím zařízení neovládaném z JOP výpravčí:
 - přeloží výměnové řadiče všech výhybek (výkolejek) v úseku koleje od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, až k nejbližšímu návěstidlu platnému pro posun do polohy odpovídající posunové cestě k tomuto návěstidlu podle závěrové tabulky,
 - zkontroluje jejich správnou indikaci a přeložené řadiče opatří upamatovávací pomůckou,

Výpravčí udělí strojvedoucímu pokyn k použití volby „Potlačení (Override)“ přednostně prostřednictvím základního rádiového spojení (nikoliv ETCS písemným rozkazem).

- (3) Pokyn k použití volby „Potlačení (Override)“ musí obsahovat:
 - číslo vlaku,
 - dopravnu,
 - číslo staniční koleje, na které je dovoleno použití volby „Potlačení (Override)“,
 - dovolení použití volby „Potlačení (Override)“,
 - hlavní návěstidlo, před kterým musí vlak zastavit (druh a označení),

např. takto: „Vlaku 46 284 ve stanici Luh je na první koleji dovoleno použití volby Potlačení (Override). Vlak zastavte před cestovým návěstidlem Lc1.“

- (4) Strojvedoucí může použít volbu „Potlačení (Override)“ podle potřeby, a přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní.
- (5) Výpravčí může zrušit opatření stanovená odst. (2) tohoto článku až po ohlášení strojvedoucího, že vlak zastavil.

článek 23 Posun za označník

Jsou-li splněny podmínky pro jízdu posunového dílu za označník podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)** před minutím hranice oblasti posunu ETCS čelem tohoto vozidla funkci „Potlačení (Override)“, přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní⁹.

článek 24 Posun mezi dopravnami

- (1) Jízda PMD se uskutečňuje v módu **Posun (SH)**¹⁰ bez ohledu na skutečnost, zda jízda PMD bude dovolována návěstmi pro jízdu vlaku nebo posunového dílu.
- (2) Jsou-li splněny podmínky pro jízdu PMD podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)** před minutím hranice oblasti posunu ETCS čelem tohoto vozidla funkci „Potlačení (Override)“, přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní¹¹.
- (3) Jízdy PMD do traťového úseku s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly bez aktivní mobilní části ETCS i nevybavenými ETCS. V tomto případě pro PMD platí ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ platná pro jízdu PMD.

⁹ Volbou funkce „Potlačení (Override)“ v módu **Posun (SH)** nedochází v tomto případě ke změně módu.

¹⁰ A to i v případě, že se nachází mimo oblast ETCS.

¹¹ Volbou funkce „Potlačení (Override)“ v módu **Posun (SH)** nedochází v tomto případě ke změně módu.

kapitola V Výprava vlaku a uvedení vlaku do pohybu

článek 25 Výprava vlaku jedoucího s aktivním ETCS

- (1) Při výpravě vlaku jedoucího s aktivním ETCS se na tratích vybavených ETCS úrovně 2 postupuje v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ jako na tratích nevybavených ETCS s odchylkami uvedenými v této kapitole.
- (2) Výprava vlaku na tratích vybavených ETCS úrovně 2 se provádí přednostně návěstmi hlavního návěstidla.

článek 26 Postupy při výpravě vlaku nebo uvedení vlaku do pohybu

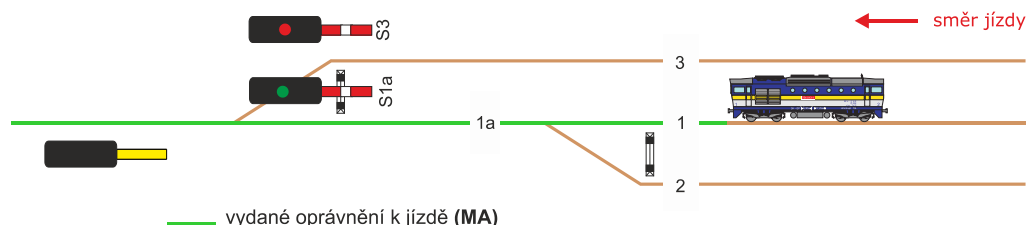
- (1) V případě výpravy vlaku podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ čl. 329 odst. 28, tj. kdy čelo vlaku stojí za odjezdovým (cestovým) návěstidlem nebo stojí-li vlak tak blízko před odjezdovým (cestovým) návěstidlem, že strojvedoucí jeho návěsti ze svého stanoviště nevidí a výprava vlaku se provádí jako by u této koleje hlavní návěstidlo nebylo, strojvedoucí odchylně od předpisu D1 ČÁST PRVNÍ nemusí dodržet rychlost 40 km/h v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, pokud jede v módu **Plný dohled (FS)**; řídí se DMI.
- (2) Nevidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo platné pro jeho jízdu dovoluje jízdu vlaku (a ani tuto skutečnost nezjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla, samostatné předvěsti, samostatné opakovací předvěsti nebo z DMI), vyžádá si od výpravčího výprava vlaku jiným způsobem než návěstí tohoto hlavního návěstidla.

Zobrazuje-li DMI v plánovací oblasti vydané oprávnění k jízdě **(MA)** v módu **Plný dohled (FS)** na vzdálenost větší než 1 000 m, považuje strojvedoucí tyto informace za pokyn k uvedení drážního vozidla do pohybu.

- (3) V případě, že si strojvedoucí vyžádá od výpravčího výprava vlaku jiným způsobem podle odst. (2) tohoto článku, postupuje výpravčí podle ustanovení o výpravě vlaku stanovených předpisem D1 ČÁST PRVNÍ.

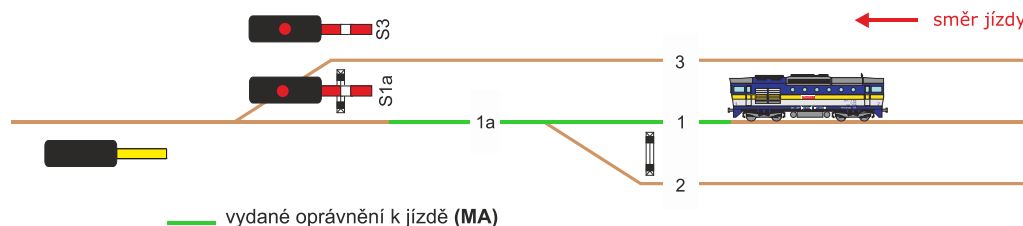
Pokud nelze pro jízdu vlaku obsloužit hlavní návěstidlo, musí být strojvedoucímu dovolena jízda za toto návěstidlo ETCS písemným rozkazem 01 nebo ETCS písemným rozkazem 07, pokud se jedná o zahájení mise.

- (4) V případě, že čelo vlaku stojí na koleji, pro kterou neplatí nejbližší následující hlavní návěstidlo, a mezi čelem vlaku a tímto návěstidlem je výhybka, a:
 - a) má-li vlak vydané oprávnění k jízdě **(MA)** za toto návěstidlo, může strojvedoucí uvést vlak do pohybu (viz znázornění na obrázku 8 tohoto pokynu);



Obrázek 8

- b) nemá-li vlak vydané oprávnění k jízdě (**MA**) za toto návěstidlo, nesmí strojvedoucí bez pokynu výpravčího uvést vlak do pohybu (viz znázornění na obrázku 9 tohoto pokynu).



Obrázek 9

článek 27 Jízda vlaku v ETCS oddílech

- (1) Pokud pro vlak jedoucí v módu **Plný dohled (FS)** nebo **Podle rozhledu (OS)** končí oprávnění k jízdě (**MA**) u lokalizační značky, strojvedoucí vlaku u ní musí zastavit. Pokud do 5 minut po zastavení strojvedoucí vlaku neobdrží oprávnění k jízdě (**MA**) za lokalizační značku, ani nebyl vyzván k přechodu do módu **Podle rozhledu (OS)**, vyžádá si pokyn k další jízdě od výpravčího přední stanice (popř. zadní stanice).
- (2) Výpravčí, kterému bylo podle odst. (1) tohoto článku ohlášeno, že strojvedoucí nemá uděleno oprávnění k jízdě (**MA**) za lokalizační značku, postupuje následovně:
 - a) do příslušného obsazeného mezistaničního úseku nesmí dovolit jízdu dalšího vlaku,
 - b) zjistí-li, že úsek tratě od lokalizační značky až po nejbližší hlavní návěstidlo je volný od drážních vozidel a výpravčí má indikováno i volnost všech úseků vymezených počítači náprav, a přesto nedošlo k vydání oprávnění k jízdě (**MA**), nařídí strojvedoucímu sepsání ETCS písemného rozkazu 01,
 - c) zjistí-li, že úsek tratě od lokalizační značky až po nejbližší hlavní návěstidlo je volný od drážních vozidel a výpravčí má indikováno obsazení některého z úseků vymezených počítači náprav (nebo všech), provede obsluhu zabezpečovacího zařízení (reset počítačů náprav). Pokud resetem počítačů náprav:
 1. dojde k prodloužení oprávnění k jízdě (**MA**), výpravčí informuje strojvedoucího, že může pokračovat v jízdě za lokalizační značku a řídit se DMI,
 2. nedojde k prodloužení oprávnění k jízdě (**MA**), výpravčí nařídí strojvedoucímu sepsání ETCS písemného rozkazu 01,
 - d) dále se řídí při organizování a řízení drážní dopravy podle stavu traťového zabezpečovacího zařízení, telekomunikačního zařízení a radioblokové centrály (dále jen „RBC“).

V případech, že se situace opakuje u dvou a více vlaků (tzn. různá hnací vozidla) v jednom mezistaničním úseku, nebo nelze uvést traťové zabezpečovací zařízení do základního stavu, musí být zahájena jízda vlaků v mezistaničním oddílu a vypnuto ETCS podle kapitoly VII tohoto pokynu.

- (3) Strojvedoucí vlaku, který byl zpraven ETCS písemným rozkazem 01 podle odst. (2) tohoto článku, použije funkci „Potlačení (Override)“ a pokračuje v další jízdě v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu a dále se řídí návěstmi tohoto hlavního návěstidla.

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

- (4) Je-li jízda vlaku povolována na **PN** na odjezdovém návěstidle nebo ETCS písemným rozkazem kolem neobsluhovaného odjezdového návěstidla do úseku s ETCS oddíly, musí výpravčí zajistit, že bude jízda tohoto vlaku povolena pouze v případě, pokud je volný celý mezistaniční úsek. Strojvedoucí se o jízdě v mezistaničním oddílu v tomto případě nezpravuje.

kapitola VI

Výměra brzdících procent vlaku jedoucího s aktivním evropským vlakovým zabezpečovačem

článek 28

Určení rychlosti a potřebných brzdících procent pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS

- (1) Všem vlakům jedoucím na tratích vybavených traťovou částí ETCS se tabelárním jízdním řádem (dále jen „TJR“) určují stanovená brzdící procenta, způsob brzdění a stanovená rychlost vlaku podle podmínek stanovených čl. 258 předpisu D1 ČÁST PRVNÍ pro jízdu bez ETCS.
- (2) Strojvedoucí vlaků jedoucích v módu **Plný dohled (FS)** se řídí „Tabulkami brzdících procent pro vlaky ETCS“ uveřejněných na Portále provozování dráhy¹².
- (3) Strojvedoucí do DMI zadá rychlost vlaku vyplývající ze zařazených vozidel, loženého nákladu nebo jiného technického omezení rychlosti vlaku.

V případě, že se v trase vlaku rychlost mění, zadá strojvedoucí nejvyšší z rychlostí určených pro jednotlivé části trasy vlaku.

Strojvedoucí tyto hodnoty může zadávat, pouze když vlak stojí.

- (4) Pokud v některé části trasy vlak nejede v módu **Plný dohled (FS)**, např. vypnutí ETCS, porucha mobilní části ETCS, mimořádné nasazení vozidla bez mobilní části ETCS, atd., musí se strojvedoucí v daném úseku řídit údaji ve sloupci 8 TJŘ.
- (5) Potřebná brzdící procenta se pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS neurčují v závislosti na zábrzdě vzdálenosti na trati, ale ve smyslu čl. 258, odst. 2, písm. b) předpisu D1 ČÁST PRVNÍ a podle podmínek stanovených v čl. 29 tohoto pokynu.

článek 29

Nejvyšší stanovené rychlosti pro vlaky jedoucí s aktivním ETCS

- (1) Vlaky se stanovenou rychlostí do 120 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 1 000 m.
- (2) Vlaky se stanovenou rychlostí vyšší než 120 km/h až do rychlosti 200 km/h včetně, které jedou v módu **Plný dohled (FS)**, musí být schopné bezpečně zastavit rychločinným brzděním na vzdálenost nepřesahující 2 000 m.

¹² Portál provozování dráhy / Provozování dráhy / Popis sítě / Pomůcky k jízdnímu řádu / Tabulka brzdících procent pro vlaky ETCS.

kapitola VII Vypnutí traťové části ETCS

článek 30 Všeobecná ustanovení

- (1) **Vypnutí traťové části ETCS (dále i „Vypnutí ETCS“)** je dopravní opatření, jehož použitím je možné vyřadit traťovou část zabezpečovacího zařízení ETCS z činnosti. Vypnutí ETCS se provádí funkcí zabezpečovacího zařízení podle předpisu SŽ Z3 – Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště pomocí povelů pro zavedení a zrušení výluky ETCS¹³. Zavádí se v případě poruch, údržby, předpokládaných výluk ETCS, nepředpokládaných výluk (pouze těch, které jsou avizované elektronickou depeší¹⁴) a předpokládaných výluk na zařízení dopravní cesty mající dopad na funkci ETCS.
- (2) Vypnutí ETCS může požadovat:
- a) zaměstnanec udržující zabezpečovací zařízení:
 1. pro omezení vlivu poruchy zabezpečovacího zařízení¹⁵ s vlivem na činnost traťové části ETCS na plynulost dopravy;
 2. jestliže je to nezbytné pro údržbu nebo odstraňování poruch zabezpečovacího zařízení¹⁴ nebo pro jeho přezkoušení;
 - b) udržující zaměstnanec nebo zaměstnanec servisní organizace, jestliže je to nezbytné pro údržbu nebo odstraňování poruch sdělovacího zařízení (traťové části GSM-R, souvisejících přenosových systémů) nebo pro jeho přezkoušení;
 - c) určený zaměstnanec na základě výlukového rozkazu podle čl. 39 tohoto pokynu.
- Tito zaměstnanci požadují vypnutí ETCS u zaměstnance udržujícího RBC (viz následující odstavec).
- (3) Pro účely vypnutí ETCS jsou použity pojmy **Zaměstnanec řídící dotčený úsek**, **Zaměstnanec obsluhující RBC** a **Zaměstnanec udržující RBC**. Zaměstnanci, kteří jednotlivé funkce zastávají, jsou uvedeny v tabulce 1 tohoto článku.

Tabulka 1 - Pojmy pro účely vypnutí ETCS

Dotčený úsek je řízen	Zaměstnanec řídící dotčený úsek	Zaměstnanec obsluhující RBC	Zaměstnanec udržující RBC
z RDP	výpravčí RDP		OUZZ
z CDP	traťový dispečer	dispečer ETCS	DŽDC
z PPV	výpravčí PPV	dispečer ETCS	DŽDC
místně	výpravčí	podle ZDD	OUZZ

- (4) Vypnutí ETCS lze zavést pouze na základě zápisu v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen „Záznamník poruch“) podle předpisu SŽ T100 – Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení, v aktuálním znění (dále jen „předpis T100“).

¹³ Zavedení předběžné výluky ETCS (povel PEVYL), zavedení definitivní výluky ETCS (povel DEVYL).

¹⁴ viz ustanovení čl. 399, odst. (9), písm. c) předpisu D1 ČÁST PRVNÍ

¹⁵ Jedná se o SZZ, TZZ, PZZ, zařízení pro zjištění volnosti kolejového úseku, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení nebo traťovou část ETCS.

(5) Vypnutí ETCS lze realizovat:

- a) v rozsahu jedné celé stanice (v úseku mezi vjezdovými návěstidly stanice):
 - 1. vstup do oblasti vypnutí ETCS v rozsahu jedné celé stanice probíhá vždy v úrovni vjezdového návěstidla;
 - 2. **výstup z oblasti vypnutí ETCS v rozsahu jedné celé stanice probíhá po minutí vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy.**
- b) v mezistaničním úseku (v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních stanic) pro jednu traťovou kolej:
 - 1. vstup do oblasti vypnutí ETCS v mezistaničním úseku probíhá u odjezdového návěstidla stanice před vjezdem na traťovou kolej s vypnutým ETCS;
 - 2. výstup z oblasti vypnutí ETCS v mezistaničním úseku probíhá vždy u prvního hlavního návěstidla ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla) za oblastí vypnutí ETCS nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem;
- c) v obvodu RBC (včetně všech přilehlých mezistaničních úseků, ve kterých se nachází hranice mezi RBC):
 - 1. vstup do oblasti vypnutí ETCS v obvodu RBC probíhá u odjezdového návěstidla stanice před hranicí vypnuté RBC;
 - 2. výstup z oblasti vypnutí ETCS v rozsahu celé RBC probíhá vždy u prvního hlavního návěstidla ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla) za hranicí vypnuté RBC nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem;
- d) v mezistaničním úseku s hranicí oblasti ETCS pro jednu traťovou kolej:
 - 1. vstup do oblasti vypnutí ETCS v mezistaničním úseku s hranicí oblasti ETCS probíhá v jednom směru vždy u odjezdového návěstidla stanice, ve druhém směru u návěsti **Změna úrovně ETCS**;
 - 2. výstup z oblasti vypnutí ETCS v mezistaničním úseku s hranicí oblasti ETCS probíhá v jednom směru u návěsti **Změna úrovně ETCS** (do jiné úrovně než ETCS úrovně 2) nebo **Výstupní hranice oblasti ETCS**, ve druhém směru vždy u prvního hlavního návěstidla ve stanici (vyjma vjezdového návěstidla) za oblastí vypnutí ETCS nebo po zastavení na dopravní koleji před tímto návěstidlem.

(6) Vypnutí ETCS podle odst. (5) tohoto článku mohou na sebe navazovat (např. na vypnutí ETCS v obvodu RBC může navazovat vypnutí ETCS ve stanici); vstup do oblasti vypnutí ETCS nastává na začátku prvního vypnutého úseku ve směru jízdy drážního vozidla, výstup z oblasti vypnutí ETCS nastává na konci posledního vypnutého úseku ve směru jízdy drážního vozidla.

(7) Při vypnutí ETCS v mezistaničním úseku s ETCS oddíly se jízda vlaků musí zabezpečovat v mezistaničním oddílu a strojvedoucí se o jízdě v mezistaničním oddílu nezpravuje.

článek 31

Zahájení vypnutí ETCS

Pokud zaměstnanec udržující RBC na základě čl. 30 tohoto pokynu rozhodne o vypnutí ETCS, musí být dodržena součinnost zaměstnanců následujícím způsobem:

- a) zaměstnanec udržující RBC informuje zaměstnance obsluhujícího RBC o potřebě vypnutí ETCS a jeho rozsahu;
- b) zaměstnanec obsluhující RBC ohlásí zaměstnanci řídicímu dotčený úsek (pokud jím není sám) potřebu vypnutí ETCS a jeho rozsah;
- c) zaměstnanec řídicí dotčený úsek zajistí zpravování vlaků o vypnutí traťové části ETCS a informuje zaměstnance obsluhujícího RBC (pokud jím není sám) o zajištění zpravování vlaků o vypnutí traťové části ETCS;
- d) zaměstnanec udržující RBC na pokyn zaměstnance obsluhujícího RBC zadá předběžnou výluky ETCS do RBC;
- e) zaměstnanec obsluhující RBC ověří, že žádný vlak v oblasti vypnutí ETCS není v módu **Plný dohled (FS)** ani v módu **Podle rozhledu (OS)**, ani žádnému vlaku není vydáno oprávnění k jízdě **(MA)** do oblasti vypnutí ETCS. Po splnění těchto podmínek udělí zaměstnanci udržujícímu RBC pokyn k zadání definitivní výluky ETCS do RBC;
- f) zaměstnanec udržující RBC zadá definitivní výluky ETCS do RBC a udělí souhlas se zahájením prací zaměstnanci, který vypnutí ETCS požadoval (pokud jím není sám).

článek 32

Ukončení vypnutí ETCS

Při ukončení vypnutí ETCS musí být dodržena součinnost zaměstnanců následujícím způsobem:

- a) zaměstnanec provádějící práce na zařízení oznámí ukončení prací zaměstnanci udržujícímu RBC;
- b) zaměstnanec udržující RBC informuje zaměstnance obsluhujícího RBC o odstranění důvodu zavedení vypnutí ETCS a dohodnou se na čase ukončení vypnutí ETCS;
- c) zaměstnanec obsluhující RBC informuje o předpokládaném čase ukončení vypnutí ETCS příslušného zaměstnance řídicího dotčený úsek (pokud jím není sám);
- d) zaměstnanec řídicí dotčený úsek informuje telekomunikačním zařízením strojvedoucí dotčených vlaků o čase ukončení vypnutí traťové části ETCS;
- e) zaměstnanec řídicí dotčený úsek udělí zaměstnanci obsluhujícímu RBC (pokud jím není sám) souhlas se zrušením výluky ETCS v RBC;
- f) zaměstnanec udržující RBC na pokyn zaměstnance obsluhujícího RBC zadá povel zrušení výluky ETCS do RBC;
- g) zaměstnanec udržující RBC provede do Záznamníku poruch zápis o ukončení vypnutí ETCS a o provozuschopnosti zařízení;
- h) zaměstnanec obsluhující RBC informuje zaměstnance řídicího dotčený úsek (pokud jím není sám) o ukončení vypnutí ETCS a provozuschopnosti zařízení;
- i) zaměstnanec řídicí dotčený úsek ukončí zpravování vlaků o vypnutí traťové části ETCS.

kapitola VIII **Poruchy ETCS a GSM-R**

článek 33 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Poruchou ETCS se rozumí porucha:
 - a) traťové části ETCS;
 1. BG;
 2. RBC;
 - b) mobilní části ETCS.
- (2) Poruchy ETCS (vyjma poruch mobilní části ETCS), hlásí výpravčí zaměstnanci udržujícímu RBC. Při hlášení a zápisu do Záznamníku poruch postupuje podle předpisu T100.
- (3) Za poruchu mobilní části ETCS se považuje taková porucha, kdy se postupuje podle ustanovení předpisu Z8 o selhání bezpečnostního testu, příp. podle předpisu dopravce.
- (4) Poruchou GSM-R se rozumí porucha:
 - a) datové komunikace traťové části GSM-R;
 - b) datové komunikace mobilní části GSM-R.
- (5) **Poruchy GSM-R hlásí výpravčí zaměstnanci určenému v Provozním řádu traťové rádiové sítě GSM-R CZ.**

článek 34 **Poruchy balízových skupin**

- (1) Za poruchu BG se považuje opakovaný výskyt chyby čtení BG.
- (2) Poruchu BG zapíše zaměstnanec obsluhující RBC do Záznamníku poruch vždy podle předpisu T100.
- (3) U poruchy BG u odjezdového (cestového) návěstidla, kterou:
 - a) bude možné odstranit do 24 hodin, dopravní opatření nezavádí;
 - b) nebude možné odstranit do 24 hodin (nebo tato doba již uplynula a porucha nebyla odstraněna), udržující zaměstnanec nařídí výpravčímu zavedení dopravních opatření. Výpravčí zavede na dotčenou staniční kolej štítek kolejové výluky a zavede dopravní opatření podle odst. (4) tohoto článku.

- (4) Do odstranění poruchy BG u odjezdového (cestového) návěstidla, kterou nebude možné odstranit do 24 hodin, může výpravčí pro vlak jedoucí s aktivním ETCS postavit vlakovou cestu končící u dotčeného odjezdového (cestového) návěstidla, jen pokud v pokračování vlakové cesty od tohoto návěstidla zajistí bezpečnost provozování dráhy pro případ projetí tohoto návěstidla:
- a) na staničním zabezpečovacím zařízení ovládaném z JOP zavede na kolejový úsek od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, k následujícímu návěstidlu platnému pro posun štítek kolejové výluky. Štítek kolejové výluky výpravčí může zavést pouze tehdy jestliže přes daný kolejový úsek není postavena jiná jízdní cesta (ani nesmí být postavena po jeho zavedení), nebo
 - b) na staničním zabezpečovacím zařízení neovládaném z JOP výpravčí:
 - přeloží výměnové řadiče všech výhybek (výkolejek) v úseku koleje od hlavního návěstidla, které ukončuje vlakovou cestu, až k nejbližšímu návěstidlu platnému pro posun do polohy odpovídající posunové cestě k tomuto návěstidlu podle závěrové tabulky,
 - zkontroluje jejich správnou indikaci a přeložené řadiče opatří upamatovávací pomůckou.

Výpravčí může zrušit opatření stanovená podle tohoto odstavce až po zjištění, že vlak zastavil před hlavním návěstidlem, u kterého se nachází BG v poruše.

V případě předání dopravní s poruchou BG na řízení z jiného pracoviště informuje výpravčí nebo traťový dispečer o poruše BG a zavedených dopravních opatřeních při předávce dopravní na řízení z jiného pracoviště.

- (5) Nastane-li porucha BG, která zapříčiní opakované zastavení vlaku, postupuje se podle čl. 4.9.1 předpisu Z8 a případně podle kapitoly VII tohoto pokynu (vypnutí ETCS).

článek 35

Poruchy datové komunikace traťové části GSM-R

- (1) Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu datové komunikace traťové části GSM-R, musí postupovat podle Provozního řádu traťové rádiové sítě GSM-R CZ.
- (2) Nastane-li (nebo je-li ohlášena) porucha datové komunikace traťové části GSM-R, která zapříčiní opakované zastavení vlaků v oblasti poruchy a poruchu datové komunikace nelze odstranit, postupují zaměstnanci podle kapitoly VII tohoto pokynu (vypnutí ETCS).

článek 36 Poruchy RBC

- (1) Pokud je výpravčímu indikována nebo nahlášena porucha RBC, nahlásí poruchu zaměstnanci udržujícímu RBC. Zaměstnanec udržující RBC rozhodne o dalším postupu.
- (2) Pokud porucha RBC zapříčiní přechod všech vlaků jedoucích s aktivním ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a udržující zaměstnanec poruchu odstraní (tzn. nerozhodne o vypnutí ETCS), výpravčí po odstranění poruchy dovolí další jízdu drážních vozidel, která přešla do módu **Nedovolené projetí (TR)** v důsledku poruchy RBC, ETCS písemným rozkazem 02 podle ustanovení čl. 12 tohoto pokynu.
- (3) Pokud porucha RBC zapříčiní přechod všech vlaků jedoucích s aktivním ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a udržující zaměstnanec rozhodne o vypnutí ETCS, postupuje se podle kapitoly VII tohoto pokynu (vypnutí ETCS). Po zahájení vypnutí ETCS výpravčí zpraví strojvedoucí dotčených vlaků o vypnutí ETCS a dovolí další jízdu drážních vozidel, která přešla do módu **Nedovolené projetí (TR)** v důsledku poruchy RBC, ETCS písemným rozkazem 02 takto:
 - a) pro jízdu vlaku v úseku trati se smíšeným provozem ETCS zatrhne pokyn 9 a vyplní takto:
„Mezi stanicemi Ústí nad Orlicí – Lichkov je vypnuta z činnosti traťová část ETCS L2. Zvolte úroveň 0 nebo NTC a pokračujte v jízdě.“
 - b) pro jízdu vlaku v úseku trati se výhradním provozem ETCS zatrhne pokyn 9 a vyplní takto:
„Mezi stanicemi Přelouč – Kostěnice je vypnuta z činnosti traťová část ETCS L2. Zvolte úroveň 0 nebo NTC a pokračujte v jízdě, nepřekročte rychlost 100 km/h.“
 - c) pro jízdu sunutého vlaku zatrhne pokyn 2 a pokyn 9 a vyplní takto:
„Mezi stanicemi Přelouč – Kostěnice je vypnuta z činnosti traťová část ETCS L2.“
 - d) pro jízdu PMD nebo posunového dílu zatrhne pokyn 2 a pokyn 9 a vyplní takto:
„Mezi stanicemi Přelouč – Kostěnice je vypnuta z činnosti traťová část ETCS L2.“

článek 37 Poruchy mobilní části ETCS ve výhradním provozu ETCS

- (1) Poruchu mobilní části ETCS musí strojvedoucí neprodleně ohlásit výpravčímu a v další jízdě může pokračovat pouze se souhlasem výpravčího [viz odst. (3) tohoto článku]. Výpravčí tuto skutečnost ohlásí provoznímu dispečerovi. Provozní dispečer dohodne další postup s dispečerským aparátem příslušného dopravce a tento postup oznámí výpravčímu.
- (2) Nastane-li porucha mobilní části ETCS:
 - a) ve výchozí stanici (tzn. nedošlo k zastavení vlaku na odjezdovém zhlaví anebo záhlaví), nesmí vlak na trať s výhradním provozem ETCS odjet,
 - b) po zastavení vlaku na odjezdovém zhlaví anebo záhlaví nebo po odjezdu vlaku na trať s výhradním provozem ETCS smí vozidlo dojet nejdále do nejbližší vhodné stanice [viz odst. (3) tohoto článku]; další jízda na trať s výhradním provozem ETCS není dovolena.
- (3) Nastane-li porucha mobilní části podle odst. (2), písm. b) tohoto článku:
 - a) a **je možný návrat** vlaku do zadní stanice, postupuje výpravčí podle ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ o návratu vlaku;
 - b) a **není možný návrat** vlaku do zadní stanice, dovolí výpravčí, na základě pokynu provozního dispečera, další jízdu vlaku:

1. ze širé trati rozkazem Pv takto:

„Do stanice Bor je povolena jízda vlaku bez aktivního ETCS, nepřekročte rychlost 100 km/h.“

nebo na trati s rychlostí do 100 km/h

„Do stanice Bor je povolena jízda vlaku bez aktivního ETCS.“

Výpravčí přední stanice může strojvedoucímu vlaku s poruchou mobilní části ETCS, která nastala na širé trati, dovolit jízdu rozkazem Pv až všechna drážní vozidla, která se nachází mezi čelem vlaku a vjezdovým návěstidlem přední stanice, tento úsek tratě uvolnila;

2. ze stanice písemným rozkazem takto:

„Ze stanice Dub do stanice Buk je povolena jízda vlaku bez aktivního ETCS, nepřekročte rychlost 100 km/h.“

nebo na trati s rychlostí do 100 km/h

„Ze stanice Dub do stanice Buk je povolena jízda vlaku bez aktivního ETCS.“

Stejný text písemného rozkazu podle písm. b) tohoto odstavce výpravčí použije i v případě, že je povolena jízda vlaku přes více mezistaničních úseků.

- (4) Strojvedoucí drážního vozidla s poruchou mobilní části ETCS se od okamžiku zpravení písemným rozkazem podle odst. (3) tohoto článku řídí všemi návěstmi jako strojvedoucí drážního vozidla nevybaveného mobilní částí ETCS.

- (5) V případě, že strojvedoucí mimořádně zastaví na širé trati z důvodu nutnosti restartovat mobilní část ETCS:

- a) oznámí výpravčímu, že musí restartovat mobilní část ETCS, a
- b) vyžádá si od výpravčího pokyn pro pokračování v další jízdě s aktivním ETCS. Výpravčí udělí telekomunikačním zařízením souhlas k zahájení jízdy vlaku v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu a dále se řídí návěstmi tohoto hlavního návěstidla.

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

článek 38

Poruchy mobilní části ETCS ve smíšeném provozu ETCS

- (1) Má-li vozidlo při poruše mobilní části ETCS pokračovat v jízdě bez aktivního ETCS na tratích se smíšeným provozem ETCS, strojvedoucí:
 - a) musí neprodleně ohlásit poruchu mobilní části ETCS výpravčímu, který tuto skutečnost ohlásí provoznímu dispečerovi,
 - b) po ohlášení této poruchy výpravčímu a na základě jeho souhlasu může pokračovat v jízdě k nejbližšímu hlavnímu návěstidlu, na kterém musí předpokládat návěst **Stůj**; na trati s automatickým blokem s oddílovými návěstidly musí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů k tomuto návěstidlu a
 - c) dále se řídí všemi návěstmi jako při jízdě drážního vozidla nevybaveného mobilní částí ETCS.

- (2) V případě, že podle odst. (1) tohoto článku není možné navázat spojení s výpravčím (ani nouzovým spojením¹⁶), nesmí strojvedoucí uvést drážní vozidlo do pohybu.
- (3) V případě, že strojvedoucí mimořádně zastaví na širé trati z důvodu nutnosti restartovat mobilní část ETCS:
- a) oznámí výpravčímu, že musí restartovat mobilní část ETCS, a
 - b) vyžádá si od výpravčího pokyn pro pokračování v další jízdě s aktivním ETCS. Výpravčí udělí telekomunikačním zařízením souhlas k zahájení jízdy vlaku v módu **Na odpovědnost strojvedoucího (SR)** nejdále k následujícímu hlavnímu návěstidlu a dále se řídí návěstmi tohoto hlavního návěstidla.

Pokud v průběhu jízdy bylo uděleno oprávnění k jízdě v módu **Podle rozhledu (OS)** nebo **Plný dohled (FS)**, řídí se strojvedoucí pokyny z DMI.

¹⁶ Ve smyslu Prohlášení o dráze.

kapitola IX **Předpokládané a nepředpokládané výluky ETCS**

článek 39 **Všeobecná ustanovení**

- (1) Ustanovení této kapitoly platí pouze pro realizaci předpokládané výluky a nepředpokládané výluky (pouze té, která je avizovaná elektronickou depeší) traťové části ETCS ve smyslu ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ a SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností (dále jen „předpis D7/2“).
- (2) Předpokládaná [nepředpokládaná podle odst. (1) tohoto článku] výluka ETCS se uplatňuje u již aktivovaného ETCS; v tomto případě musí být strojvedoucí o vypnutí ETCS zpravován písemným rozkazem po celou dobu předpokládané [nepředpokládané podle odst. (1) tohoto článku] výluky ETCS.
- (3) Za předpokládanou [nepředpokládanou podle odst. (1) tohoto článku] výluku ETCS se nepovažuje zadání definitivní výluky ETCS v rámci aktivace traťové části ETCS s hranicí oblasti ETCS v místě styku s úsekem se zatím neaktivovanou traťovou částí ETCS¹⁷.
- (4) Předpokládaná [nepředpokládaná podle odst. (1) tohoto článku] výluka ETCS:
 - a) musí být zahájena, ukončena, popř. přerušena v souladu s ustanoveními pro výluky stanovené předpisem D1 ČÁST PRVNÍ a tímto pokynem a
 - b) realizována v souladu s ustanovením předpisu D7/2.
- (5) Výlukový rozkaz pro předpokládanou výluku (Edps k nepředpokládané výluce) musí stanovit podmínky pro zahájení a ukončení předpokládané [nepředpokládané podle odst. (1) tohoto článku] výluky ETCS [součinnost odpovědného zástupce objednatele výluky (dále jen „OZOV“), zaměstnance udržujícího RBC, zaměstnance obsluhujícího RBC, zaměstnance řídícího dotčený úsek v souladu s kapitolou VII tohoto pokynu].
- (6) Dispečer ETCS nesmí nikdy plnit funkci OZOV. OZOV musí být vždy pouze zaměstnanec OSPD.
- (7) Při předpokládané [nepředpokládané podle odst. (1) tohoto článku] výluce traťové části ETCS musí být před zahájením výlukových prací zavedeno vypnutí ETCS podle ustanovení kapitoly VII tohoto pokynu. Rozsah, ve kterém lze zavést vypnutí ETCS, a opatření s ním související musí být zpracováno ve výlukovém rozkaze pro předpokládanou výluku (Edps k nepředpokládané výluce).

článek 40 **Zpravování vlaků o výluce ETCS a vypnutí ETCS**

- (1) Zpravování vlaků o předpokládané [nepředpokládané podle článku 39 odst. (1) tohoto pokynu] výluce ETCS, resp. vypnutí ETCS vyplývá z rozsahu vypnutí traťové části ETCS, podle pravidel uvedených v čl. 30 tohoto pokynu.
- (2) Vzory textů písemných rozkazů jsou uvedeny ve služební rukověti SŽ SR101/1(D) – Metodická pomůcka pro tvorbu a používání písemných rozkazů a příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky.

¹⁷ V tomto případě jsou na trati umístěna návěstidla s návěstí **Vstup do oblasti ETCS úrovně 2** (viz čl. 16, odst. (7) tohoto pokynu) a **Výstupní hranice oblasti ETCS** (u vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy). V TTP musí být uvedeno, že vstup a výstup do oblasti ETCS je proveden formou výluky ETCS.

ČÁST ČTVRTÁ ETCS STOP

článek 41 Základní pojmy

- (1) **ETCS STOP** je bodový evropský vlakový zabezpečovač, který využívá technických prostředků ETCS k zastavení vlaku v případě nedovoleného projetí návěsti **Stůj** prostřednictvím přepínatelných balíz.
- (2) **Trafová elektronická jednotka** (dále jen „LEU“) je zařízení, které předává jedné nebo více přepínatelným balízám soubor informací ze zabezpečovacího zařízení (např. staničního, traťového, přejezdového).
- (3) **Přepínatelná balíza** je balíza, která vysílá proměnnou informaci poskytovanou traťovou elektronickou jednotkou (LEU).

článek 42 Všeobecná ustanovení

- (1) Úsek tratě vybavené traťovou částí ETCS STOP musí být uveden v tabulkách traťových poměrů (dále jen „TTP“).
- (2) V úseku tratě vybaveném traťovou částí ETCS STOP vlak s aktivním ETCS jede v módu **Nevybavená trať „UN“**.
- (3) Před zahájením mise v úseku tratě vybavené traťovou částí ETCS STOP musí strojvedoucí zvolit na DMI úroveň 0 (dále jen „L0“).
- (4) Na trati vybavené traťovou částí ETCS STOP není mobilní části ETCS vydáváno oprávnění k jízdě **(MA)** a na trati:
 - a) kde se organizuje a řídí drážní doprava podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ, se strojvedoucí řídí:
 1. předpisem D1 ČÁST PRVNÍ,
 2. tímto pokynem;
 - b) kde se organizuje a řídí drážní doprava podle předpisu SŽ D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (dále jen „předpis D3“), se strojvedoucí řídí:
 1. předpisem D3,
 2. tímto pokynem.

(5) Při jízdě vlaku kolem:

- a) neobsluhovaného návěstidla,
- b) návěsti **RPN**,
- c) **PN**,
- d) obsluhovaného návěstidla na základě písemného rozkazu [viz čl. 50, odst. (2), písm. a) tohoto pokynu],

musí strojvedoucí zvolit funkci „Potlačení (Override)“ nejpozději 20 m (odhadem):

- před hlavním návěstidlem umístěným přímo u koleje, pro kterou platí,
- před návěstí Konec vlakové cesty u skupinového hlavního návěstidla,
- před nejbližším předním námezdníkem koleje, na které vlak stojí v dopravně D3.

Strojvedoucí přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní (viz předpis Z8, příloha D).

článek 43 Návěsti pro ETCS STOP

- (1) Návěst **Změna úrovně ETCS** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř v horní polovině černý nápis „LT“, ve spodní polovině „ETCS“) označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS a informuje o tom, že přepnutí aktivní mobilní části ETCS do jiné úrovně ETCS je řízeno traťovou částí systému ETCS v místě tohoto návěstidla.



Obrázek 10

- (2) Návěstidlo s návěstí **Změna úrovně ETCS** se umísťuje v místě, kde začíná oblast ETCS, nebo kde se mění úroveň ETCS a v tomto místě je zajištěno samočinné přepnutí mobilní části ETCS do nové úrovně. Umísťuje se zpravidla na hlavní návěstidlo či v jeho bezprostřední blízkosti.
- (3) Návěst **Výstupní hranice oblasti ETCS** (bílá čtvercová tabule s černým orámováním, uvnitř černý nápis „ETCS“ a červený pruh z levého dolního do pravého horního rohu) označuje místo na trati, kde se mění úroveň traťové části ETCS, a informuje o samočinném přepnutí mobilní části ETCS do úrovně národního vlakového zabezpečovače, pokud jím vozidlo je vybaveno, nebo do ETCS úrovně 0, pokud vozidlo národním vlakovým zabezpečovačem není vybaveno.



Obrázek 11

článek 44

Výprava vlaku jedoucího s aktivním ETCS

Při výpravě vlaku jedoucího s aktivním ETCS se na tratích vybavených ETCS STOP postupuje v souladu s předpisem D1 ČÁST PRVNÍ.

článek 45

Posun – všeobecná ustanovení

- (1) Pokud je posun vykonáván hnacím vozidlem s aktivním ETCS (i v oblasti nevybavené traťovou částí ETCS), provádí se vždy v módu **Posun (SH)**, vyjma případu, kdy se jízda posunového dílu mění v jízdu vlaku bez zastavení (viz čl. 46 tohoto pokynu). Podrobnosti stanoví předpis Z8.
- (2) Jízdy posunových dílů v dopravních s kolejovým rozvětvením s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly nevybavenými ETCS. V tomto případě pro posun platí ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ nebo předpis D3 platná pro posun.

článek 46

Změna jízdy posunového dílu v jízdu vlaku bez zastavení

- (1) Jestliže se na základě sjednání posunu jízda posunového dílu má změnit v jízdu vlaku, aniž by posunový díl zastavil, strojvedoucí posunového dílu jedoucího s aktivním ETCS provede zahájení mise před zahájením jízdy posunového dílu. Přejít do módu **Nevybavená trať (UN)** může strojvedoucí potvrdit až po udělení souhlasu k zahájení posunu.
- (2) Jízda posunového dílu se musí změnit v jízdu vlaku bez zastavení u nejbližšího hlavního návestidla platného pro vlak ve směru jízdy.

článek 47

Posun za označnick

Jsou-li splněny podmínky pro jízdu posunového dílu za označnick podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)** před minutím hranice oblasti posunu ETCS čelem tohoto vozidla funkci „Potlačení (Override)“ (např. v úrovni označnicku nebo návestidla, které plní funkci označnicku), přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní¹⁸.

článek 48

Posun mezi dopravnami

- (1) Jízda PMD se uskutečňuje v módu **Posun (SH)**¹⁹ bez ohledu na skutečnost, zda jízda PMD bude dovolována návestmi pro jízdu vlaku nebo posunového dílu.
- (2) Jsou-li splněny podmínky pro jízdu PMD podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ přes hranici oblasti posunu ETCS, použije strojvedoucí vozidla v módu **Posun (SH)** před minutím hranice oblasti posunu ETCS tímto vozidlem funkci „Potlačení (Override)“, přitom zohlední maximální dobu a maximální vzdálenost, po kterou je funkce „Potlačení (Override)“ aktivní²⁰.
- (3) Jízdy PMD do traťového úseku s výhradním provozem ETCS jsou povoleny i s vedoucími vozidly bez aktivní mobilní části ETCS i nevybavenými ETCS. V tomto případě pro PMD platí ustanovení předpisu D1 ČÁST PRVNÍ platná pro jízdu PMD.

¹⁸ Volbou funkce „Potlačení (Override)“ v módu **Posun (SH)** nedochází v tomto případě ke změně módu.

¹⁹ A to i v případě, že se nachází mimo oblast ETCS.

²⁰ Volbou funkce „Potlačení (Override)“ v módu **Posun (SH)** nedochází v tomto případě ke změně módu.

Článek 49 Přechod do módu Nedovolené projetí (TR)

- (1) Po přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a následném potvrzení, že přechod do módu **Nedovolené projetí (TR)** vzal na vědomí, musí strojvedoucí ohlásit výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi):

- a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)**,
- b) zda se na DMI zobrazila textová zpráva s významem „Porucha traťové části“ (viz odst. (2) tohoto článku).

Uvést drážní vozidlo do pohybu může pouze po zpravení ETCS písemným rozkazem.

- (2) Výpravčí (dirigující dispečer), kterému je ohlášeno podle odst. (1) tohoto článku:

- a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a na DMI **byla** zobrazena textová zpráva s významem „Porucha traťové části“ a
- b) zjistí, že se nejedná o mimořádnou událost (tzn. nedošlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** ve vlastní i sousední dopravně),

musí zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího ETCS písemným rozkazem o dovolení další jízdy (viz odst. (5) tohoto článku). Dále postupuje podle čl. 50 tohoto pokynu.

- (3) Výpravčí (dirigující dispečer), kterému je ohlášeno podle odst. (1) tohoto článku:

- a) že došlo k přechodu mobilní části ETCS do módu **Nedovolené projetí (TR)** a na DMI **nebyla** zobrazena textová zpráva s významem „Porucha traťové části“ a
- b) zjistí, že se nejedná o mimořádnou událost (tzn. nedošlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** ve vlastní i sousední dopravně),

musí zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího ETCS písemným rozkazem o dovolení další jízdy (viz odst. (5) tohoto článku).

- (4) Výpravčí (dirigující dispečer), který zjistí, že došlo k mimořádné události (tzn. došlo k projetí návěstidla s návěstí **Stůj** at' ve vlastní, či v sousední dopravně) postupuje plně v souladu s ustanoveními pro mimořádnou událost podle předpisu D1 ČÁST PRVNÍ. V případě, že po ukončení šetření mimořádné události bude dovolována jízda vlaku (PMD), musí výpravčí (dirigující dispečer) zkontrolovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro dovolení další jízdy vlaku (PMD) a jsou-li splněny, zpraví strojvedoucího o dovolení další jízdy (viz odst. (5) tohoto článku).

- (5) Pro dovolení jízdy vlaku podle odst. (2), (3) a (4) tohoto článku bude strojvedoucí zpraven ETCS písemným rozkazem 02 (pokyn 9) takto: „Zvolte úroveň 0 a pokračujte v jízdě.“

Pro dovolení jízdy PMD podle odst. (2), (3) a (4) tohoto článku bude strojvedoucí zpraven ETCS písemným rozkazem 02 (pokyn 2).

Strojvedoucí po sepsání ETCS písemného rozkazu 02 může uvést vlak do pohybu.

- (6) ETCS písemný rozkaz 02 může být nahrazen pokynem daným pouze telekomunikačním zařízením za dodržení všech těchto podmínek:
- a) spojení telekomunikačním zařízením musí být navázáno pouze mezi zaměstnancem řízení provozu (výpravčí, traťový dispečer) a strojvedoucím,
 - b) hovor musí být zaznamenáván záznamovým zařízením,
 - c) při navázání komunikace telekomunikačním zařízením musí být dodržena ustanovení předpisu Z11 – Předpis pro obsluhu rádiových zařízení.

Udělení pokynu telekomunikačním zařízením při dodržení ustanovení písm. a), b) a c) tohoto odstavce zní takto:

„Zvolte úroveň 0 nebo NTC a pokračujte v jízdě.“

Udělení pokynu telekomunikačním zařízením je pro strojvedoucího pokynem k uvedení vlaku do pohybu.

Ustanovení tohoto odstavce nelze aplikovat v případě, že k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde z mimořádné události ve smyslu předpisu D17.

- (7) Strojvedoucí na základě pokynu, který mu dovoluje uvedení drážního vozidla do pohybu po přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)**, podle odst. (5) nebo (6) tohoto článku:
- a) zvolí „L0“ a potvrdí přechod do módu **Nevybavená trať (UN)** pokud není mobilní část v módu **Nevybavená trať (UN)**, nebo
 - b) pokud je mobilní část v módu **Nevybavená trať (UN)**

uvede vlak do pohybu (u vlaku osobní dopravy musí strojvedoucí před uvedením vlaku do pohybu dodržet podmínky stanovené dopravcem).

- (8) Pokud k přechodu do módu **Nedovolené projetí (TR)** dojde na vyloučené koleji, ustanovení tohoto článku se neuplatňují a ETCS písemný rozkaz se pro další jízdu drážního vozidla neseписuje.

článek 50

Poruchy traťových elektronických jednotek a balízových skupin

- (1) Je-li výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi):
- a) ohlášena porucha LEU nebo BG, nebo
 - b) ohlášeno, že na mobilní části ETCS se zobrazila textová zpráva s významem „Porucha traťové části“, nebo
 - c) z indikací zabezpečovacího zařízení indikována porucha LEU nebo BG,
- ohlásí poruchu LEU anebo BG příslušné složce OSPD a poruchu zapíše do Záznamníku poruch.

- (2) V případě, že se jedná o poruchu LEU ovládající BG umístěné u hlavního návěstidla, dříve než výpravčí (dirigující dispečer) dovolí jízdu vlaku kolem tohoto návěstidla, musí zajistit zpravení strojvedoucího písemným rozkazem (výpravčí rozkazem Pv; dirigující dispečer rozkazem PvD3) takto:
- a) při jízdě vlaku kolem obsluhovaného návěstidla
- písemná forma:
„Pro jízdu kolem odjezdového návěstidla S1 v km 12,345 ve stanici Bor zvolte funkci Potlačení (Override).“
- b) při jízdě vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla se dovoluje stejným způsobem jako na trati nevybavené ETCS (tzn. jízda vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla).

článek 51

Poruchy mobilní části ETCS

- (1) Za poruchu mobilní části ETCS se považuje taková porucha, kdy se postupuje podle ustanovení předpisu Z8 o selhání bezpečnostního testu, příp. podle předpisu dopravce.
- (2) Má-li vozidlo při poruše mobilní části ETCS pokračovat v jízdě bez aktivního ETCS, musí strojvedoucí ohlásit poruchu mobilní části ETCS výpravčímu (dirigujícímu dispečerovi), který tuto skutečnost ohlásí provoznímu dispečerovi.

ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- (1) Tento pokyn včetně jeho příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.
- (2) Pro povolování výjimek z tohoto pokynu a zpracování žádostí o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu SŽ N1 – Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí.
- (3) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto pokynu a jeho příloh je gestorský útvar tohoto pokynu.
- (4) Se zněním tohoto pokynu prokazatelně seznámte všechny v úvahu přicházející zaměstnance.
- (5) Tento pokyn zařadte:
 - a) ve všech stanicích do desek dopravních výnosů (dále jen „DV“) u výpravčího,
 - b) na sálech centrálního dispečerského pracoviště u traťového dispečera CDP,případně podle rozhodnutí ředitele oblastního ředitelství (CDP) nebo přednosty provozního obvodu i na další pracoviště.
- (6) Obsah pokynu zařadte do náplně nejbližšího školení nebo odborných seminářů zúčastněných zaměstnanců.
- (7) Tento pokyn nabývá platnosti vydáním v eDAP a účinnosti dnem uvedeným na přední straně tohoto pokynu.

CITOVANÉ DOKUMENTY

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

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽ Z8 díl IV (prozatímní)	Evropský vlakový zabezpečovač ETCS
SŽ N1	Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic
SŽ T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽ Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽ Z3	Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště
SŽ Z11	Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽ D7/2	Organizování výlukových činností
SŽ D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽ SR101/1(D)	Metodická pomůcka pro tvorbu a používání písemných rozkazů a příklady závazných znění pro zajištění realizace výluky
SŽ PPD-1/2022	Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy pro ověřovací provoz systému ETCS
SŽ SM069	Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy