

SŽ Z3

Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště

Změna č. 1

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 105985/2025-SŽ-GR-O11

Dne

Ing. Mojmír Nejezchleb
zástupce generálního ředitele
pověřený správní radou
řízením organizace

Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

SŽ Z3
**Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného
obslužného pracoviště**
Změna č. 1

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
generální ředitelství
odbor předpisů a technologie
Praha
spravazeleznic.cz

rok vydání: 2025
náklad: 1 000 výtisků, formát A5

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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

V souladu s čl. 13 odst. 5, čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“) se schvaluje tato Změna předpisu SŽ Z3 Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště (dále jen „SŽ Z3“).

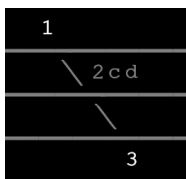
článek 1

Předpis SŽ Z3 v aktuálním znění se mění takto:

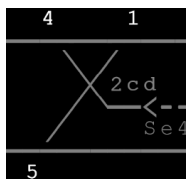
- (1) Na stranu dvě shora **se vkládá** nový prvek, který zní: *„ANOTACE Předpis popisuje zabezpečovací zařízení ovládané z jednotného obslužného pracoviště a stanovuje postupy pro jejich obsluhu při běžné činnosti nebo při poruchách.“*.
- (2) Za nový prvek ANOTACE **se vkládá** nový prvek, který zní: *„KLÍČOVÁ SLOVA zabezpečovací; zařízení; jednotné; obslužné; pracoviště; symbol; povel“*.
- (3) V části ROZSAH ZNALOSTÍ **se** ve třetím řádku stávající text zkoušky „ND-07/STARMON“ **nahrazuje** textem ve znění „ND-07/JOP-STARMON“.
- (4) V části ROZSAH ZNALOSTÍ **se** ve čtvrtém řádku stávající text zkoušky „ND-07/AK signal“ **nahrazuje** textem ve znění „ND-07/JOP-AK signal“.
- (5) V části ROZSAH ZNALOSTÍ **se** pro zaměstnance s pracovní činností v rozsahu zkoušky ND-300/D stávající text znalosti ustanovení **nahrazuje** textem ve znění **„úplná: článek 1, 2, 3, 4.2.1.3, 4.2.1.4, 4.2.1.5, 4.2.1.6, 4.2.1.7, 4.2.1.9, 4.2.2.1, 4.2.2.7, 4.2.4.1, 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.4.4, 4.2.4.5, 4.2.4.6, 4.2.4.9, 4.2.4.10, 4.2.4.12, 4.3.1.1, 4.3.1.2, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.5, 4.3.6, 4.3.9, 4.3.10, 4.3.11, 4.3.12, 4.3.15, 4.3.16, 4.3.17, 4.3.18, 4.3.19, 4.3.20, 4.3.21, 5.1.1, 5.2.3.1, 5.2.3.2, 5.2.3.4, 5.2.3.5, 5.2.3.7, 5.2.6, 6.1, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5, 6.3.1, 8, 11, 12, 13, 14.1, 14.2.1, 14.3 informativní: Příloha A, C“**.

- (6) V části ROZSAH ZNALOSTÍ **se** pro zaměstnance s pracovní činností v rozsahu zkoušky ND-300/P a v rozsahu zkoušky ND-300/S stávající text znalosti ustanovení **nahrazuje** textem ve znění „**úplná**: článek 8.1, 8.2.1.1, 8.2.1.2, 8.2.1.3, 8.2.2.7.2 **informativní**: článek 8.2.1.4, 8.2.1.8, 8.2.2.7.1“.
- (7) V části ZKRATKY A ZNAČKY **se** za zkratku „FS ETCS mód Plný dohled (Full Supervision)“ **vkládá** nová zkratka „GSM-R železniční mobilní telefonní síť“.
- (8) V části ZKRATKY A ZNAČKY **se** za zkratku „KÚ kolejový úsek“ **vkládá** nová zkratka „LS ETCS mód Omezený dohled (Limited Supervision)“.
- (9) V části ZKRATKY A ZNAČKY **se** za zkratku „MA oprávnění k jízdě (Movement Authority)“ **vkládá** nová zkratka „NL ETCS mód Nikoliv vedoucí (Non Leading)“.
- (10) V části ZKRATKY A ZNAČKY **se** za zkratku „SR ETCS mód Na odpovědnost strojvedoucího (Staff Responsible)“ **vkládá** nová zkratka „SRD síť radiodispečerská“.
- (11) V celém dokumentu **se** text „vlaková cesta s omezením“ **nahrazuje** textem „vlaková cesta omezenou rychlostí“, adekvátně vyskloňovaným.
- (12) V celém dokumentu **se** text „součtová hláška“ **nahrazuje** textem „součtová hláška PZZ“, adekvátně vyskloňovaným.
- (13) V celém dokumentu **se** texty „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“ a „Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“ **nahrazují** texty „SŽ D1“ a „Dopravní a návěstní předpis“.
- (14) V celém dokumentu **se** text „SŽDC Z8 díl IV (prozatímní)“ **nahrazuje** textem „SŽ Z8“.
- (15) V čl. 1.2.16 **se** text „je místní ovládní“ **nahrazuje** slovem „je ovládní“.
- (16) V čl. 1.2.28 **se** za slovem „cesty“ **doplňuje** text „nebo výpis stavu vybraných prvků ZZ po zadání povelu „STAV““.
- (17) V čl. 1.3.3 **se** za text „Fiktivní návěstidlo je“ **vkládá** text „u SZZ ovládaných z JOP“ a za slovo „nenachází“ **se vkládá** nová poznámka pod čarou č. 3, která zní „Včetně využití symbolu pro skupinová a společná návěstidla, která se v kolejišti fyzicky nachází.“. Stávající druhá věta článku **se zrušuje**.

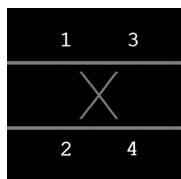
- (18) V čl. 1.3.4 **se** stávající druhá věta článku **zrušuje**.
- (19) Stávající čl. 1.3.5 **se zrušuje**.
- (20) Stávající čl. „1.3.6 až 1.3.9“ **se** nově **označují** jako „1.3.5“ až „1.3.8“.
- (21) Stávající čl. 1.3.10 **se zrušuje**.
- (22) Stávající čl. „1.3.11 až 1.3.30“ **se** nově **označují** jako „1.3.9“ až „1.3.28“.
- (23) V nově označeném čl. 1.3.25 **se** za text „(mimo „PN“) od“ **vkládá** text „*tohoto návěstidla*“ a za text „cílová kolej je SZZ“ **se vkládá** text „*v době stávkování VCRP*“.
- (24) V čl. 2.4.5.4 **se** slovo „aktivního“ **nahrazuje** slovem „*obsluhovaného*“.
- (25) U obr. 8 **se** text popisu „Výkolejka v poloze na kolejnici“ **nahrazuje** textem „*Výkolejka, svodný klín v koncové poloze na kolejnici*“.
- (26) U obr. 9 **se** text popisu „Výkolejka sklopená mimo kolejnici“ **nahrazuje** textem „*Výkolejka, svodný klín v koncové poloze mimo kolejnici*“.
- (27) U obr. 36 a 37 **se** na konci textu popisu za slovo „přechod“ **vkládá** slovo „*kolej*“.
- (28) V čl. 2.6.5.1 **se** slovo „jen“ **nahrazuje** slovem „*také*“.
- (29) U obr. 41 a 42 **se** zkratka „VZ“ **nahrazuje** textem „*vlakového zabezpečovače*“ (čtyřikrát).
- (30) Za čl. 2.6.11.2 **se vkládají** nové čl. 2.6.11.3 a 2.6.11.4 s obr. 42A až 42C., které zní:
- 2.6.11.3 Znázorňuje-li symbol křižovatky kolejovou křižovatku, zobrazuje se v určených případech u symbolu i její označení, např. 2cd, 14cdXA (Obrázek 42A, 42B).*
- 2.6.11.4 Znázorňuje-li symbol křižovatky dvojitou kolejovou spojkou, nezobrazuje se žádné označení (Obrázek 42C).“*



**Obrázek 42A –
Příklad zobrazení
kolejové
křižovatky**



**Obrázek 42B –
Příklad zobrazení
kolejové
křižovatky**



**Obrázek 42C –
Příklad zobrazení
dvojitě kolejové
spojky**

- (31) Za čl. 2.6.13.5 **se vkládá** nový čl. 2.6.13.6, který zní „*Symboly fiktivních návěstidel, která se v kolejišti fyzicky nenachází, se označují písmenem „F” a pořadovým arabským číslem počínaje „1” od začátku ke konci tratě, zvláště v každé dopravně, bez ohledu na to, zda se jedná o hlavní nebo seřadovací návěstidlo, např. „F1”, „F2”. Popis vazeb a případná obsluha fiktivního návěstidla se uvede v DU.*”
- (32) Za čl. 2.6.15.3 **se vkládá** nový čl. 2.6.15.4, který zní „*Fiktivní pomocná stavědla se označují v souladu s předpisem SŽ D1. Popis vazeb a případná obsluha fiktivního pomocného stavědla se uvede v DU.*”
- (33) V čl. 2.6.18.6 **se** za stávajícím písm. b) tečka **nahrazuje** středníkem a **vkládá se** nové písm. c), které zní „*tmavě fialová ztráta komunikace (inverzní symbol, není-li tímto předpisem stanoveno jinak).*”
- (34) Obr. 49 **se nahrazuje** novým obrázkem.
- (35) V čl. 3.1.1 **se** slovo „předávky” **nahrazuje** slovem „odevzdávky”.
- (36) V čl. 3.2.2 **se** za text „„A – bez oprávnění”” **doplňuje** text „*a je zrušena případná nedokončená obsluha a zadané nouzové otevření přejezdu u PZS*”.
- (37) Za čl. 3.2.2 **se vkládá** nový čl. 3.2.3, který zní „*Obsluhující zaměstnanec smí obsluhovat pouze ten ZPC, u kterého je přihlášen pomocí PIK (vlastní nebo náhradní) nebo pomocí přihlašovacího jména a hesla (mimo případy pro odvrácení hrozícího nebezpečí).*”

Je-li řízená oblast zobrazená na více ZPC, kterou obsluhuje více obsluhujících zaměstnanců, musí ZDD stanovit rozsah ovládaného ZZ pro jednotlivé obsluhující zaměstnance.”.

- (38) Za čl. 3.6.3.5 **se vkládají** nové čl. 3.6.3.6 a 3.6.3.7., které zní:
- „3.6.3.6 U fyzické spojky je povel „ZAV>“ a „ZAV<“ zaveden nebo zrušen nouzový závěr vždy na obou výhybkách (výkolejkách).*
- 3.6.3.7 U logické spojky je povel „ZAV>“ zaveden nouzový závěr vždy na obou výhybkách (výkolejkách) a povel „ZAV<“ zrušen nouzový závěr pouze na aktuálně zvolené výhybce (výkolejce).“*
- (39) Za čl. 3.7.1.4 **se vkládají** nové čl. 3.7.1.5 a 3.7.1.6., které zní:
- „3.7.1.5 U fyzické spojky lze zadat, editovat nebo zrušit varovný štítek a štítek kolejové výluky vždy současně na obou výhybkách (výkolejkách).*
- 3.7.1.6 U logické spojky lze zadat, editovat nebo zrušit varovný štítek a štítek kolejové výluky pouze na aktuálně zvolené výhybce (výkolejce).“*
- (40) V čl. 4.2.1.9.2 **se** před text „situační schéma“ v závorce **vkládá** slovo „např.“.
- (41) V čl. 4.2.1.9.5 **se** před stávající druhý odstavec **vkládá** text nového odstavce ve znění „SZZ umožňuje vždy pouze jeden způsob zavedení (zrušení) výluky detekčního prvku VNPN.“.
- (42) V čl. 4.2.1.9.6 **se** za text „u všech návštěvidel“ **doplňuje** text, který zní „(u kterých ještě výluka detekčního prvku není zavedena individuálně)“.
- (43) V čl. 4.2.1.9.10 **se** u písm. b) za text „s PDÚ“ **vkládá** slovo „individuálně“ a za text „vyhodnocováno“ **se doplňuje** text „nebo skupinově z menu symbolu koleje s KÚ“.
- (44) V čl. 4.2.1.9.10 **se** za text písm. b) **vkládá** nový odstavec, který zní „Je-li zrušení zavedené výluky detekčního prvku VNPN provedeno skupinově povel „VDP<“ z menu symbolu koleje, nedojde ke zrušení výluky detekčního prvku VNPN u těch prvků, kde byla zavedena výluka detekčního prvku individuálně povel „VDP>“ z menu symbolu návštěvidla a naopak.“.
- (45) Za čl. 4.2.2.2.3 **se vkládá** nový čl. 4.2.2.2.4., který zní „Přednostní volba složené posunové cesty, u které je obsazený KÚ (mimo cílový KÚ) je zakázána.“.

- (46) Stávající čl. „4.2.2.2.4 až 4.2.2.2.16“ **se** nově **označují** jako „4.2.2.2.5“ až „4.2.2.2.17“.
- (47) Za nově označený čl. 4.2.2.2.17 **se vkládá** nový čl. 4.2.2.2.18., který zní „Byla-li jízda vlaku na staniční kolej dovolena VCP, smí výpravčí na tuto kolej postavit následnou VCRP ve stejném směru až poté, co došlo ke zrušení výluky protisměrných jízdnicích cest u předchozí VCP (uplynutím příslušného času nebo po zadání povelu PUZ).“.
- (48) V čl. 4.2.2.6.1 písm a) **se** za text „povelu „AB““ **doplňuje** text „(odpovídá povelu „VC“)“.
- (49) V čl. 4.2.2.6.3 **se** za text „světle zelené“ **vkládá** text „nebo tmavě šedé“.
- (50) V čl. 4.2.2.6.6 písm. a) **se** za text „světle zelený“ v závorce **vkládá** text „nebo tmavě šedý“.
- (51) V čl. 4.2.2.7.1 **se** v první větě za text „Obsluhující zaměstnanec smí“ **vkládá** text „přestavit návěstidlo na návěst zakazující jízdu nebo“.
- (52) Čl. 4.2.2.8.1 **nově zní** „**Makro** je záznam volby jízdnicí cesty pro usnadnění obsluhy při stavění jízdnicích cest, při pravidelně se opakujících volbách pomocí určených kláves.“.
- (53) V čl. 4.2.4.9.8 písm. a) **se** zkratka „EDD“ nahrazuje textem „elektronického dopravního deníku“.
- (54) V čl. 4.3.3.1 **se** za text „ruční obsluhou“ **vkládá** nový text „(povel „UZ“)“.
- (55) V čl. 4.3.4.1 **se** za text „ruční obsluhou“ **vkládá** nový text „(povel „UZ“)“.
- (56) V čl. 4.3.7.3 **se zrušuje** text druhé a třetí věty.
- (57) Za čl. 4.3.7.3 **se vkládají** nové čl. 4.3.7.4 až 4.3.7.6, které zní:
„4.3.7.4 Obsluhující zaměstnanec musí ústředně přestavovanou výhybku, u které není indikována její koncová poloha a která bude pojížděna proti hrotu nebo je výhybkou odvratnou, zajistit ve správné poloze přenosným výměnovým zámekem:
a) u fyzické spojky u obou výhybek;

b) u logické spojky u výhybky, která nemá indikaci koncové polohy.

4.3.7.5 Bude-li výhybka (výkolejka) přestavována nouzově ručním způsobem nebo bude-li výhybka se ztrátou dohledu pojížděna drážním vozidlem, musí obsluhující zaměstnanec před zahájením přestavování výhybky (výkolejky) nebo před pojížděním výhybky se ztrátou dohledu zavést nouzové ruční stavění povelem „RST>“ z menu symbolu výhybky (výkolejky).

Dojde-li u výhybky, která nemá indikaci koncové polohy a není na ni zavedeno nouzové ruční stavění, k obsazení výhybkového KÚ (jízdou drážního vozidla, poruchou), je vyhodnocen rozřez výhybky.

4.3.7.6 Je-li na výhybce, která bude pojížděná, zavedeno nouzové ruční stavění, musí být zajištěna přenosným výměnovým zámkem vždy (evidence možného rozřezu vzniklého v době zavedení ručního stavění).“

- (58) Stávající čl. „4.3.7.4“ **se** nově **označuje** jako „4.3.7.7“.
- (59) V čl. 4.3.8.1 **se** za text „Dojde-li“ **doplňuje** text „při volbě jízdní cesty“ a za text „koncové poloze,“ text „je vypsána“.
- (60) Za čl. 4.3.18.2 **se vkládá** nový čl. 4.3.18.3., který zní „Při restartu TPC (mimo TPC s aktivní zálohou) dojde k nastavení zavedení všech nešuntujících větví výhybek, tj. i těch, které nebyly v době výpadku TPC zavedené. Zrušení příslušných nešuntujících větví provede zaměstnanec s oprávněním „C“.“.
- (61) V celém čl. 4.4 **se** text „s uzávěrou proti náhodné obsluze, plombované“ **nahrazuje** textem „s plombou na šňůrce“.
- (62) V čl. 4.4.2.1 se u písm. c) a d) za text „tlačítko vytahovací“ **vkládá** text „(případně dvoupolohový řadič)“.
- (63) Za čl. 5.2.5.4 **se vkládá** nový čl. 5.2.5.5., který zní „U TZZ typu automatické hradlo lze přestavit příslušné oddílové návěstidlo na návěst „Stůj“ povelem „ZAM>“. Povel „ZAM>“ se v menu symbolu oddílového návěstidla nabízí pouze v době, kdy na návěstidle svítí návěst dovolující jízdu vlaku (mimo PN). Ukončit svícení návěsti Stůj zpět na návěst dovolující jízdu (jsou-li splněny pro svícení podmínky) lze povelem „ZAM<“.“.
- (64) V čl. 5.3.2.1 **se** za text „ruční obsluhou“ **vkládá** nový text „(povel „UZ“)“.

- (65) V čl. 5.3.3 **se** slovo „autobloku“ **nahrazuje** textem „*automatického bloku*“.
- (66) V čl. 6.1.6.4 písm. c) **se** za třetí odrážkou s textem „*O*“ – přejezd otevřen **vkládá** nová odrážka, která zní „*T*“ – *přejezd nouzově otevřen povel „NOT>“*.
- (67) V čl. 6.2.6.1 a 6.2.6.2 **se** za text „ruční obsluhou“ **vkládá** nový text „*(povel „UZ“)*“.
- (68) V čl. 6.3.1.3 **se** za text prvního odstavce **vkládá** text, který zní:
„Dopravní opatření pro jízdu na přejezd po zrušení nouzového otevření přejezdu povel „NOT<“ není nutno zavádět v případě, že:
- a) PZS není v poruchovém stavu (povel „NOT>“ byl použit z jiného důvodu, např. porucha KÚ);*
- b) obsluhující zaměstnanec zjistil stav přejezdu textovým výpisem na rizikové stránce, povel „STAV“.“.*
- (69) V čl. 6.3.1.8 písm. a) **se** za text „zavedené výluky“ **vkládá** text, který zní „*v příslušné koleji*“.
- (70) V čl. 8.2 **se zrušuje** text „Neobsazeno“ a **vkládají se** nové čl. 8.2.1 až 8.2.3 na nové strany 167A až 167F, které zní:

„8.2.1 Popis

8.2.1.1 Traťový souhlas D3 (dále také „TS D3“) zabezpečuje jízdy drážních vozidel mezi dopravnami D3 a mezi dopravnou D3 a přílehlou stanicí.

8.2.1.2 TS D3 je tvořen KÚ s PCN, krycími návěstidly v dopravnách D3, detekčními prvky VNPN, EMZ apod.

8.2.1.3 TS D3 zajišťuje:

a) kontrolu volnosti:

- *prostorového oddílu mezi dopravnami D3 (dopravnou D3 a přílehlou stanicí);*
- *záhlaví, zhlaví a dopravních kolejí dopraven D3.*

b) vyloučení současné jízdy vlaků opačného směru;

c) nedovolení jízdy vlaku do prostorového oddílu, je-li v sousední dopravně D3 dovozen posun ZZ;

d) nedovolení posunu v dopravně D3, je-li v sousední dopravně D3 dovozen posun ZZ;

e) nedovolení jízdy vlaku do prostorového oddílu na návěst dovolující jízdu (mimo PN), ve kterém je KÚ indikován jako obsazený;

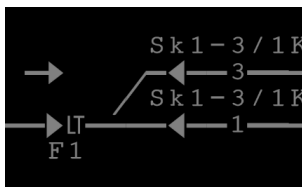
f) kontrolu dalších podmínek pro ZZ, např. uvolnění klíče z EMZ v přední dopravně D3 nebo ve vlastní dopravně D3, kontrolu svícení výhybkového návěstidla výhybky se samovratným přestavníkem v přední dopravně D3 apod.

8.2.1.4 Pro obsluhu TS D3 jsou využity standardní symboly JOP, včetně symbolu traťového souhlasu. TS D3 zajišťuje přenos čísel vlaků.

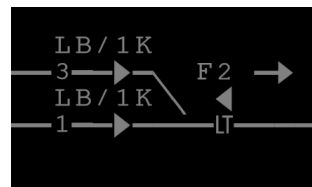
8.2.1.5 Pro obsluhu ZZ (na základě uděleného povolení k posunu v dopravně D3) je využit symbol fiktivního PSt.

8.2.1.6 V dopravně D3 sousedící s přilehlou stanicí je zřízen symbol fiktivního návěstidla s možností vyhrazení koleje v této dopravně D3 pro vjezd vlaku. Symbol tohoto fiktivního návěstidla je umístěn v lince koleje, před symbolem lichoběžníkové tabulky (Obrázek 147A).

8.2.1.7 V dopravně D3 je pro prostorový oddíl mezi dvěma dopravnami D3 zřízen symbol fiktivního návěstidla s možností vyhrazení koleje v této dopravně D3 pro vjezd vlaku (PMD), který se vrací zpět z tratě do dopravně D3, např. obsluha vlečky, nákladíště, nebo zastávky do kilometru na trati a zpět. Symbol tohoto fiktivního návěstidla je umístěn nad nebo pod symbolem lichoběžníkové tabulky (Obrázek 147B).



Obrázek 147A – Příklad fiktivního návěstidla v dopravně D3 pro úsek z přilehlé stanice do dopravně D3



Obrázek 147B – Příklad fiktivního návěstidla v dopravně D3 pro úsek mezi dvěma dopravnami D3

8.2.1.8 Je-li TS D3 u obsluhujícího zaměstnance v provedení bez JOP, jsou zřízeny tyto ovládací a indikační prvky (Obrázek 147C):

a) **Udělení souhlasu** – červené indikační světlo. Svítí stálým světlem, je-li udělen TS D3 k jízdě ze sousední dopravně.

b) **Volnost tratě** – bílé indikační světlo. Svítí stálým světlem, je-li TS D3 v souhlasovém stavu a ze sousední dopravně není postavena odjezdová vlakové cesta nebo není vyhrazena kolej pro jízdu vlaku na trať.

c) **Příjem souhlasu** – zelené indikační světlo. Svítí stálým světlem, je-li přijat TS D3 k jízdě do sousední dopravně.

d) **Udělení souhlasu** – dvoupolohové vratné tlačítko. Stlačením se udělí TS D3 sousední dopravně.

e) **Žádost o souhlas** – třípolohové vratné tlačítko. Stlačením žádá obsluhující zaměstnanec o změnu směru TS D3. Povytažením lze žádost zrušit, do doby stlačení tlačítka „Udělení souhlasu“ v sousední dopravně.

Je-li mezi přilehlou stanicí a dopravnou D3 zřízen TS D3, je jeho základní stav bezsouhlasový stav.



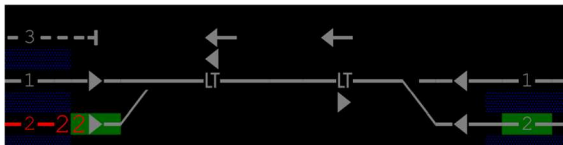
Obrázek 147C – Ovládací a indikační prvky TS D3

8.2.2 Obsluha

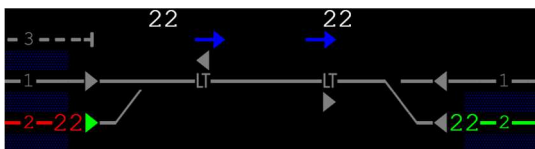
8.2.2.1 Úvodní ustanovení

8.2.2.1.1 **Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku** se provádí vždy cestovou volbou a slouží pro zajištění jízdy vlaku, automatické změny směru TS D3, uzavření PZS, zavedení výluky protisměrných jízdních cest na cílové koleji a dalších podmínek dle ZT v dopravně D3.

8.2.2.1.2 Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku je indikováno pouze na symbolu hlavního návěstidla, symbolu traťového souhlasu a indikací zavedené výluky protisměrných jízdnic u cesty na staniční kolej. Zavedená výluka protisměrných cest je indikována jako závěr vlakové cesty na této koleji (Obrázek 147E).



Obrázek 147D – Příklad volby vyhrazení koleje pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3



Obrázek 147E – Příklad vyhrazení koleje pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3 včetně zavedené protisměrné výluky

8.2.2.2 Zajištění jízdy vlaku mezi dvěma dopravními D3

8.2.2.2.1 Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3 se provádí volbou na symbolu návěstidla na začátku cesty, případně povelom „VC“ a volbou na staniční kolej v sousední (přední) dopravně D3, případně povelom „KC“ (Obrázek 147D).

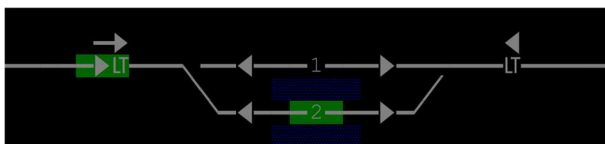
8.2.2.2.2 V případě provedení volby na staniční kolej, na kterou nejsou v základním stavu přestaveny výhybky, je volba vyhrazení koleje pro jízdu vlaku doplněna PDÚ.

8.2.2.2.3 Po příjezdu vlaku do přední dopravní D3 na staniční kolej, na kterou nejsou v základním stavu přestaveny výhybky, je u symbolu traťového souhlasu zobrazena indikace pro udělení odhlášky. Diriguující dispečer povelom „ODHL“ s PDÚ potvrzuje splnění podmínek stanovených předpisem SŽ D3.

8.2.2.3 Zajištění jízdy vlaku mezi přilehlou stanicí a dopravnou D3

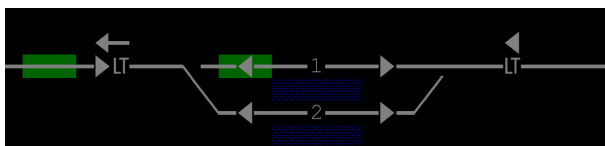
8.2.2.3.1 Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku z přilehlé stanice do dopravní D3 se provádí volbou na symbolu fiktivního návěstidla

na začátku cesty v dopravně D3, případně povel „VC“ a volbou na staniční kolej v dopravně D3, případně povel „KC“ (Obrázek 147F).



Obrázek 147F – Příklad vyhrazení koleje pro jízdu vlaku v dopravně D3 z přílehlé stanice dopravní D3

8.2.2.3.2 Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku z dopravní D3 do přílehlé stanice se provádí volbou na symbolu návěstidla na začátku cesty v dopravně D3, případně povel „VC“ a volbou na traťovou kolej za symbol lichoběžníkové tabulky a fiktivního návěstidla, případně povel „KC“ (Obrázek 147G).



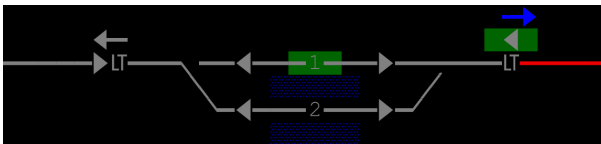
Obrázek 147G – Příklad vyhrazení koleje pro jízdu vlaku v dopravně D3 z dopravní D3 do přílehlé stanice

8.2.2.4 Zajištění jízdy vlaku (PMD) z dopravní D3 do kilometru na trati a zpět

8.2.2.4.1 Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku (PMD) z dopravní D3 do kilometru na trati a zpět se provádí volbou na symbolu návěstidla na začátku cesty v dopravně D3, případně povel „VC“ a volbou na traťovou kolej za symbol lichoběžníkové tabulky (nebo i fiktivního návěstidla), případně povel „KC“.

8.2.2.4.2 Vyhrazením koleje pro jízdu vlaku (PMD) se současně na koleji v dopravně D3, kam se bude vlak (PMD) vracet z trati zpět a na kterou jsou v základní poloze přestaveny výhybky zavede výluka protisměrných cest. Tato výluka protisměrných cest není indikována.

8.2.2.4.3 Před návratem vlaku (PMD) z tratě musí dirigující dispečer vyhradit kolej pro jízdu vlaku volbou na symbolu fiktivního návěstidla na začátku cesty v dopravně D3, případně povel „VC“ a volbou na staniční kolej, případně povel „KC“ (Obrázek 147H).



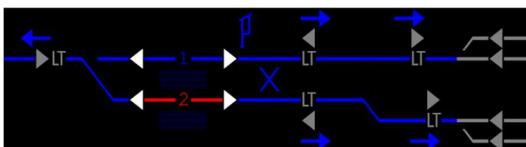
Obrázek 147H – Příklad vyhrazení koleje pro jízdu vlaku v dopravně D3 zpět z kilometru na trati do dopravny D3

8.2.2.5 Udělení souhlasu k posunu v dopravně D3

8.2.2.5.1 Pro udělení souhlasu pro posun v dopravně D3 se využívá symbol fiktivního PSt. Pro udělení souhlasu pro posun v dopravně D3 musí být splněny tyto podmínky:

- a) volnost tratě ve všech přilehlých prostorových oddílech;
- b) nesmí být vyhrazena kolej pro jízdu vlaku v dopravně D3 a přilehlých prostorových oddílech.

8.2.2.5.2 Po zadání povelu „PST>“ dojde automaticky ke změně směru TS D3 z vlastní dopravny D3 k sousedním dopravnám, k vyznačení oblasti pro posun světle modrou barvou a k rozsvícení návěstidel na návěst „Posun dovolen“ (Obrázek 147I).



Obrázek 147I – Příklad udělení souhlasu k posunu v dopravně D3

8.2.2.5.3 Je-li některý z KÚ obsazený, lze fiktivní PSt předat povelom „PST>“ s PDÚ, po splnění podmínek stanovených DAP.

8.2.2.5.4 Případně místní podmínky stanoví PND3 (např. použití ovládacího prvku pro zavedení výluky při posunu apod.).

8.2.2.6 Zavedení výluky VNPN

8.2.2.6.1 Zavedení a ukončení výluky VNPN lze u TS D3 pouze povelom „VDP>“ a „VDP<“.

8.2.2.6.2 Eliminace vyhodnocení VNPN je u TS D3 uplatněna také vyhrazením koleje pro jízdu vlaku nebo udělením souhlasu k posunu v dopravně D3 ze symbolu PSt.

8.2.2.6.3 Podrobné podmínky pro zavedení a ukončení VNPN jsou uvedeny v článku 4.2.1.9 tohoto předpisu.

8.2.2.7 Jízdy dlouhých vlaků

8.2.2.7.1 Vjede-li dlouhý vlak do dopravní D3 (neuvolnil zadní námezník), symbol TS D3 bude stále indikován světle modrou barvou. Nelze udělit souhlas k posunu v dopravně D3 povelom „PST>“ a to ani nouzově.

Je nutno uvolnit zadní námezník bez předání fiktivního PSt, např. udělením souhlasu k vyjmutí klíče z EMZ a uvolněním zadního námezníku.

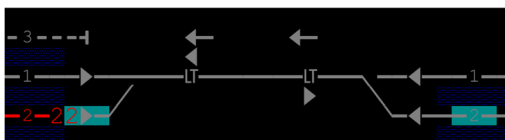
8.2.2.7.2 Vznikne-li dlouhý vlak v dopravně D3 v době předání fiktivního PSt (udělení souhlasu k posunu v dopravně D3), musí po ukončení posunu dirigující dispečer převzít fiktivní pomocné stavědlo nouzově povelom „NPST“ s PDÚ.

Po vyhrazení koleje pro jízdu vlaku (odjezd dlouhého vlaku z dopravní D3) musí vlak po uvolnění výhybky se samovratným přestavníkem zastavit a obsluhující zaměstnanec přestaví výhybku do přednostní polohy a uzamkne spojovací zámek. Po uzamknutí spojovacího zámku může vlak pokračovat v jízdě z dopravní.

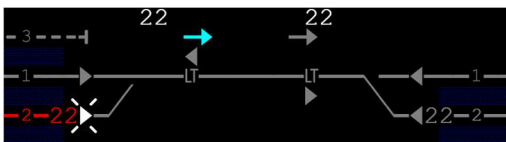
8.2.3 Poruchy

8.2.3.1 Jízda na přivolávací návěst

8.2.3.1.1 Nelze-li vyhradit kolej pro jízdu vlaku, včetně návěsti dovolující jízdu vlaku mezi dvěma dopravními D3, lze vyhradit kolej pro jízdu vlaku nouzově, včetně rozsvícení PN. Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově se provádí povelom „PN“ ze symbolu návěstidla na začátku cesty a volbou na staniční kolej v sousední (přední) dopravně D3, případně povelom „KC“ (Obrázek 147J, 147K).



Obrázek 147J – Příklad volby vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově



Obrázek 147K – Příklad vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově včetně svícení přivolávací návěsti (výhybky se samovratným přestavníkem)

8.2.3.1.2 Nelze-li vyhradit kolej pro jízdu vlaku, včetně návěsti dovolující jízdu vlaku mezi dopravnou D3 a přílehlou stanicí nebo pro jízdu vlaku zpět z kilometru na trati do dopravní D3, lze vyhradit kolej pro jízdu vlaku nouzově. Vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově se provádí povelom „PN“ ze symbolu fiktivního návěstidla na začátku cesty a volbou na staniční kolej v dopravně D3 nebo na traťovou kolej za symbol lichoběžníkové tabulky, případně povelom „KC“.

8.2.3.1.3 Pro vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově nelze u TS D3 využít jako konec volby symbol stanoviště obsluhy.

8.2.3.1.4 Po příjezdu vlaku do přední dopravní D3 na staniční kolej je u symbolu traťového souhlasu zobrazena indikace pro udělení odhlášky. Dirigujič dispečer povelom „ODHL“ s PDÚ potvrzuje splnění podmínek stanovených předpisem SŽ D3.

8.2.3.1.5 Nelze-li volbou vyhrazení koleje pro jízdu vlaku nouzově rozsvítit na návěstidle PN, musí zajistit dirigujič dispečer jízdu vlaku jízdou kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla.

8.2.3.2 Použití nouzového uvolnění závěru

8.2.3.2.1 Dojde-li k poruše podmínek při vyhrazení koleje pro jízdu vlaku, je indikován na symbolu KÚ nerozlišený závěr.

8.2.3.2.2 Podrobné podmínky pro nouzové zrušení závěru jsou uvedeny v článku 4.3.12 tohoto předpisu.

8.2.3.3 Porucha svícení návěstidla

8.2.3.3.1 Dojde-li k poruše svícení červeného světla na krycím návěstidle v přední dopravně D3, je možno vyhradit kolej pro jízdu vlaku mezi dvěma dopravnami D3.

8.2.3.3.2 *Informace o poruše svícení červeného světla v přední dopravně D3 je zobrazena pouze při vzniku poruchy. Při volbě vyhrazení koleje pro jízdu vlaku v době, kdy je již návěstidlo v poruše, se nezobrazuje žádná informace.*

(71) V čl. 9.1.1.1 **se** před slovo „aplikace“ **vkládá** slovo „provozní“ (dvakrát).

(72) **Zrušují se** obr. 152 a 155 a jejich popisy **se nahrazují** textem „zrušen“.

(73) U obr. 154 **se nahrazuje** slovo „jednobalízová“ slovem „balízová“.

(74) V čl. 9.2.3.3 písm. a) **se** za text „(FS)“ **doplňuje** text „nebo Omezený dohled (LS)“.

(75) Čl. 9.2.10.2 za textem „Význam barev lokalizační značky:“ nově **zní:**

„a) tmavě šedá není vydáno oprávnění k jízdě za tuto lokalizační značku;

b) tmavě zelená je vydáno oprávnění k jízdě v módu FS nebo LS za tuto lokalizační značku;

c) oranžová je vydáno oprávnění k jízdě v módu OS za tuto lokalizační značku;

d) tmavě tyrkysová lokalizační značka je součástí nouzové vlakové cesty;“

e) tmavě fialová ztráta komunikace.“

(76) Čl. 9.2.10.3 **se zrušuje.**

(77) Za čl. 9.3.8 **se vkládá** nový čl. 9.3.9, který zní:

„9.3.9 Podmínky pro předání pomocného stavědla nebo uvolnění klíče v elektromagnetickém zámku

9.3.9.1 Podmínky pro předání pomocného stavědla povelom „PST>“ a pro uvolnění klíče z EMZ povelom „UK“ po příjezdu vlaku s ETCS na staniční kolej a uvolnění potřebných KÚ, včetně možnosti podmíněného uvolnění závěru úseku povelom „PUZ“, jsou stejné jako u vlaku jedoucího bez ETCS.

9.3.9.2 Je-li vlak na staniční koleji v módu FS nebo OS, nesmí výpravčí použít povel „PST>“ nebo „UK“. Před použitím povelu „PST>“ nebo „UK“ musí výpravčí informovat strojvedoucího o nutnosti přechodu do jiného módu než FS nebo OS.

9.3.9.3 Bude-li dotčený vlak pokračovat v jízdě jako posunový díl, informuje výpravčí strojvedoucího o nutnosti přechodu do módu SH. Nebude-li se dále s vlakem na koleji pohybováno, informuje výpravčí strojvedoucího o nutnosti ukončení mise (přechod do módu SB).

9.3.9.4 Poté, co dle indikací na JOP vlak opustí mód FS nebo OS, může výpravčí zadat povel „PST>“ nebo „UK“. „

- (78) V čl. 9.4.1.7 **se** text „článku 4.9.1 předpisu SŽDC Z8 díl IV (prozatímní)“ **nahrazuje** textem „ustanovení předpisu SŽ Z8 o chybě čtení balíz“.
- (79) V čl. 9.4.2.1 písm. a) **se** před slovo „fialovém“ **vkládá** slovo „tmavě“.
- (80) Za čl. 9.4.2 **se vkládá** nový čl. 9.4.3, který zní:

„9.4.3 Porucha blokové podmínky radioblokové centrály

9.4.3.1 Porucha blokové podmínky RBC je stav, kdy u jednoho nebo více KÚ na trati je v RBC evidována porucha blokové podmínky (zpravidla v prvním KÚ na trati po restartu RBC). V době poruchy blokové podmínky RBC není přes KÚ umožněna jízda vlaku v módu FS, přestože je KÚ volný (před začátkem traťového oddílu dojde k přechodu do módu OS).

9.4.3.2 Porucha blokové podmínky RBC je indikována žlutým pozadím symbolu kolečka, u symbolu traťového souhlasu (Obrázek 171A).



Obrázek 171A – Příklad indikace poruchy blokové podmínky RBC

9.4.3.3 Poruchu blokové podmínky RBC odstraní výpravčí povelom „RBP“ s PDÚ z menu symbolu traťového souhlasu. Před

použitím povelu „RBP“ musí výpravčí zajistit splnění podmínek dle článku 5.3.1.3.

9.4.3.4 Ke zrušení poruchy blokové podmínky RBC bez zadání povelu „RBC“ dojde i průjezdem prvního vlaku traťovou kolejí. U vlaku jedoucího pod ETCS před začátkem příslušného traťového oddílu dojde k přechodu do módu OS.“

- (81) Čl. 10.1.2 nově **zní** „ASVC zajišťuje funkčnost ve vazbě na provozní aplikaci Graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (dále jen „GTN“). GTN připojená k ZZ s komunikací ve směru z aplikace GTN do ZZ, umožňuje provádět automatické volby funkcí (dále jen „AVF“) v ZZ.“.
- (82) V čl. 10.1.3 **se** za textem „AVF“ **zrušuje** slovo „aplikace“.
- (83) Za čl. 10.3.2 **se vkládá** nový čl. 10.3.3, který zní „Výpravčí odpovídá za stav ZZ a kontrolu požadované a správné činnosti ASVC (stavění požadovaných vlakových cest) i v době zavedeného AVF.“
- (84) V čl. 11.1.2.1 písm c) **se** na konci odstavce středník **nahrazuje** čárkou a za text „„KONEC SEZNAMU““ **se vkládá** text „končí-li poslední stránka textového výpisu textem „NEÚPLNÝ SEZNAM“, musí obsluhující zaměstnanec snížit počet nesplněných podmínek, např. zrušením označení příslušného počtu symbolů koleje s KÚ“.
- (85) V čl. 11.2.2.2 **se zrušuje** text poslední věty.
- (86) V čl. 11.2.2.4 **se** v poslední větě zkratka „DU“ **nahrazuje** zkratkou „ZDD“.
- (87) Stávající čl. 11.4.1.1 až 11.4.1.3 **se zrušují**, čl. 11.4.1.4 **se označuje** jako „11.4.1.5“ a nově **se vkládají** čl. 11.4.1.1 až 11.4.1.4, které zní:

*„11.4.1.1 **Nešuntující větev KO (nešuntující větev výhybky)** je souhrnný název doplnění funkčnosti KO konkrétní větve výhybkového KO, u kterého lze pro příslušnou výhybku nebo výkolejku zavést opatření, kdy obsluhující zaměstnanec musí před jejím přestavením potvrzovat volnost výhybky (výkolejky).*

11.4.1.2 Nešuntující větev výhybky na příslušné větvi KO výhybky (výkolejky) se zavádí v případě, kdy není zaručena správná činnost KO a KO nevyhodnocuje spolehlivě volnost nebo obsazení .

11.4.1.3 Zavedení nešuntující větve výhybky se provádí z menu symbolu KÚ příslušné větve KO, povelem „SUNT>“ s PDÚ. Zavést nešuntující větev může obsluhující zaměstnanec s oprávněním „B“ (na základě pokynu udržujícího zaměstnance), nebo udržující zaměstnanec s oprávněním „C“.

11.4.1.4 Je-li výhybka (výkolejka) indikována žlutým symbolem, lze výhybku (výkolejku) přestavit pouze povelom „NS+“ nebo „NS-“ po spolehlivém zjištění, že výhybka (výkolejka) není obsazena drážním vozidlem.“

- (88) Za nově označený čl. 11.4.1.5 **se vkládá** článek 11.4.1.6, který zní „V ZDD musí být stanoveno, na kterých výhybkových KÚ lze zavést nebo zrušit nešuntující větve výhybky (výkolejky).“.
- (89) V poznámce pod čarou č. 35 **se** za text „např. rez“ **doplňuje** text „nebo u málo pojížděných kolejí. KÚ, na nichž lze zadat nebo zrušit nešuntující větve jsou určeny projektovou dokumentací“.
- (90) V čl. 11.5.3.9.8 **se** u obrázku **vkládá** popisek „Obrázek 201A – Příklad vzniku EZŠ na staniční koleji“.
- (91) V čl. 11.5.3.10.2 **se** v první větě text „byl sjednán bezpečnostní štítek“ **nahrazuje** textem „byly sjednány podmínky práce na zařízení“ a ve druhé větě text „v kolejišti“ **nahrazuje** textem „v železniční dopravní cestě“.
- (92) V čl. 12.2.2.2 **se** za písm. y) **vkládá** nové písm. z), které zní „**PDOB** (porucha dobíjení staniční baterie) – symbol kolečka, poruše dobíjení staniční baterie je výplň symbolu zobrazena světle červenou barvou.“.
- (93) V čl. 14.3 **se** za písm. d) **vkládá** nové písm. e), které zní „Gestorský výklad k obsluze PZZ ovládaných z JOP při předpokládaných výlukách, čj. 53580/2014-O20, ze dne 9. prosince 2014.“.
- (94) V části SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY **se**:
- za text „Vyhláška 173/1995 Sb. Vyhláška ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění“ **vkládá** text:
„ČSN 34 2650 ed. 2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“
 - text „TNŽ 34 2604“ **nahrazuje** textem „SŽ TNŽ 34 2604“;

- text „TNŽ 34 2620“ **nahrazuje** textem „SŽ TNŽ 34 2620“;
- text „SŽ SM103“ **nahrazuje** textem „SŽ SM102“;
- za text „čj. 50081/2023-SŽ-GŘ-O14 Zobrazování přejezdů a přejezdových zabezpečovacích zařízení na monitoru JOP“ **vkládá** text:

„čj. 12928/2025-SŽ-GŘ-O14 Stanovení technických specifikací a požadavků na traťový souhlas D3

čj. 79320/2025-SŽ-GŘ-O14 Technické požadavky na řešení zabezpečovacích zařízení na tratích s ETCS úrovně 2 bez konvenčních návěstidel

čj. 96676/2025-SŽ-GŘ-O14 Stanovisko k použití povelu JOP u oddílového návěstidla automatického hradla“.

- (95) U obr. A.43 **se** stávající text „Výkolejka v poloze na kolejnici, KÚ volný“ **nahrazuje** textem „Výkolejka, svodný klín v koncové poloze na kolejnici, KÚ volný“.
- (96) U obr. A.44 **se** stávající text „Výkolejka v poloze mimo kolejnici, KÚ volný“ **nahrazuje** textem „Výkolejka, svodný klín v koncové poloze mimo kolejnici, KÚ volný“.
- (97) U obr. A.45 **se** stávající text „Výkolejka v poloze na kolejnici, KÚ obsazen“ **nahrazuje** textem „Výkolejka, svodný klín v koncové poloze na kolejnici, KÚ obsazen“.
- (98) U obr. A.46 **se** stávající text „Výkolejka v poloze mimo kolejnici, KÚ obsazen“ **nahrazuje** textem „Výkolejka, svodný klín v koncové poloze mimo kolejnici, KÚ obsazen“.
- (99) Obr. A.127 a A.130 **se nahrazují** novými obrázky.

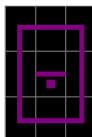


Obrázek A.127



Obrázek A.128

- (100) Do čl. A.2.10.1 **se vkládá** nový obrázek A.159A.



Obrázek A.159A – Ztráta komunikace

- (101) U obr. B.39, B.40, B.48, B.50, B.51 a B.53 **se** za text „v módu FS“ **vkládá** text „nebo LS“.
- (102) Za čl. B.2.7 **se vkládá** nový čl. B.2.8, který zní:

„B.2.8 Hlavní návěstidlo“.



**Obrázek B.56A – Návěstidlo
řízeně zhaslé pro vlak s vydaným
MA FS**



**Obrázek B.56B – Návěstidlo
řízeně zhaslé pro vlak s vydaným
MA OS**

- (103) Stávající čl. „B.2.8 až B.2.13“ **se** nově **označují** jako „B.2.9“ až „B.2.14“.
- (104) Obr. B.61 až B.64 **se nahrazí** novými obrázky:



**Obrázek B.61 – Vydáno
oprávnění k jízdě pro mód FS
za lokalizační značku**



**Obrázek B.62 – Lokalizační
značka je součástí nouzové
vlakové cesty**



**Obrázek B.63 – Ztráta
komunikace**



**Obrázek B.64 – Vydáno
oprávnění k jízdě pro mód OS
za lokalizační značku**

- (105) Obr. B.65 až B.68 **se zrušují** a jejich popisy **se nahrazují** textem „zrušen“.
- (106) Obr. B.83 až B.86 **se nahrazují** novými obrázky:



**Obrázek B.83 – Balíková
skupina, základní stav,
KÚ volný**



**Obrázek B.84 – Balíková
skupina, nominální směr
doprava, chyba čtení balíkové
skupiny, KÚ volný**



Obrázek B.85 – Balíková skupina, nominální směr doleva, chyba čtení balíkové skupiny, KÚ obsazený



Obrázek B.86 – Ztráta komunikace

(107) Obr. B.87 a B.88 **se zrušují**.

(108) Za čl. B.2.14 **se vkládá** nový čl. B.2.15, který zní:

„B.2.15 Doplnující symbol kolečka (u symbolu traťového souhlasu)“.



Obrázek B.87 – Porucha blokové podmínky RBC, směr traťového souhlasu lze měnit



Obrázek B.88 – Porucha blokové podmínky RBC, zavedený zákaz odjezdu na trať, směr traťového souhlasu nelze měnit



Obrázek B.89 – Porucha blokové podmínky RBC a porucha blokové podmínky, směr traťového souhlasu nelze měnit

článek 2

- (1) Veškeré změny uvedené v čl. 1 jsou zapracovány do konsolidovaného znění dokumentu, který je spolu s touto Změnou zveřejněn elektronické knihovně dokumentů a předpisů SŽ (eDAP).
- (2) Tato Změna nabývá platnosti vydáním v eDAP a účinnosti dnem uvedeným na přední straně Změny.
- (3) Vydání Změny č. 1 předpisu SŽ Z3 nevyžaduje přezkoušení.
- (4) Změna č. 1 předpisu SŽ Z3 se u předpisu vedeného v tištěné podobě provede výměnou listů se stranou č. 1-50, 53-66, 79-92, 107-112, 119-124, 129/130, 133-138, 143-154, 157-160, 167-178, 181-200, 205/206, 211-216, 221/222, 233/234, 237-240, 247/248, 255/256, 261/262, 265/266, 279-286 a doplněním nových listů se stranou č. 168A/168B, 168C/168D, 168E/168F. Po provedení změny vložte tyto pokyny do předpisu za poslední list.