

## **SŽ SM069**

### **Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy**

#### **Změna č. 6**

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 112802/2025-SŽ-GŘ-O16  
dne

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

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

**SŽ SM069**  
**Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy**  
**Změna č. 6**

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
generální ředitelství  
odbor jízdního řádu  
Praha  
spravazeleznic.cz

rok vydání: 2025  
náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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

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 SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy (dále jen „SŽ SM069“).

## Článek 1

SŽ SM069 v aktuálním znění se mění takto:

- (1) V celém předpisu **se** text „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“ **nahrazuje** textem „SŽ D1“.
- (2) Do části ZKRATKY A ZNAČKY **se**:
  - za zkratku „CTD Centrum telematiky a diagnostiky“ **vkládá** nová zkratka „DVM dopravně významné místo“;
  - za zkratku „NJŘ nákresný jízdní řád“ **vkládá** zkratka „NTR nejvyšší traťová rychlost“;
  - za zkratku „VDS výluka dopravní služby“ **vkládá** zkratka „ZDD základní dopravní dokumentace“.
- (3) Do čl. 2 **se** za stávající odst. (30) **vkládá** nový odstavec (31) ve znění „**Kvalifikátor sdružuje dopravně významná místa (dále jen „DVM“)** do skupiny s podobnými vlastnostmi z hlediska řízení provozu nebo potřeb konstrukce JŘ. Je tvořen číselným kódem o délce maximálně dvou znaků a názvem.“.
- (4) Stávající odst. „(31) až (38)“ **se** nově **označují** jako odst. „(32) až (39)“.
- (5) V čl. 4 odst. (5) **se** text „čl. 256 a 257“ **nahrazuje** textem „čl. 289 a 290“.
- (6) V čl. 4 odst. (10) **se** text „čl. 258“ **nahrazuje** textem „čl. 291“.
- (7) V čl. 4 odst. (11) **se** text „čl. 245“ **nahrazuje** textem „čl. 278“.
- (8) Čl. 10 odst. (2) nově **zní**: „Pravidelné jízdní doby jsou dány výpočtem podle předpisu SŽDC (ČSD) V7 při zohlednění vyhlášky UIC 451-1. Při stanovení pravidelných jízdních dob se dbá, aby součet zaokrouhlených jízdních dob v daném úseku (například mezi dvěma plánovanými zastaveními) odpovídal součtu teoretických jízdních dob navýšených o příslušné přírážky uvedené v Příloze F.“.
- (9) V čl. 10 **se zrušuje** odst. (10).
- (10) Stávající odst. „(11) až (13)“ **se** nově **označují** jako odst. „(10) až (12)“.
- (11) V čl. 10 nově označeném odst. (10) **se** text „odstavce (13) a (15)“ **nahrazuje** textem „odstavec (12)“.
- (12) V čl. 10 nově označeném odst. (12) **se zrušuje** text „U vlaků osobní dopravy, které zastavují v zastávkách na znamení, se uvažuje vždy pobyt kratší než půl minuty. Případně potřebný delší pobyt na zastávce se započte do následující jízdní doby. Stejný postup se použije v případě použití hnacího vozidla s činným zařízením automatického vedení vlaku i v případě zastavení v zastávkách, kde vlak nezastavuje na znamení.“.

- (13) Do čl. 10 **se** za nově označený odst. (12) **vkládá** nový odst. (13) ve znění „*Pokud vlak zastavuje na znamení, musí být do jeho dat v tomto bodu současně doplněn úkon „Odjezd v čase příjezdu.“*“.
- (14) Čl. 10 odst. (14) nově **zní**: „*Zastavením vlaku z dopravních důvodů se rozumí případy, kdy se nejedná o zastavení na požadavek žadatele, ale vlak při konstrukci nemůže být trasován jako projíždějící vzhledem k jízdě jiných vlaků (křížování, předjíždění, dodržování následného mezidobí), z důvodu obsluhy zabezpečovacího zařízení, nařízené ohlašovací povinnosti dle čl. 57 předpisu SŽ D3 nebo ve stanicích dle čl. 127 předpisu SŽ D1.“*“.
- (15) V čl. 10 odst. (15) **se** text „*nezávislými návěstidly*“ **nahrazuje** textem „*hlavními návěstidly na sobě nezávislými*“.
- (16) Do čl. 11 **se za** stávající odst. (1) **vkládá** nový odst. (2) ve znění „*V případě, že žadatel v žádosti požaduje komerční druh vlaku, který je zároveň na síti SŽ využíván jako druh dopravní, musí být komerční a dopravní druh vlaku shodný.*“.
- (17) Stávající odst. „(2) a (3)“ **se** nově **označují** jako „(3) a (4)“
- (18) V čl. 11 nově označeném odst. (3) **se** text „čl. 248 a 249“ **nahrazuje** textem „čl. 281 a 282“.
- (19) V čl. 15 **se** stávající text nově **označuje** jako odst. „(1)“.
- (20) V čl. 15 nově označeném odst. (1) písm. b) nově **zní**: „*na trati, na níž není jízda vlaků zabezpečena traťovým souhlasem D3, je nutné v každé dopravně D3 zapracovat úkon "Ohlašovací povinnost nařízena" dle čl. 57 předpisu SŽ D3.*“.
- (21) Do čl. 15 **se** za nově označený odst. (1) **vkládá** nový odst. (2) ve znění „*Na trati provozované podle předpisu SŽ D3 je možné vložit do JŘ trasu v režimu „mimořádný vlak na trati D3“, a to podle podmínek stanovených v čl. 19.*“.
- (22) V čl. 17 odst. (5) písm. b) **se** za slovo „*stavebnětechnický*“ **vkládá** text „*stav a*“.
- (23) V čl. 19 odst. (3) **se** text „čl. 341 a 342“ **nahrazuje** textem „čl. 376 a 377“.
- (24) V čl. 19 odst. (4) **se** text „*kapitoly X dílu 16*“ **nahrazuje** textem „*části desáté, kapitoly XIV*“.
- (25) V čl. 19 text odst. (7) nově **zní**:
- „Na trati provozované podle předpisu SŽ D3 je dovoleno zapracovat do JŘ trasu jako „mimořádný vlak na trati D3“. V TJŘ pro takto vloženou trasu se nevyplňuje sloupec 2a (kolej) ani sloupec 10 (stihne vlak číslo).*
- Ostatním vlakům, se kterými se trasa mimořádného vlaku na trati D3 setká při křížování nebo předjíždění, se číslo mimořádného vlaku do sloupce 10 TJŘ nezapisuje.*
- Jako mimořádný vlak na trati D3 není dovoleno zpracovávat trasy pro pravidelně vedené vlaky veřejné osobní dopravy.*“.
- (26) V čl. 19 **se zrušují** odst. (8) a (9).
- (27) V čl. 21 odst. (3) **se** text „čl. 243“ **nahrazuje** textem „čl. 276“.

(28) Čl. 22 nově **zní**: „Alternativní JŘ umožňuje uspořádat trasy na určité trati nebo jejím úseku pro určitý časově vymezený úsek jinak než pro ostatní období platnosti JŘ. O zpracování pomůcek pro alternativní JŘ rozhoduje předělcce.“.

(29) V čl. 35 odst. (4) nově **zní**:

*„Je-li účelné stanovit vlaku v odůvodněných případech pravidelný vjezd na obsazenou kolej, povoluje tento postup ředitel gestorského útvaru předpisu SŽ D1, a to dle ustanovení části desáté, kapitoly XII, čl. 353 odst. (10) předpisu SŽ D1.*

*Podkladem pro toto rozhodnutí je souhlas technické skupiny příslušného PO, která posoudí bezpečnost takové technologie ve stanicích. V případě modifikovaných tras vlaků, u kterých došlo k jejich přečíslování se po souhlasu příslušné technické skupiny povolení ředitele gestorského útvaru předpisu D1 neprojednává a zůstává platné původní povolení.“.*

(30) V čl. 38 odst. (3) **se zrušuje** písm. e).

(31) V čl. 38 odst. (3) **se** stávající písmena „f) až k)“ nově **označují** jako „e) až j)“.

(32) V čl. 39 odst. (2) písm. f) **se** text „čl. 441“ **nahrazuje** textem „čl. 466“ a text „čl. 305“ **se nahrazuje** textem „čl. 334“.

(33) V čl. 39 odst. (2) písm. i) **se** text „čl. 258, odst. (28)“ **nahrazuje** textem „čl. 291 odst. (29)“.

(34) Čl. 39 odst. (7) nově **zní**:

*„Sloupec 2 „zvláštní opatření“. Vyjadřují se stanovenými značkami a zapisují se v tomto pořadí:*

- a) *stanice s hlavními návěstidly na sobě nezávislými dle čl. 126 odst. (3) a (4) předpisu SŽ D1;*
- b) *stanice s hlavními návěstidly na sobě závislými bez rychlostní návěštní soustavy dle čl. 126 odst. (2) a (4) předpisu SŽ D1;*
- c) *zastavení před lichoběžníkovou tabulkou dle čl. 54 odst. (7) předpisu SŽ D3;*
- d) *jízda rychlostí 30 km/h návěštěná indikátorem dle čl. 499 předpisu SŽ D1;*
- e) *pravidelný vjezd na obsazenou kolej dle čl. 353 odst. (4) a (9) předpisu SŽ D1;*
- f) *pravidelný vjezd na obsazenou kolej dle čl. 55 odst. (2) a čl. 70 odst. (2) předpisu SŽ D3;*
- g) *výluka dopravní služby výpravčího dle čl. 385 odst. (2) předpisu SŽ D1;*
- h) *stanice bez odjezdových návěstidel dle čl. 127 odst. (1) a (2) předpisu SŽ D1;*
- i) *stanice, ve které není výprava vlaků s přepravou cestujících návěští hlavního návěstidla povolena. V TJŘ vlaku s přepravou cestujících se tato značka uvede i v řádku bodu trasy, ze kterého nebo do kterého je pohyb vozidel vlakové soupravy prováděn jako posun dle čl. 361 odst. (4) předpisu SŽ D1;*
- j) *ohlašovací povinnost nařízena dle čl. 57 odst. (3) předpisu SŽ D3;*

k) *značky pro jiná případná opatření dle čl. 63 odst. (1) předpisu SŽ D3.*".

- (35) V čl. 39 odst. (8) **se** text „čl. 78“ **nahrazuje** textem „čl. 64“.
- (36) V čl. 39 odst. (10) **se** text „čl. 114“ **nahrazuje** textem „čl. 127“; text „čl. 254“ textem „čl. 287“ a text „čl. 438“ textem „čl. 463“.
- (37) V čl. 39 odst. (12) **se** text „čl. 254“ **nahrazuje** textem „čl. 287“.
- (38) V čl. 39 odst. (13) **se** text „čl. 258, odst. (7)“ **nahrazuje** textem „čl. 291 odst. (10)“.
- (39) V čl. 39 odst. (14) **se** text „čl. 72“ **nahrazuje** textem „čl. 56“.
- (40) V čl. 39 odst. (17) **se zrušuje** písm. b).
- (41) V čl. 39 odst. (17) **se** stávající písmena „c) až g)“ nově **označují** jako „b) až f)“
- (42) Čl. 43 **se zrušuje**.
- (43) Stávající čl. „44 až 53“ **se** nově **označují** jako čl. „43 až 52“.
- (44) V nově označeném čl. 43 **se** text „čl. 240“ **nahrazuje** textem „čl. 273“.
- (45) V nově označeném čl. 44 **se** text „čl. 241“ **nahrazuje** textem „čl. 274“.
- (46) V nově označeném čl. 46 odst. (11) text nově **zní**: „*Kryjí-li se v téže časové poloze dvě a více tras, pak značky úkonů, případně časové kóty, se zapisují jen jednou. Číslo vlaku, jejichž trasy se kryjí, se zapíše k čáře trasy za sebou, případně nad sebe.*“.
- (47) V nově označeném čl. 48 odst. (5) **se** text „čl. 258, odst. (7)“ **nahrazuje** textem „čl. 291 odst. (10)“.
- (48) Nově označený čl. 49 nově **zní**: „*Po přechodné období se ve sloupci 1 TJŘ před názvy bodů sítě neuvádí zkratky Hr, AHR a Hl.*“.
- (49) Do nově označeného čl. 52 **se doplňuje** nová poslední odrážka „D2/1 – Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům – účinný od 29. května 1994“.
- (50) V části SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY **se**:
- text „Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“ **nahrazuje** textem „*Dopravní a návěstní předpis*“;
  - za nově označeným textem „SŽ D1– Dopravní a návěstní předpis“ **zrušuje** text „SŽDC (ČD) D2/1 – Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům“;
  - text „SŽ SR70 – Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“ **nahrazuje** textem „*SŽ SR70 – Číselník dopravně významných míst*“;
  - text „Směrnice SŽDC č. 72 – Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ **nahrazuje** textem „*Směrnice SŽ SM072 – Zajištění jízdy vlaků na málo využívaných tratích státní organizace Správa železnic*“.

(51) V Příloze A **se** za řádkem

|   |                          |        |     |
|---|--------------------------|--------|-----|
| Přehled technických normativů hmotnosti | Portál provozování dráhy | Online | pdf |
|---|--------------------------|--------|-----|

**zrušuje** řádek

|   |                          |         |     |
|---|--------------------------|---------|-----|
| Seznam rušících vlaků a opatření pro jejich jízdy | Portál provozování dráhy | Offline | pdf |
|---|--------------------------|---------|-----|

(52) Nové znění Přílohy C je součástí této Změny na straně 8 až 10.

(53) V Příloze E **se** za zkratku „ETCS“ **vkládá** zkratka „L2“ (třikrát) .

(54) **Vkládá se** nová Příloha F, jejíž znění je součástí této Změny na straně 11.

(55) **Vkládá se** nová Příloha G, jejíž znění je součástí této Změny na straně 12 až 18

## Příloha C (normativní)



### Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ

## Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ

Platí od **14. prosince 2025**

### Zkratky a značky ve sloupcích nákresného jízdního řádu

**Sloupce 1 a 4** „Název dopraven, vybraných stanovišť a zastávek“:

|                |   |
|----------------|---|
| <b>Výh</b>     | výhybna   |
| <b>Hr, AHr</b> | hradlo, automatické hradlo  |
| <b>HI</b>      | hláska  |
| <b>Odb</b>     | odbočka   |
| <b>vl.</b>     | vlečka  |
| <b>n</b>       | nákladiště  |
| <b>nz</b>      | nákladiště a zastávka   |
| <b>z</b>       | zastávka  |
| <b>■</b>       | (pouze sloupec 1) vyznačení polohy výpravní budovy ve stanicích, kde cestující při nástupu a výstupu přecházejí dopravní koleje |
| <b>⌚</b>       | (pouze sloupec 1) trať provozovaná podle předpisu SŽ D3   |




**Sloupec 2** „Druh traťového zabezpečovacího zařízení“:




|          |   |
|----------|---|
| -----    | telefonické dorozumívání  |
| _____    | poloautomatický blok  |
| -.-.-.-. | automatický blok (včetně automatického hradla)  |
| ~~~~~    | mezistaniční úseky a koleje, na nichž jsou organizovány jízdy vlaků po nesprávné koleji |

### Vysvětlení zkratk a značek v NJŘ

Platí od 14. prosince 2025



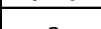
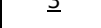



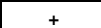
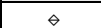

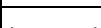
## Vyznačení druhu a kategorie trasy vlaku

|   |   |
|---|---|
|  | vlak osobní dopravy kategorie Ex, R, Sp |
|  | vlak osobní dopravy kategorie Os        |
|  | vlak osobní dopravy kategorie Sv        |

|   |   |
|---|---|
|  | pravidelný vlak nákladní dopravy kategorie Nex                |
|  | pravidelný vlak nákladní dopravy kategorie Pn, Mn, Vleč, Služ |
|  | vlak nákladní dopravy kategorie Lv                            |

Katalogové trasy provozovatele dráhy jsou vyznačeny příslušným typem čáry čárkovaně.

## Význam dalších značek nákrešného jízdního řádu

|   |  |
|---|--|
|    | vlak jede po nesprávné koleji  |
|    | vlak jede po traťové koleji v nepřednostním směru  |
|    | podtržení minutové kóty znamená o půl minuty více (neplatí pro výstup s časovým rastrem) |
|    | pobyt kratší než půl minuty  |
|    | zastavení jen pro nástup cestujících   |
|    | zastavení jen pro výstup cestujících   |
|    | zastavení z dopravních důvodů  |
|   | nezveřejněné zastavení vlaku s přepravou cestujících                                     |
|  | ohlašovací povinnost nařízena  |
|  | vyluka dopravní služby   |
|  | vyluka dopravní služby jen v některé dny   |

**Vysvětlení zkratk a značek**  
Platí od 14. prosince 2025

## Zkratky a značky v poznámkách nákrešného jízdního řádu

|   |   |
|---|---|
| × | pracovní dny  |
| † | dny pracovního klidu (tj. neděle a státem uznávané svátky)    |
| ① | pondělí (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek) |
| ② | úterý (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)   |
| ③ | středa (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)  |
| ④ | čtvrtek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek) |
| ⑤ | pátek (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)   |
| ⑥ | sobota (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)  |
| ⑦ | neděle (platí, i když je v tento den státem uznávaný svátek)  |

**Příloha F** (normativní)

**Aplikace přírážek k jízdním dobám**

Při stanovení pravidelných jízdních dob vlaků se aplikují časové přírážky. Velikost přírážky je dána následujícím přehledem

| <b>Druh vlaku</b>              | <b>Nejvyšší traťová rychlost</b> | <b>Typ tratě</b>   | <b>Přírážka procentní</b> | <b>Přírážka vzdáleností [min/100 km]</b> |
|--------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------|--|
| <b>Ex, R</b>                   | Do 200 km/h                      |  | 4 %                       | 1,5                                      |
|                                | Nad 200 km/h                     | Tratě pojižděné výhradně vlaky vedenými trakčními jednotkami | 4 %                       | 1,0                                      |
|                                |                                  | Ostatní tratě  | 4 %                       | 2,0                                      |
| <b>Sp, Os, Sv, Lv</b>          |                                  |  | 4 %                       | -  |
| <b>Nex, Pn, Mn, Vleč, Služ</b> |                                  |  | 10 %                      | -  |

## Příloha G (normativní)

### Technické údaje k použití vozidel na vlaku

#### G.1 Údaje o hnacích vozidlech

- (1) Technické údaje hnacích vozidel jsou uvedeny v IS REVOZ, kde jsou uspořádány podle řad. Údaje lze uspořádat také do tabulek podle trakcí a technických vlastností takto:
  - a) tabulka 1a – Elektrické lokomotivy stejnosměrné
  - b) tabulka 1b – Elektrické lokomotivy střídavé
  - c) tabulka 1c – Elektrické lokomotivy vícesystémové
  - d) tabulka 1d – Hnací a vložené vozy stejnosměrných jednotek
  - e) tabulka 1e – Hnací a vložené vozy střídavých jednotek
  - f) tabulka 1f – Motorové lokomotivy
  - g) tabulka 1g – Motorové vozy
  - h) tabulka 1h – Hnací vozidla historická
  - i) tabulka 1i – Tendry
  - j) tabulka 1j – Přejídnost hnacích vozidel
  - k) tabulka 3a, 3b – Přejídnost lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky
  - l) tabulka 4 – Omezování tažné síly hnacího vozidla
  - m) tabulka 5a, 5b, 5c, 6 – Poměrová čísla a přehled bývalého označení hnacích vozidel
- (2) K technickým údajům hnacích vozidel:
  - a) Uveden je minimální poloměr oblouku, jímž je hnací vozidlo schopno projet traťovou rychlostí při rozšíření rozchodu podle TNŽ 73 6360. Minimální poloměr oblouku, kterým je hnací vozidlo schopno projet sníženou rychlostí je případně uveden, včetně této rychlosti, v poznámce k tomuto údaji.
  - b) V parametrech elektrických a motorových vozů (jednotek) může být uveden přípustný počet dvojkolí ve vlaku celkem, tedy včetně dvojkolí hnacího vozidla, ovládacího průběžnou brzdou vlaku, resp. napájecího pneumatickou brzdou vlaku v jehož čele je řídicí vůz. Tento údaj vychází z výkonu kompresoru, popř. druhu brzdiče apod. a proto nesmí být nikdy překročen.
  - c) Hmotnosti vozidel jsou zjištěné a odvozené z vážení vozidla v klidu. Hmotnost obsazeného vozidla s přepravou cestujících je uvedena při obsazení jen všech míst k sedění. Největší hmotnost na dvojkolí je uvedena při plném obsazení vozidla sedícími cestujícími a stejným počtem stojících cestujících jakož i při plném využití příp. povoleného zatížení zavazadlového prostoru.
  - d) Je-li u motorové lokomotivy uvedena dovolená rychlost zlomkem, pak jeho číselník platí při zařazení posunovacího a jmenovatel při zařazení traťového režimu.
  - e) Pro motorová hnací vozidla je uveden součet jmenovitých výkonů všech spalovacích motorů, sloužících pro trakci, tj. k vyvíjení tažné síly.
  - f) Je-li uvedena u parní lokomotivy největší rychlost zlomkem, pak jeho číselník platí pro jízdu vpřed (komínem vpřed) a jmenovatel pro jízdu vzad (tendrem vpřed), je-li lokomotiva zařazena jako první u taženého vlaku. Je-li lokomotiva zařazena na jiném místě, platí číselník pro oba směry. Je-li dovolená rychlost uvedena jen jedním číslem, platí pro oba směry. Je-li parní lokomotiva dopravována jako nečinná se sejmutými

ojnicemi, nesmí rychlost překročit konstrukční rychlost, nejvýše však 65 km/h, a to v obou směrech jízdy.

- g) Přejednost hnacích vozidel je uvedena podle traťových tříd uvedených v TTP.
- h) Z hlediska přejednosti se rozlišují hnací vozidla „ve službě“ (vyvíjejí tažnou i brzdnou sílu, čili hnací vozidla činná a pohotová k službě podle SŽ D1), a hnací vozidla „mimo službu“ (nevyvíjejí žádnou tažnou sílu a jsou nebo nejsou zapojena do průběžné brzdy vlaku), čili hnací vozidla v závěsu, neobsazená nebo nečinná podle SŽ D1. U parních lokomotiv mimo službu se přitom jedná o lokomotivy prázdné, tj. bez vody a uhlí; u elektrických a motorových vozů nebo jednotek mimo službu o vozidla bez cestujících a bez nákladu.
- i) Údaje J, D, K udávají, na jaké traťové třídě je příslušné hnací vozidlo přejedné z hlediska svislých účinků na trať. Přitom údaj označený „J“ znamená „ve službě jednoduše“, údaj označený „D“ znamená „ve službě dvojité“ a údaj označený „K“ znamená „mimo službu v konvoji“.
- j) Hnacímu vozidlu je přiřazena traťová třída (na které je přejedné) v závislosti na NTR, neboť trať s vyšší NTR odolává již svou stavbou větším dynamickým účinkům vozidla. Proto na trati s nízkou NTR může být hnacím vozidlům přiřazena vyšší traťová třída, což je zpravidla vyjádřeno poznámkou (např. řada 110 je přejedná na tratích s traťovou třídou A, avšak na tratích s NTR nižší nebo rovnající se 50 km/h vyžaduje traťovou třídu B).
- k) Údaj označený „Př“ vyjadřuje zatřídění vozidla z hlediska jeho příčných účinků na trať.
- l) Pro účely této směrnice se za „podvozkový“ považuje pouze vůz s otočnými podvozky o dvou nebo více nápravách. Ustanovení této směrnice, platná pro vlak, se vztahují i na posun mezi dopravnami.

## G.2 Přejednost lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky

- (1) V parametrech lokomotiv je uvedena přejednost přes vrchol svážného pahrbku i jednotlivé typy kolejových brzdy. Tyto údaje lze uspořádat do tabulek č. 3a "Přejednost elektrických lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky" a č. 3b "Přejednost motorových lokomotiv přes kolejové brzdy a svážné pahrbky".

Podle těchto tabulek může lokomotiva přejíždět přes:

- a) kolejovou brzdu, není-li v řádku řady této lokomotivy a ve sloupci příslušného druhu kolejové brzdy znak "x";
- b) vrchol svážného pahrbku, je-li poloměr zakružovacího oblouku lomů nivelety tohoto vrcholu větší nebo roven velikosti stanovené údajem PZO v řádku řady této lokomotivy, kde PZO je minimální poloměr zakružovacího oblouku lomů nivelety vrcholu svážného pahrbku v metrech, přes který může lokomotiva přejíždět.

Hnací vozidla řad neuvedených v těchto tabulkách nesmějí vjíždět na kolejovou brzdu ani svážný pahrbek.

- (2) Jízda lokomotivy přes kolejovou brzdu je povolena jen při odbrzděné poloze kolejové brzdy, a to rychlostí nejvíce 30 km/h. Pružinovou kolejovou brzdu (PKB – výrobce ŽOSKA a.s., dříve ŽOS, Česká Lípa) v pohotovostní (brzdící) poloze může lokomotiva projíždět rychlostí nejvíce 20 km/h (tuto brzdu nelze přestavit do odbrzděné polohy).
- (3) Je-li nad kolejí kolejové brzdy trakční vedení, ale kolejové obvody, nebo jiná zařízení v této brzdě nejsou upraveny proti vlivu zpětného trakčního proudu, nesmí elektrická lokomotiva vyvíjet v určeném kolejovém obvodu tažnou sílu. Takový obvod se vyznačí umístěním návěstidel pro elektrický provoz s návěstí „Vypněte proud“ a návěstí „Zapněte proud“.

- (4) Jízda lokomotivy přes svážný pahrbek nebo kolejovou brzdu se nesmí uskutečnit, je-li vzdálenost mezi hranou jejího ochranného pluhu nebo smetadel a temenem kolejnice menší, než je uvedeno v ČSN 28 0312 (130 mm, je-li upevněn na vypružené části podvozku, popř. 140 mm, je-li upevněn na vypružené části vozidlové skříně); za dodržení odpovídá dopravce.
- (5) Parní lokomotivy nesmějí přejíždět přes svážné pahrbky ani kolejové brzdy.
- (6) Motorové a elektrické vozy a jednotky nesmějí přes kolejové brzdy jezdit vůbec a případný zákaz jízdy přes svážný pahrbek mají vyznačen na bočnici podle TNŽ 28 0080.
- (7) Pro jízdy přes vrchol svážného pahrbku a kolejové brzdy je dovoleno použití hnacího vozidla s takovými vlastnostmi, které umožňuje typ zařízení svážného pahrbku a kolejových brzd uvedených v ZDD. V ZDD železniční stanice, vybavené svážným pahrbkem nebo kolejovou brzdou, musí být údaje o provedení úprav proti vlivu zpětného trakčního proudu v obvodu kolejových brzd.

### G.3 Doprava vlaku hnacími vozidly

- (1) Podmínky pro dopravu vlaků, tj. vztahy mezi tažnou silou hnacích vozidel, dopravní hmotností vlaku, sklonem tratě a dosažitelnou rychlostí jsou uvedeny v následujících článcích a v tabulkách č. 4, 5a, 5b, 5c a v tabulkách hmotností tažených vozidel. Přitom před každou z nich je textové vysvětlení pojmů, postupů a návod, jak s tabulkami pracovat.

Tabulka 5a udává Poměrová čísla platná při kombinaci:

- Motorových lokomotiv mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem;
- Motorových nebo elektrických vozů mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem;
- Elektrických lokomotiv stejnosměrných 1,5 kV mezi sebou nebo s jiným hnacím vozidlem.

Tabulka 5b udává Poměrová čísla platná při kombinaci el. hnacích vozidel mezi sebou.

- (2) Tabulka 5c udává Poměrová čísla historických (parních) hnacích vozidel platná při jejich kombinaci mezi sebou a s ostatními hnacími vozidly.

#### G.3.1 Dovolené namáhání spřáhlového ústrojí v tahu a tlaku

- (1) Hranice dovoleného namáhání táhlového ústrojí v **tahu** je překročena, činí-li okamžitá tažná síla na háku vozidla více než:

- 350 kN u vozidel normální stavby;
- 160 kN u vozů lehké stavby (netýká se provozu na ozubnicové trati);
- u vozidel normální stavby při současném splnění všech následujících podmínek:
  - v úseku jsou dle tabulky 02 TTP povoleny dva postrky,
  - v dopravnách s kolejovým je při jízdě jiným než přímým směrem dovolena rychlost 50 km/h a vyšší a
  - v úseku není zavedena pomalá jízda

je dovoleno využít tažné síly až 450 kN.

- (2) Hranice dovoleného namáhání nárazecího ústrojí **v tlaku** je překročena, činí-li okamžitá tlaková podélná síla na náraznících vozidla více než
- 350 kN u vozidel normální stavby;
  - 100 kN u dvounápravových vozidel lehké stavby;
  - 200 kN u podvozkových vozů lehké stavby (netýká se provozu na ozubnicové trati).
- (3) Za vozy lehké stavby se považují:
- osobní vozy s malým písmenem "x" v označení řady;
  - vozy s tyčovými nárazníky;
  - elektrické, motorové, vložené a řídicí vozy s výjimkou řad 460, 560, 060, 063.
- (4) Hmotnost soupravy vozů sestavené z vozů lehké stavby nesmí překročit 250 t u dvounápravových vozů a 380 t u souprav sestavených výlučně z podvozkových vozidel. Toto ustanovení se netýká elektrických a motorových jednotek nebo souprav, u nichž jsou na každém konci (a případně i uvnitř) činná hnací vozidla řízená vícenásobným řízením z jednoho stanoviště strojvedoucího v čele vlaku.
- (5) Vozy lehké stavby (týká se i soupravy vozidel lehké stavby) se smějí zařadit bezprostředně jen za (u sunutých vlaků bezprostředně před) takové činné hnací vozidlo (popř. dvojici činných hnacích vozidel), jehož tažná síla (jejichž součtová tažná síla) nepřesahuje hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (1) (u sunutých vlaků čl. G.3.1 odst. (2)). Přesahuje-li tažná síla v čele taženého vlaku hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (1) (u sunutého vlaku podle čl. G.3.1 odst. (2)) a není-li možno ji omezit podle ustanovení čl. G.3.1 odst. (12) až G.3.1 odst. (15), smějí se vozy lehké stavby zařadit až za (u sunutých vlaků před) vozy normální stavby, přičemž hmotnost vozů normální stavby musí být nejméně stejně velká jako hmotnost za (před) nimi zařazených vozů lehké stavby.
- Při použití vloženého hnacího vozidla (popř. dvojice vložených hnacích vozidel) uvnitř soupravy vozů lehké stavby nesmí jeho tažná síla (součet jejich tažných sil) činit více než 200 kN u soupravy obsahující dvounápravové vozy a 320 kN u vozů výhradně podvozkových.
- Tažná síla hnacího vozidla (dvojice hnacích vozidel) na konci soupravy vozů lehké stavby (tvořené, byť i jen jedním vozem lehké stavby) nesmí překročit hodnoty podle čl. G.3.1 odst. (2).
- (6) Za elektrickou nebo motorovou jednotkou vybavenou šroubovkou a nárazníky se smí dopravovat nejvýše 12 náprav vozů (pokud to připouští sloupec 19 tabulek 1d, 1e, 1g), a to přednostně podvozkových vozů osobní dopravy (poštovních, služebních, lůžkových apod.); jejich hmotnost a brzdicí váha se započítávají do dopravní a celkové hmotnosti a do brzdicí váhy vlaku. Činným dvounápravovým [podvozkovým] hnacím vozidlem lehké stavby je dovoleno dopravovat nejvýše 8 [12] náprav vozidel normální stavby při dodržení dovoleného počtu náprav vzhledem k výkonnosti kompresoru.
- (7) Činí-li tažná síla postrkových lokomotiv na vlaku 200 kN nebo méně a součet hmotností postrkových lokomotiv přitom nepřekračuje 140 t, považuje se takový vlak za vlak s jedním postrkem ve smyslu SŽ D1. Činí-li tažná síla, byť i jen jedné postrkové lokomotivy více než 200 kN nebo součtová hmotnost postrkových lokomotiv (lokomotivních dílů v činnosti) přesahuje 140 t, považuje se takový vlak za vlak se dvěma postrky ve smyslu SŽ D1.
- (8) Rozdělování dopravní hmotnosti vlaku na jednotlivá činná hnací vozidla se provádí pomocí poměrových čísel z tabulek 5a, 5b a 5c. Použití hnacích vozidel s regulovatelnou hranicí max. tažné síly upravují čl. G.3.1 odst. (10) až G.3.1 odst. (17) a G.3.2 odst. (2), G.3.2 odst. (2).

- (9) Dovoleno namáhání táhlového ústrojí v tahu a narážecího ústrojí v tlaku pro úzkorozchodná vozidla stanoví místní předpisy pro výkon služby na příslušné trati.
- (10) Je zakázáno svěšovat mezi sebou nebo s jakýmkoli jiným činným hnacím vozidlem kterékoli trakce – jak v čele, tak i na konci nebo uvnitř vlaku – činné lokomotivy řad 180, 181, 182 a 183 SK. Jedna činná lokomotiva uvedených řad na konci vlaku se vždy považuje za "dva postrky" a nesmí být použita na výkony, u nichž by bylo nutno omezovat tažnou sílu na 200 kN nebo méně. Obdobně se postupuje u dvoudílné lokomotivy ř. 131 SK, mající oba díly v činnosti; při vypnutí jednoho dílu z činnosti lze lokomotivu ř. 131 SK považovat za lokomotivu ř. 130.
- (11) Činí-li součet tažných sil dvou činných hnacích vozidel podle tabulek 1a) až 1h) nejvýše 350 kN, mohou tato hnací vozidla ve dvojici vyvíjet tažnou sílu bez omezení:
- v čele taženého vlaku sestaveného z vozidel normální stavby;
  - na konci taženého vlaku, jehož řazení odpovídá dvěma postrkům, dovoluje-li TTP na příslušném traťovém úseku použití dvou postrků.
- Činí-li takový součet více než 350 kN, postupuje se podle čl. G.3.1 odst. (12) až G.3.1 odst. (17).
- (12) V případě nutného nebo nařízeného omezení velikosti tažné síly se její hraniční hodnota reguluje podle velikosti trakčního proudu. U elektrických lokomotiv se reguluje podle proudu trakčního motoru (popř. podle proudu trakčního meziobvodu), u motorových lokomotiv se reguluje podle proudu trakčního generátoru (proudu za trakčním usměrňovačem) popř. podle proudu trakčního motoru podle tabulky č. 4.
- (13) Jsou-li přistaveny do čela vlaku nebo na postrk činné lokomotivy některé řady uvedené v tabulce č. 4 (dvojmo nebo v jakékoli kombinaci), nesmí tažná síla žádné z obou lokomotiv překročit hodnotu 175 kN, a to ani tehdy, nejsou-li na tuto skutečnost strojvedoucí upozorněni. Na žádné z obou lokomotiv přitom trakční proud nesmí překročit hodnotu podle sloupce 3 tabulky č. 4. Proto vždy při zařazení dvou lokomotiv do čela nebo na konec vlaku se oba strojvedoucí přesvědčí o řadách obou lokomotiv, o jejich součtové tažné síle a o jejich provozním nasazení (jsou-li činné, pohotové k službě nebo v závěsu apod.) a podle toho upraví využívání maximální tažné síly vlastní lokomotivy.
- (14) Jsou-li na určitém úseku povoleny "dva postrky", může tažná síla postrkové lokomotivy (dvojice postrkových lokomotiv) činit až 350 kN, vyhovuje-li řazení vlaku na dva postrky podle SŽ D1. Při zařazení dvojice postrkových lokomotiv se jejich tažná síla posuzuje podle tabulek 1a) až 1f) tohoto předpisu. Je-li na určitém úseku dovolen jen "jeden postrk", nesmí tažná síla postrkové lokomotivy (dvojice postrkových lokomotiv) překročit 200 kN a její hmotnost (součet jejich hmotností) nesmí překročit 140 t, pokud TTP nestanoví jinak.
- (15) Je-li třeba omezit tažnou sílu, byť i jen jedné lokomotivy v čele nebo na konci vlaku, odpovídá dopravce za to, že nejpozději ve stanici, kde vznikla nutnost omezení tažné síly, zpraví strojvedoucího:
- vlakové lokomotivy, jsou-li ve vlaku vozy lehké stavby (a nelze přitom uplatnit ustanovení prvního odstavce čl. G.3.1 odst. (5)) např. takto: "Souprava vlaku je sestavena z vozů lehké stavby; tažná síla lokomotivy nesmí překročit 160 kN.";
  - postrkové lokomotivy u vlaku sestaveného jen na jeden postrk např. takto:  
"Z ... do ... jedete jako postrk u vlaku čís. ...., který je seřazen jen na jeden postrk; tažná síla lokomotivy nesmí překročit 200 kN (100 kN jsou-li ve vlaku řazena vozidla lehké stavby)."
- (16) U hnacích vozidel, která to mají zakázáno poznámkou v tab. 1a – 1f, není dovoleno naříditi omezení tažné síly, ale vždy se musí počítat s tím, že vyvíjejí tažnou sílu až do výše podle tab. 1a) až 1f) tohoto předpisu.
- (17) Strojvedoucí odpovídají za to, že během rozjezdů ani během jízdy vlaku nepřekročí:

- a) součtovou tažnou sílu dvojice činných lokomotiv 350 kN, není-li nařízeno omezení tažné síly na hodnotu ještě nižší (viz i čl. G.3.1, odst. (2));
- b) přípustnou hodnotu trakčního proudu, odpovídající nařízenému omezení tažné síly, vydanému podle čl. G.3.15.

### G.3.2 Hmotnost souprav dopravovaných hnacími vozidly

- (1) Hmotnost vlaku, dopravní hmotnost vlaku, normativ hmotnosti apod. definuje předpis SŽ D1. Hmotnost tažených vozidel u vlaku s jedním činným hnacím vozidlem je součet hmotností všech vozidel vlaku, která nevyvíjejí žádnou tažnou sílu a od hmotnosti dopravovaných vozidel se liší o hmotnost k službě pohotových hnacích vozidel. U vlaku dopravovaného více činnými hnacími vozidly je to ta část zmíněného součtu, která podle poměrových čísel připadá na příslušné hnací vozidlo. Výrazem "hmotnost tažených vozidel" se rozumějí i případy, kdy jsou vozidla tlačena (při sunutí nebo postrku).
- (2) Technický normativ hmotnosti pro plánovanou řadu hnacího vozidla je uveden v TJŘ.
- (3) Normativ hmotnosti se neuvádí u motorových a elektrických vozů a jednotek, jedoucích bez dalších připojených vozů (je roven 0). Mají-li se však elektrickou jednotkou dopravovat další vozy (např. poštovní), uvede se místo toho normativ hmotnosti platný pro jeden elektrický vůz jednotky (podíl z hmotnosti vložených i přidáných vozů).
- (4) Vztah mezi třídou sklonu a skutečným sklonem udává následující tabulka, přičemž stoupání (v promile) dané lichým číslem se vyjádří třídami sklonu obou sousedních sudých stoupání; např. stoupání 7‰ se vyjádří třídou sklonu IV-V.

**tabulka G.1 – Třídy sklonu**

| na spádu v ‰               |                |                |                |   |    |     |      |    |    |    |     |      |     |    |         |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|---|----|-----|------|----|----|----|-----|------|-----|----|---------|
| 2<br>až<br>10              | 11<br>až<br>16 | 17<br>až<br>25 | 26<br>až<br>30 |   |    |     |      |    |    |    |     |      |     |    |         |
| Na stoupání v ‰            |                |                |                |   |    |     |      |    |    |    |     |      |     |    |         |
| 0                          | 2              | 4              | 6              | 8 | 10 | 12  | 14   | 16 | 18 | 20 | 22  | 24   | 26  | 28 | 30      |
| je třeba užít třídy sklonu |                |                |                |   |    |     |      |    |    |    |     |      |     |    |         |
| I                          | II             | III            | IV             | V | VI | VII | VIII | IX | X  | XI | XII | XIII | XIV | XV | XV<br>I |

- (5) U vlaků se rozlišuje typ jízdního odporu podle druhu zařazených vozů a podle průměrné hmotnosti připadající na jedno dvojkolí vozu. Nad každou tabulkou hmotností tažených vozidel je vyznačeno, pro který typ jízdního odporu platí. Jednotlivé typy jízdního odporu se používají podle následujícího schématu:

**tabulka G.2 – Typy jízdního odporu**

| typ jízdního odporu  | užívá se pro   |
|----------------------|--|
| <b>R</b>             | vlaky sestavené z podvozkových osobních vozů normální stavby (včetně podvozkových vozů na přepravu aut) a osobních vozů lehké stavby o délce větší než 20 m se špalíkovou brzdou |
| <b>R<sub>k</sub></b> | vlaky sestavené z podvozkových osobních vozů normální stavby (včetně podvozkových vozů na přepravu aut) a osobních vozů lehké stavby o délce větší než 20 m s kotoučovou brzdou  |

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>S</b>             | vlaky sestavené z dvounápravových osobních vozů normální stavby nebo z nákladních vozů při průměrné hmotnosti připadající na jedno vozové dvojkolí 10 až 15 t |
| <b>T</b>             | nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí větší než 15 t (pro rozlišení lze použít označení T2)  |
| <b>T<sub>4</sub></b> | nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí větší než 15 t složené z podvozkových vozů   |
| <b>U</b>             | nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí menší než 10 t (pro rozlišení lze použít označení U2)  |
| <b>U<sub>4</sub></b> | nákladní vlaky při průměrné hmotnosti na jedno vozové dvojkolí menší než 10 t složené z podvozkových vozů   |
| <b>M</b>             | vlaky sestavené z dvounápravových vozů lehké stavby (pro rozlišení lze použít označení M2)  |
| <b>M<sub>4</sub></b> | vlaky sestavené z podvozkových vozů lehké stavby o délce do 20 m  |

**POZNÁMKA** Není-li pro některou řadu hnacího vozidla zařazena tabulka pro některý typ jízdního odporu, použije se tabulka pro typ jízdního odporu S, přičemž pro typ jízdního odporu U je nutno hmotnost tažených vozidel snížit o 20 %.

Je-li pro některou řadu hnacích vozidel vydána tabulka jen pro jeden typ jízdního odporu, používá se tato tabulka i pro ostatní typy jízdního odporu, přičemž pro typ jízdního odporu U se hmotnost tažených vozidel snižuje rovněž o 20 %.

Tabulky hmotností tažených vozidel (dopravní hmotnosti), které mohou jednotlivá hnací vozidla dopravovat určitou rychlostí na jednotlivých třídách sklonu, jsou uvedeny v IS REVOZ.

(6) Po levé straně tabulek jsou jednotlivé řádky označeny třídou sklonu a v záhlaví jednotlivých sloupců je uvedena dopravní hmotnost (v tunách), pro kterou příslušný sloupec platí. V průsečíku sloupce a řádku je uvedena rychlost, kterou hnací vozidlo na dané třídě sklonu s příslušnou dopravní hmotností udrží. Prázdná okénka v levém horním rohu tabulky znamenají, že hnací vozidlo s danou dopravní hmotností udrží svou maximální rychlost (popř. max. dovolenou rychlost daného typu jízdního odporu, je-li nižší). Prázdná okénka v pravém dolním rohu tabulky znamenají, že hnací vozidlo odpovídající hmotnost již na příslušné třídě sklonu neuveze.

(7) Hnacím vozidlům pohotovým k službě nepřisluší žádný podíl z dopravní hmotnosti vlaku. Přípřežním a vloženým hnacím vozidlům přísluší tento podíl za celou projetou trať.

Postrkovým hnacím vozidlům přísluší podíl z dopravní hmotnosti vlaku za celou projetou trať ze stanice, v níž (za níž) postrk začíná, do stanice, v níž (před níž) práce postrku končí. Přitom nerozhoduje, je-li práce postrku souvislá nebo přerušovaná;

(8) Při dopravě vlaku dvěma nebo více hnacími vozidly stejné řady jsou podíly dopravní hmotnosti stejně velké. Při různých řadách hnacích vozidel se příslušné podíly z dopravní hmotnosti vypočtou podle následujících Tabulek poměrových čísel č. 5a, 5b, 5c. Poměrová čísla (po vynásobení deseti) udávají přibližně (v kN):

- v tabulce č. 5a, 5c: dvojnásobek tažné síly při rychlosti 30 km/h;
- v tabulce č. 5b: dvojnásobek tažné síly při rychlosti 50 km/h.

V tabulkách 5a, b, c jsou hnací vozidla uspořádána k jednotlivým hodnotám poměrových čísel. V tabulce č. 6 jsou hnací vozidla uspořádána aritmeticky podle nových řad (s výjimkou parních lokomotiv) s tím, že ke každému je uvedeno jeho bývalé označení a jeho poměrová čísla. Parní lokomotivy jsou seřazeny podle původního označení (resp. počtu spřažených náprav, výkonu).

(9) Pokud by při dopravě nákladního vlaku elektrickými lokomotivami, z nichž některá je řady 140 nebo 141 došlo při určování podílů dopravní hmotnosti podle tabulky 5b k překročení normativu hmotnosti pro některou ze zúčastněných lokomotiv, lze hmotnost vlaku podílovat podle tabulky 5a. Přitom je však nutno počítat s možným překročením pravidelných jízdních dob na rozhodném stoupání, neboť tam vlak pojede jen rychlostí 30 místo 44 až 50 km/h.



## **článek 2**

- (1) Změny uvedené v čl. 1 odst. (1) až (51) a (53) jsou zapracovány rukopisně, změny uvedené v čl. 1 odst. (52), (54) a (55) se provedou výměnou nebo vložením listů přílohy.
- (2) Tato změna je zapracována do konsolidovaného znění předpisu SŽ SM069, které je spolu s touto Změnou zveřejněno v elektronické knihovně dokumentů a předpisů (eDAP).
- (3) Tato Změna nabývá platnosti zveřejněním v eDAP a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.