ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ž 1

Pravidlá
železničnej prevádzky

Schválené Generálnym riaditeľom ŽSR
číslo. 750 / 2005 - O 220

Účinnosť od 11. decembra 2005

Ž 1

2

ZÁZNAM O ZMENÁCH

Číslo zmeny	Účinnosť od	Opravil	Podpis	Poznámka
1	3.3.2008	Remeň		

Za včasné zapracovanie zmien v texte a za vykonanie záznamov o zmenách zodpovedá držiteľ tohto výtlačku.

Ž 1

OBSAH

ZÁZNAM O ZMENÁCH ... 3
ROZSAH ZNALOSTÍ ... 14
Zoznam použitých termínov ... 21
ZÁKLADNÉ USTANOVENIA ... 31
I. Kapitola Všeobecné ustanovenia ... 31
Úvodné ustanovenia ... 31
Rozkazy ... 35
Odovzdanie a prevzatie dopravnej služby ... 36
Priechodný prierez ... 36
Označovanie koľají, výhybiek a výkoľajok ... 37
Stavadlá, výhybkárske a iné stanovištia a zariadenia ... 38
Osvetľovanie staníc a zastávok ... 39
Hodiny ... 39
Vlakové rádiové zariadenie ... 39
PRVÁ ČASŤ NÁVESTI A NÁVESTIDLÁ ... 41
II. Kapitola Všeobecné ustanovenia ... 41
III. Kapitola Hlavné návestidlá a predzvesti ... 44
Svetelné hlavné návestidlá a svetelné predzvesti ... 46
Návestidlá automatického bloku ... 53
Opakovacie svetelné predzvesti ... 53
Zábrzdná vzdialenosť ... 54
Umiestnenie návestidiel na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná ... 55
Mechanické hlavné návestidlá ... 56
Mechanické predzvesti ... 58
Obsluha hlavných návestidiel a predzvestí ... 60
Poruchy predzvestí a hlavných návestidiel ... 61
Privolávacie návesti ... 62
Jazda vlakov popri návestidlách nedovoľujúcich jazdu ... 63
IV. Kapitola Návestné a predzvestné upozorňovadlá ... 67
Indikátory ... 67
Predzvestné upozorňovadlá ... 67
Vzdialenostné upozorňovadlá ... 68
Návestné upozorňovadlá ... 70
Priecestníky ... 71

V. Kapitola Návesti zakazujúce jazdu a krytie prekážok na dopravnej ceste 75
Návesti zakazujúce jazdu 75
Krytie vozidiel na staničných koľajach 79
Krytie nezjazdných miest v stanici a na šírej trati 80
VI. Kapitola Návestidlá obmedzujúce rýchlosť 86
Návestidlá na trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti 86
Návestidlá na prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 88
Obmedzenie rýchlosti vzhľadom na nápravový tlak 91
VII. Kapitola Výhybky a výhybkové návestidlá 95
Všeobecné ustanovenia 95
Kľúče od výmenových zámok 97
Návestidlá jednoduchých a obojstranných výhybiek 99
Návestidlá križovatkových výhybiek 103
VIII. Kapitola Návesti a návestidlá pri posune 105
Ručné návesti, zvukové návesti a návesti neprenosných návestidiel 105
Označovanie zriaďovacích a spádoviskových návestidiel 111
Svetelné zriaďovacie návestidlá 112
Opakovacie svetelné zriaďovacie návestidlá 113
Mechanické zriaďovacie návestidlá 114
Spádoviskové návestidlá 115
Označník 119
Návestidlo koľajovej váhy 119
Uzávery koľaje 120
Vyčkávacie návestidlá 121
Posun okolo pokazených návestidiel platných pre posun 122
IX. Kapitola Označenie vlakov a jednotlivých vozidiel 124
Postup pri nedostatkoch v označení konca vlaku (PMD) 128
X. Kapitola Návesti počas vlakovej dopravy 130
Zvukové návesti hnacích vozidiel 130
Návesti na skúšku brzdy 133
Návesti pri výprave vlaku 136
Výprava vlaku 138
Postup pri výprave vlaku 140
Mimoriadne zastavenie vlaku v stanici 142
Postup pri mimoriadnom zastavení alebo prechodení vlaku v stanici 142
Ručné jazdné návestidlá 145

Návestidlá a návesti pre jazdu dráhového vozidla 147
XI. Kapitola Osobitné ustanovenia pre elektrickú prevádzku 155
Návestidlá pre elektrickú prevádzku..... 155
Obsluha úsekových odpojovačov..... 161
Hlásenie porúch na trakčnom vedení 163
XII. Kapitola Ostatné návestidlá a návesti.....167
Výstražné návestidlá 167
Návesti pracovných čiat 171
Vložené návestidlá 172
XIII. Kapitola Vlakový zabezpečovač.....175
Všeobecné ustanovenia..... 175
Návestidlá pre vlakový zabezpečovač..... 179
XIV Kapitola Traťové značky.....180
Tabuľka pred priecestím 180
Označenie vzdialenosti 180
Označenie miesta na trati zo sťaženým prístupom záchrannej služby 181
Označenie traťového rádiového kanálu..... 181
Označenie stanovišťa s telefónom..... 182
Označenie sklonových pomerov 183
XV. Kapitola Používanie návestí v rádiotelefónnej prevádzke 184
Všeobecné ustanovenia..... 184
DRUHÁ ČASŤ GRAFIKON VLAKOVEJ DOPRAVY 189
XVI. Kapitola Pomôcky GVD 189
Všeobecné ustanovenia..... 189
Druhy vlakov a ich skratky 189
Cestovné poriadky..... 191
Rýchlosť vlakov..... 193
TRETIA ČASŤ POSUN 195
XVII. Kapitola Posun v dopravni s koľajovým rozvetvením.....195
Všeobecné ustanovenia..... 195
Posun súčasne na niekoľkých miestach..... 197
Posun na spáde..... 197
Odrážanie a spúšťanie vozidiel 198
Posun trhnutím..... 201
Používanie zarážok pri posune 201

Zabezpečenie vozidiel proti neúmyselnému pohybu....203
Posun cestnými vozidlami, posun ručný....205
a mechanizačným zariadením....205
Posun hnacími dráhovými vozidlami....205
Súhlas na posun....207
Posun na dopravných koľajach....208
Posun vzhľadom na jazdy vlakov....209
Posun cez priecestia....211
Posun za označník....212
Posun za námedzník....213
Nesprevádzaný posun....214
XVIII. Kapitola Posun medzi dopravňami....216
Všeobecné ustanovenia....216
Dohodnutie PMD....217
Odchod posunujúceho dielu z dopravne....218
Jazda posunujúceho dielu cez priecestia....220
Vchod posunujúceho dielu do dopravne....221
ŠTVRTÁ ČASŤ ZABEZPEČENIE JAZDY VLAKOV....223
XIX. Kapitola Dopravná dokumentácia....223
Dopravný denník....223
Písomné rozkazy....226
XX. Kapitola Traťové stanovištia....231
Všeobecné ustanovenia....231
Povinnosti strážnikov oddielov a závorárov....231
Dočasné stanovištia a povinnosti zamestnancov týchto stanovíšť....232
XXI. Kapitola Priecestia....234
Spôsob zabezpečenia priecestí....234
Zabezpečenie priecestí pri predpokladaných výlukách....234
Obsluha priecestí počas vlakovej dopravy a pri PMD....235
Poruchy priecestných zabezpečovacích zariadení....237
XXII. Kapitola Predvídaný odchod....240
Všeobecné ustanovenia....240
Hlásenie predvídaného odchodu....240
Zapisovanie hlásenia predvídaného odchodu....244
XXIII. Kapitola Spôsob zabezpečenia jazdy vlakov....246

Všeobecné ustanovenia ... 246
A. Telefonické dorozumievanie ... 246
Ponuka a prijatie ... 246
Odhláška ... 250
Predhláška ... 252
Jazda vlakov v časovom slede ... 253
B. Poloautomatický blok ... 256
Odhláška ... 256
Predhláška ... 257
C. Automatické hradlo ... 258
D. Automatický blok ... 258
XXIV. Kapitola Zabezpečenie jazdy vlakov pri poruchách ... 259
Všeobecné ustanovenia ... 259
Prechod na telefonické dorozumievanie ... 259
Postup pri poruche automatického hradla ... 262
Postup pri poruche automatického bloku ... 262
Postup pri poruche traťových súhlasov ... 263
Postup pri poruche oznamovacieho zariadenia ... 264
Nemožné dorozumenie ... 265
Jazda podľa rozhľadu ... 267
PIATA ČASŤ JAZDA VLAKOV ... 271
XXV. Kapitola Vlaky s náskokom a vlaky zmeškané ... 271
Náskok ... 271
Povinnosti zamestnancov pri zmeškaní vlakov ... 271
Hlásenie zmeškania a zmeny sledu alebo poradia vlakov ... 272
XXVI. Kapitola Vchod a odchod vlakov ... 273
Všeobecné ustanovenia ... 273
Súčasné jazdné cesty ... 273
Vlaková cesta ... 274
Príprava vlakovej cesty ... 276
Postup pri príprave vlakovej cesty ... 279
Zapisovanie hlásení pri príprave vlakovej cesty ... 284
Vchodové koľaje a miesto, kde má vlak zastaviť ... 286
Vchod vlaku na slepú alebo obsadenú koľaj ... 287
Výluka dopravnej služby v stanici ... 288
Výluka dopravnej služby na hradlách a hlásniciach ... 292

Tlačené vlaky 294
Vlečkové vlaky 294
Skorší odchod vlaku z trate 296
Nakladanie a vykladanie vozňov na šírej trati a na dopravných koľajach v stanici 297
XXVII. Kapitola Jazda vlaku po nesprávnej koľaji 298
Všeobecné ustanovenia 298
Pri zjazdnosti oboch koľají 299
Pri nezjazdnosti (vylúčení) jednej koľaje 299
Nepredpokladané jazdy vlakov po nesprávnej koľaji 300
Obsluha návestidiel pri jazde vlaku do km a späť 301
Obsluha návestidiel pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji 302
ak je správna koľaj v prevádzke 302
Obsluha návestidiel pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji, ... 303
ak je správna koľaj vylúčená 303
XXVIII. Kapitola Jazda vlaku proti správnemu smeru 304
XXIX. Kapitola Doprava na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením 305
Všeobecné ustanovenia 305
Posun 305
Predvídaný odchod vlaku 306
Porucha traťového súhlasu 306
Miesto zastavenia vlaku 306
Mimoriadne zastavenie vlaku v diaľkovo ovládanej dopravni 306
Nemožné dorozumenie 307
Výluky 307
XXX. Kapitola Doprava na trati so zjednodušeným riadením dopravy 309
Všeobecné ustanovenia 309
Hlavné kľúče 309
Náhradné kľúče 311
Strata hlavných kľúčov 312
Riadenie jazdy vlakov 312
Súhlas na jazdu vlaku 313
Križovanie a predchádzanie vlakov 315
Jazda vlakov bez ohlasovacej povinnosti 317
Dopravne so samovratnými výmenami 318

Posun 318
Posun medzi dopravňami 319
Výluka koľaje 319
XXXI. Kapitola Mimoriadnosti počas jazdy vlaku 321
Nepredpokladané zastavenie vlaku na trati 321
Nepredpokladaný návrat vlaku z obvodu stanice 322
Nepredpokladaný návrat vlaku z trate 323
Nepredpokladaný návrat vlaku z trate so súhlasom výpravcu 323
Nepredpokladaný návrat vlaku z trate bez súhlasu výpravcu 323
Jazda vlaku po častiach 324
XXXII. Kapitola Výluky koľají a zabezpečovacieho zariadenia 327
Všeobecné ustanovenia 327
Preprava cestujúcich a nákladov pri nezjazdnosti trate 330
Napäťové výluky trakčného vedenia 331
Udržovanie dopravy pri napäťovej výluke trakčného vedenia 332
XXXIII. Kapitola Jazdy vozidiel na vylúčenú koľaj 334
XXXIV. Kapitola Traťové stroje 337
Jazdy traťových strojov 337
Jazdy traťových strojov počas údržby trakčného vedenia 340
Podmienky pre dopravu a zaraďovanie traťových strojov do vlaku 341
Odstavenie traťových strojov 342
Ľahké koľajové prostriedky 343
ŠIESTA ČASŤ MIMORIADNE UDALOSTI 345
XXXV. Kapitola Nehodové udalosti 345
Všeobecné ustanovenia 345
Pomocné vlaky 347
Neúmyselný pohyb vozidiel 349
SIEDMA ČASŤ OPERATÍVNE RIADENIE 351
XXXVI. Kapitola Operatívne riadenie dopravy 351
Všeobecné ustanovenia 351
Dispozičná služba 353
Zavádzanie a odriekanie vlakov 353
Ohlasovanie vlakovej dopravy 354
ÔSMA ČASŤ DRÁHOVÉ VOZIDLÁ 355
XXXVII. Kapitola Vozne 355

Ž 1

Všeobecné ustanovenia 355
Oddeliteľné časti vozňa.....355
Označovanie vozňov.....356
Spájanie vozidiel.....356
Koncové a sedlové nakladanie kolesových vozidiel 358
Doprava poškodených vozňov 358
Mimoriadne zásielky.....359
Preprava zásielok mimoriadnej dĺžky 361
Zaraďovanie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru.....362
XXXVIII. Kapitola Zostava vlaku 363
Všeobecné ustanovenia 363
Prehliadky vozidiel pred zaradením do vlaku.....363
Zaraďovanie vozidiel do vlaku.....364
Dĺžka vlaku.....365
Hmotnosť vlakov.....365
Súpis vlaku a Správa o zostave vlaku 366
XXXIX. Kapitola Hnacie dráhové vozidlá.....368
Všeobecné ustanovenia 368
Činné HDV 368
Nečinné HDV 369
Doprava vlakov väčším počtom HDV 370
Radenie vlaku s postrkovým alebo s vloženým HDV 371
Skúšobné jazdy 372
Obsadzovanie vlakov vlakovým personálom 373
XL. Kapitola Brzdy a brzdenie vlakov 375
Všeobecné ustanovenia 375
Skúška ručnej brzdy.....375
Zaraďovanie ručných brzd do vlaku.....376
Zaraďovanie brzdených vozidiel do vlaku 377
Režim brzdenia.....377
Príprava vlaku na vykonanie skúšky brzdy 379
Úplná skúška priebežnej brzdy 380
Jednoduchá skúška brzdy 384
Skúška brzdy posunujúceho dielu 385
Skúška brzdy hnacieho dráhového vozidla.....385
Zápis o vykonaní skúšky brzdy 386

Obsluha bŕzd 387
Výpočet brzdiacej hmotnosti 389
Postup pri poruche priebežnej brzdy 393
Preprava a brzdenie previazaných vozňov na rozchod 1435 mm 393
Nákladný vlak zostavený iba z previazaných vozňov. 395
Zoznam príloh 397

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizačná zložka ŽSR	Funkcia	Znalosť
GR ŽSR	Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie, Vedúci oddelenia, hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy	úplná
	Hlavný kontrolór riadenia dopravy,	úplná
Strediská bezpečnosti a inšpekcie	Vedúci strediska, inšpektori bezpečnosti železničnej dopravy	úplná
OR	Vedúci oddelenia riadenia dopravy, kontrolóri	úplná
ÚIVP	Vedúci oddelenia vzdelávania	úplná
IV	Vedúci oddelenia vzdelávania, inšpektor pre školenie dopravné	úplná

Rozsah znalostí podľa jednotlivých odborných skúšok

Úplná znalosť (informatívna znalosť)

Skúška č. SSP 15/1

5-7; 9-12; 16-18; 21-22; 24; 26-29; 31; 35; 39-46; 49-51; 54-59; 61; 74-80; 82-85; 100-103; 106-113; 140-145; 147-150; 152-157; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 261; 263-269; 280-281; 284-286; 293-294; 314-316; 369-371; 412-413; 456-463; 481-489; 510-520; 522-534; 536-538; 577-579; 637-640; 1240-1244; 1264-1270; 1288-1291; 1417-1418; 1456-1459

(1-4; 8; 20; 33; 139; 303-304)

Skúška č. SSP 17/1

5-7; 9-10; 13; 17-18; 24; 26-29; 31; 41-46; 49-52; 58; 74-78; 100-102; 120; 125; 128-130; 139-145; 147-150; 152-157; 168-174; 179-186; 188; 196-204; 206-210; 212-219; 221-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280; 283; 303-308; 314-316; 369-371; 376; 379; 412; 420; 430-435; 446-453; 481-487; 491-492; 494; 510; 512-514; 519; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-560; 562-563; 572; 577-579; 1000-1001; 1190-1192; 1194-1205; 1240-1249; 1257; 1264-1265; 1267-1268; 1311-1318; 1326-1328; 1346-1348; 1352; 1368; 1371; 1412-1415; 1417-1418; 1444; 1449; 1456; 1458; 1461; 1479-1481

(1-4; 8; 11; 16; 20; 33; 35; 187; 281; 284-286; 561; 1251; 1255; 1260; 1299; Príloha 1, 3, 4)

Skúška č. SSP 17/2

5-6; 9; 24; 26; 143-144; 147; 149; 152; 237; 245; 369-370; 481; 486; 494; 510; 512-514; 519; 522-524; 526-527; 529-530; 532-533; 536-538; 551; 553; 579; 1242-1244; 1264; 1412; 1417-1418

(1-4; 7-8; 20; 139; 303; 552)

Skúška č. 2

5-7; 9; 18; 24; 26-28; 35; 43; 139; 143-145; 147; 149-150; 152; 285; 314-316; 369-371; 404-406; 412-413; 456-460; 465; 469; 471-472; 479; 481-482; 486-488; 498-501; 522-527; 536-538; 579; 1240-1244; 1264-1268; 1299; 1306; 1308-1309; 1320-1324; 1326; 1328; 1330-1333; 1344; 1346-1348; 1352; 1358; Príloha 2, 3

(1-4; 10; 20; 29; 31; 303; 318-321; 974; 1327; 1334; 1337-1342)

Skúška č. 3

5-7; 9; 11; 13-14; 16-18; 24; 26-29; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 69; 71-72; 74-80; 82-85; 90-91; 93-98; 100-102; 106-118; 120-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-145; 147; 152; 159-166; 168-174; 184; 196-204; 206-210; 212-219; 221-223; 227-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 261; 266-269; 271-272;275-278; 280-281; 283-286; 289-290; 293; 303-308; 314-316; 318-321; 323-336; 338; 340; 343-346; 356-360; 369-371; 376; 380-383; 387-388; 395; 398-399; 402; 406; 412-413; 415-417; 420-422; 430-437; 439-440; 446-453; 456-463; 465-471; 479; 481-489; 491-492; 494; 496; 522-523; 528-534; 540-549; 551-557; 559-560; 562-563; 565; 567-570; 572; 577-579; 581-583; 588; 590-592; 594-596; 653; 655-659; 662-670; 672; 686-687; 700-704; 758; 763; 816; 818; 840-841; 846-847; 851; 863-864; 869-870; 912-920; 922; 924-929; 931-935; 938-940; 951-953; 984-985; 1000-1003; 1008-1010; 1015; 1019; 1021-1027; 1029-1030; 1032; 1037; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1061-1072; 1074-1079; 1081-1093; 1095-1096; 1098-1100; 1102-1105; 1112; 1117-1119; 1128; 1130-1131; 1133; 1136-1140; 1142-1145; 1184; 1187-1188; 1240-1248; 1251-1252; 1264-1268; 1270-1273; 1275; 1289; 1311-1318; 1326-1328; 1346-1347; 1352-1354; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1426; 1431-1436; 1438-1441; 1444-1453; 1456-1459; 1461; 1463-1464; 1466-1472; 1484-1491; 1494; 1496-1498; Príloha 2, 5
(1-4; 10; 20; 31; 33; 68; 103-104; 149-150; 153-154; 156-157; 220; 224-226; 263-265; 309-311; 341-342; 349-354; 384-386; 823; 825-828; 831; 849; 854; 856; 860; 976-977; 980-981; 995-997; 1033; 1035-1036; 1120-1126; 1146-1149; 1151; 1153-1157; 1166-1167; 1172; 1176; 1253-1262; 1277-1281; 1286; 1288; 1395)

Skúška č. 11

5-7; 9-11; 16-18; 20-21; 24; 26-28; 31; 41-44; 139; 143-145; 147; 152; 369-370; 412-413; 456-463; 465-469; 472; 481-482; 579; 644-651; 710-712; 714-725; 727-729; 840-844; 846-848; 854-860; 862-863; 1240-1244; 1264-1270; 1277-1284; 1286; 1288-1291; 1295-1297
(1-4; 303; 1293)

Skúška č. 12

5-7; 9; 18; 24; 26-28; 35; 43; 139; 143-145; 147; 149-150; 152; 285; 314-316; 369-371; 412; 456-460; 465; 469; 471-472; 479; 481-482; 498-501; 522-524; 536-538; 579; 660-661; 1240-1244; 1264-1268; 1299; 1306; 1308-1309; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1334; 1337-1340; 1344; 1346-1348; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1454; 1456-1459; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1500-1506; 1508-1509; Príloha 2, 5
(1-4; 10; 20; 29; 31; 303; 318-321; 974; 1335; Príloha 1)

Skúška č. 13

5-11; 16-18; 20-22; 24; 26-28; 31; 35; 39; 41-46; 139; 143-145; 147; 152; 156; 280-281; 284-286; 293-294; 296; 298; 369-371; 412-413; 420-421; 424; 446-447; 456-463; 465-469; 472-475; 481-482; 579; 588; 626; 631-635; 672; 674-675; 680-682; 686-687; 694-698; 700-706; 710-712; 714-725; 727-729; 736-743; 756; 833-834; 841-842; 846; 854-860; 862-863; 963-964; 969-972; 980; 1125; 1154; 1170; 1240-1248; 1264-1275; 1288-1290; 1295-1297; 1398; 1400
(1-4; 140-142; 159-166; 168-174; 303; 974; 1133; 1165-1166; 1397; 1402; Príloha 1)

Skúška č. 14

5-12; 16-18; 20-22; 24; 26-28; 31; 35; 39-46; 49; 58; 74-78; 82-85; 88; 90; 93-98; 100-104; 106; 108-109; 111-113; 116-117; 121; 123-126; 129-130; 136; 139; 143-145; 147; 152; 156; 280-281; 284-286; 293-300; 349-350; 354; 369-371; 412-413; 420-421; 424; 446-447; 456-463; 465-469; 472-475; 481-482; 579; 588; 626; 631-635; 653; 655-658; 661-663; 667-668; 672; 674-675; 680-682; 686-687; 694-698; 700-706; 710-712; 714-725; 727-729; 731-734; 736-743; 745-752; 754-756; 773-776; 778; 788; 790-794; 813-814; 824-828; 833-835; 840-844; 846-847; 854-860; 862-863; 942-948; 957-964; 967; 969-972; 977-981; 987-988; 993; 995-996; 1000; 1125; 1133-1134; 1136-1140; 1146; 1148-1158; 1165-1166; 1170; 1240-1248; 1259; 1261; 1264-1275; 1288-1290; 1295-1297; 1398; 1400
(1-4; 50-51; 59; 61; 66; 68; 140-142; 159-166; 168-174; 303; 974; 1397; 1402; Príloha 1)

Ž 1

Skúška č. 15

5-11; 16-18; 20-22; 24; 26-28; 31; 35; 39-47; 49-51; 58-59; 61; 74-80; 82-85; 88-91; 93-98; 100-104; 106-109; 120-121; 123-126; 128-130; 136-137; 139; 143-150; 152-157; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 261; 266-269; 271-272; 275-278; 281; 284-286; 293-294; 298; 301; 314-316; 323-329; 335-336; 338; 340-345; 352; 369-371; 376; 380-383; 393; 395-407; 412-413; 420-421; 424; 430-437; 446-454; 456-463; 465-469; 472-475; 481-489; 491-492; 494; 496-503; 505-508; 510-520; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-565; 567-575; 577-579; 581-583; 587-592; 594-596; 598-604; 606-616; 624-628; 631-635; 637-640; 644-651; 653; 686-687; 694-698; 700-706; 710-712; 714-725; 727-729; 832-835; 840-842; 844; 846-847; 854-860; 862-863; 866-867; 869-870; 872-883; 885-903; 905-910; 912-920; 922-929; 933-934; 988; 992; 995-997; 1008-1011; 1013; 1015-1017; 1035; 1041-1054; 1170; 1178-1185; 1187-1188; 1190-1206; 1230-1233; 1235-1238; 1240-1248; 1259; 1261; 1264-1275; 1288-1291; 1293-1296; 1417-1418; 1456-1459

(1-4; 54-57; 66; 68; 111-113; 140-142; 159-166; 168-174; 249-259; 263-265; 303; 318-321; 758; 769; 1019; 1021-1027; 1032-1033; 1056-1057; 1136; Príloha 1)

Skúška č. 17

5-7; 9; 11; 13; 15-18; 24; 26-29; 35; 39-46; 50-51; 54-59; 61; 74-78; 95-96; 125; 128-129; 139-145; 147-150; 152; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-284; 289-290; 303-308; 314-316; 369-371; 376; 380-383; 387-388; 395; 398-399; 401-402; 404-406; 412-413; 420-421; 430-434; 446-453; 457-458; 471; 481-489; 491-492; 494; 496-503; 505-508; 510-520; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-563; 567-570; 572-573; 577-579; 581-583; 588-592; 653; 656; 659; 661; 700-704; 846; 875; 951-953; 955-966; 969-972; 1008-1010; 1015; 1184; 1240-1248; 1264-1268; 1270-1273; 1275; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1347; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1409; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444; 1456-1459; 1461; 1479-1482; 1500-1506; 1508-1509; Príloha 2, 5

(1-4; 8; 10; 20; 31; 33; 49; 153-154; 156-157; 285; 384-386; 390-392; 435-437; 456; 459-463; 465-466; 469-470; 594-596; 598-604; 655; 854; 856; 860; 974; 1166; 1293; Príloha 1)

Skúška č. 18

5-7; 9; 11; 13-18; 24; 26-29; 35; 37; 39-46; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-79; 82-85; 90; 95-96; 102; 106-118; 120-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-150; 152; 159-166; 168-174; 176-177; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-286; 289-290; 293; 303-308; 314-316; 318-321; 323-336; 338; 340; 344-346; 356-358; 369-371; 376; 380-383; 387-388; 395; 398-399; 401-402; 404-406; 412-413; 420-422; 430-437; 439-440; 446-453; 456-463; 465-471; 479; 481-489; 491-492; 494; 496-503; 505-508; 510-520; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-563; 565; 567-573; 577-579; 581-583; 588; 590-592; 594-596; 653; 655-656; 658-659; 661-670; 672; 686-687; 700-704; 816; 818; 840-841; 846; 863-864; 869-870; 912-920; 922; 924-929; 931; 933-935; 938-940; 951-953; 955-964; 966; 969-972; 984-985; 1001; 1008-1011; 1015; 1019; 1021-1027; 1029-1030; 1032; 1034; 1037; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1061-1072; 1074-1079; 1081-1093; 1095-1096; 1098-1100; 1102-1105; 1112; 1117-1119; 1128; 1130-1131; 1133; 1136-1140; 1142; 1144-1145; 1184; 1187-1188; 1240-1248; 1251-1252; 1264-1268; 1270-1273; 1275; 1289; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1347; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1450; 1454; 1456-1459; 1461; 1479-1482; 1500-1506; 1508-1509; Príloha 2, 5

(1-4; 10; 20; 31; 33; 103-104; 153-154; 156-157; 309-311; 341-342; 349-354; 359-360; 384-386; 390-392; 589; 657; 823; 825-828; 831; 849; 854; 856; 860; 875; 932; 974; 976-977; 980-981; 995-997; 1033; 1035-1036; 1120-1126; 1146-1149; 1151; 1153-1157; 1167; 1172; 1176; 1253-1262; 1277-1281; 1286; 1288; Príloha 1)

Skúška č. 19

5-18; 20-22; 24; 26-29; 31; 33; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-80; 82-85; 87-91; 93-98; 100-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-150; 152-157; 159-166; 168-174; 176-177; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-286; 289-290; 293-301; 303-311; 314-316; 318-321; 323-336; 338; 340-346; 349-354; 356-357; 369-371; 376-388; 390-393; 395-407; 412-417; 420-424; 426-428; 430-437; 446-454; 456-463; 465-477; 479; 481-489; 491-492; 494; 496-503; 505-508; 510-520; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-565; 567-575; 577-579; 581-592; 594-596; 598-604; 606-616; 618-622; 624-629; 631-635; 637-642; 644-651; 653-670; 672; 674-675; 677-684; 686-687; 689-691; 693-698; 700-708; 710-712; 714-725; 727-729; 731-734; 736-743; 745-752; 754-756; 758-771; 773-776; 778; 780-781; 783-786; 788; 790-794; 796-798; 801-806; 808-811; 813-814; 816-829; 831-838; 840-844; 846-851; 854-860; 862-864; 866-867; 869-870; 872-883; 885-903; 905-910; 912-920; 922-929; 931; 933-940; 942-949; 951-953; 955-967; 969-972; 974; 976-981; 984-985; 987-988; 990-993; 995-997; 999-1004; 1006; 1008-1011; 1013; 1015-1017; 1019; 1021-1027; 1029-1030; 1032-1039; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1061-1072; 1074-1079; 1081-1093; 1095-1096; 1098-1100; 1102-1106; 1108-1109; 1111-1113; 1115-1126; 1128; 1130-1131; 1133-1134; 1136-1140; 1142-1158; 1160-1174; 1176; 1178-1185; 1187-1188; 1190-1206; 1208-1218; 1220-1222; 1224-1225; 1230-1233; 1235-1238; 1240-1249; 1251-1262; 1264-1275; 1277-1284; 1286; 1288-1291; 1293-1297; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1348; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1397-1403; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1454; 1456-1459; 1461; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1496-1498; 1500-1506; 1508-1510; Príloha 1, 2, 3, 4, 5, 6

(1-4; 358-368; 372-373; 439-440; 442-444; 932)

Skúška č. 20

5-7; 9-10; 13; 17-18; 24; 26-29; 41-46; 49-52; 54-59; 61; 66; 74-78; 95; 100-102; 120; 125; 128-130; 132-136; 139-145; 147-150; 152-157; 168-174; 196-204; 206-210; 212-219; 221-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280; 284-286; 293; 303-304; 314-316; 369-371; 412; 420; 430-435; 446-447; 481-484; 487; 510; 513-514; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-560; 562-563; 572; 577-579; 598-604; 1000-1001; 1190-1192; 1194-1205; 1240-1249; 1264-1270

(1-4; 11; 16; 20; 31; 33; 35; 179-188; 448-454; 519-520; 561; 932; Príloha 1)

Skúška č. 21

5-7; 9; 11; 13-18; 24; 26-29; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-59; 61; 66; 69; 71-72; 74-80; 82-85; 90-91; 93-98; 100-102; 106-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-145; 147; 152; 159-166; 168-174; 176-177; 183-184; 189; 196-204; 206-210; 212-223; 226-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-286; 303-311; 314-316; 369-371; 376-388; 398-399; 402; 406; 412-413; 415-416; 420-421; 430-435; 439-440; 449-450; 453; 457-458; 481-484; 487; 489; 494; 496; 498-502; 505-508; 522-523; 528-534; 540-549; 551-553; 557; 567-570; 572-575; 577-579; 581-583; 588; 591-592; 598-604; 653; 655-659; 663-665; 686; 708; 1184; 1242-1244; 1264; 1311-1318; 1344; 1346-1347; 1371-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1393; 1412; 1414; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1438-1441; 1444-1450; 1456-1459; 1461; 1463; Príloha 3, 5

(1-4; 10; 20; 31; 33; 103-104; 149-150; 153-154; 156-157; 224-225; 293; 341-342; 365-366; 372-373; 436-437; 446-447; 456; 491-492; 641; 823; 825-828; 831; 849; 851; 854; 856; 860; 932; 944; 974; 990-991; 1008-1010; 1033; 1036; 1153; 1166-1167; 1172; 1176; 1180; 1225; 1277-1281; 1284; 1286; 1288; 1320-1324; 1395; Príloha 1, 2)

Ž 1

Skúška č. 24

5-7; 9; 11; 13-18; 24; 26-29; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-80; 82-85; 90-91; 93-98; 100-102; 106-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-147; 152; 159-166; 168-174; 176-177; 183-184; 189; 196-204; 206-210; 212-223; 226-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-286; 303-311; 314-316; 318-321; 323-336; 338; 340; 343-346; 349-354; 356-364; 367-371; 376-388; 390-392; 398-399; 402; 406; 412-413; 415-417; 420-424; 430-437; 439-440; 442-444; 446-454; 456-463; 465-471; 479; 481-484; 487; 489; 494; 496; 498; 505-508; 522-523; 528-534; 540-549; 551-553; 557; 567-570; 572-575; 577-579; 581-583; 588; 591-592; 594-596; 598-604; 606-607; 609; 611-614; 627; 631-633; 637; 640; 653; 655-659; 662-667; 669-670; 672; 683; 686-687; 691; 700-708; 758; 760-761; 763-765; 767-769; 781; 785; 804-805; 816; 818; 835; 838; 840-841; 846-847; 863-864; 869-870; 912-916; 920; 922; 924-929; 931; 933-940; 951-953; 955-960; 962-964; 966; 969-972; 976-977; 981; 984-985; 987; 995-997; 1001-1004; 1015; 1019; 1021-1027; 1029-1030; 1032; 1034-1035; 1037; 1039; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1061-1072; 1074-1079; 1081-1093; 1095-1096; 1098-1100; 1102-1105; 1112; 1115-1126; 1128; 1130-1131; 1133-1134; 1136-1140; 1142-1149; 1151; 1154-1157; 1184-1185; 1187-1188; 1190-1206; 1240-1249; 1251-1262; 1264-1268; 1270-1273; 1275; 1289; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1347; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1369; 1371-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1397-1403; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1454; 1456-1459; 1461; 1463-1464; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1496-1498; 1500-1506; 1508-1510; Príloha 3, 5

(1-4; 10; 20; 31; 33; 103-104; 148-150; 153-154; 156-157; 224-225; 293; 341-342; 365-366; 372-373; 491-492; 641; 823-828; 831; 836-837; 849; 851; 854; 856; 860; 923; 932; 944; 974; 979-980; 990-991; 993; 1008-1010; 1033; 1036; 1153; 1166-1167; 1172; 1176; 1180; 1225; 1277-1281; 1284; 1286; 1288; 1395; Príloha 1, 2)

Skúška č. 25

5-7; 9; 11; 13-18; 24; 26-29; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-80; 82-85; 90-91; 93-98; 100-102; 106-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-150; 152; 159-166; 168-174; 176-177; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-286; 289-290; 293; 303-311; 314-316; 318-321; 323-336; 338; 340; 343-346; 349-354; 356-371; 376-388; 390-393; 398-399; 401-402; 404-406; 412-413; 415-416; 420-424; 426-428; 430-437; 439-440; 442-444; 446-454; 456-463; 465-471; 479; 481-489; 491-492; 494; 496-503; 505-508; 510-520; 522-534; 536-538; 540-549; 551-557; 559-563; 565; 567-575; 577-579; 581-583; 588; 590-592; 594-596; 598-604; 606-607; 609-616; 619-620; 627; 631-635; 637; 640; 653; 655-659; 661-667; 669-670; 672; 683; 686-687; 691; 700-708; 758; 760-761; 763-765; 767-769; 781; 785; 804-805; 816; 818; 835; 838; 840-841; 846-847; 863-864; 869-870; 912-920; 922; 924-929; 931; 933-940; 951-953; 955-964; 966; 969-972; 976-977; 981; 984-985; 987; 995-997; 1001-1004; 1008-1011; 1015; 1019; 1021-1027; 1029-1030; 1032; 1034-1035; 1037; 1039; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1061-1072; 1074-1079; 1081-1093; 1095-1096; 1098-1100; 1102-1105; 1112; 1115-1126; 1128; 1130-1131; 1133-1134; 1136-1140; 1142-1149; 1151; 1154-1157; 1184; 1187-1188; 1190-1206; 1208-1218; 1220-1222; 1224-1225; 1230-1233; 1240-1249; 1251-1262; 1264-1268; 1270-1273; 1275; 1289; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1348; 1352-1356; 1358; 1360-1366; 1368-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1397-1403; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1454; 1456-1459; 1461; 1463-1464; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1496-1498; 1500-1506; 1508-1510; Príloha 2, 5

(1-4; 8; 10; 20; 31; 33; 103-104; 153-154; 156-157; 341-342; 372-373; 589; 641; 823-828; 831; 836-837; 849; 854; 856; 860; 875; 923; 932; 944; 974; 979-980; 990-991; 993; 1033; 1036; 1153; 1166-1167; 1172; 1176; 1180; 1185; 1277-1281; 1284; 1286; 1288; Príloha 1)

Skúška č. 30A, 30B, 30C, 30D, 30E, 33,35

5-7; 9-11; 16-18; 24; 26-29; 31; 41-46; 74-78; 139-145; 147; 149-150; 152-157; 159-166; 168-174; 176; 179-194; 196-204; 206-210; 261; 280-281; 284; 293; 369-371; 376; 380; 412-413; 420-424; 426-428; 446-449; 453-454; 456-458; 579; 686-687; 1000-1001; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1166; 1235-1238; 1240-1248; 1264-1270
(1-4; 8; 20; 33; 35; 49-50; 52; 54-59; 61; 66; 82-85; 100-104; 121; 123-126; 128-130; 132-136; 177; 234; 236-239; 245-247; 249-259; 263-265; 267-269; 271-272; 285; 303-304; 430-437; 932)

Skúška č. 31

5-7; 9-10; 17-18; 24; 26-29; 31; 41-44; 139; 143-145; 147; 152; 284; 369-370; 412-413; 426-428; 447; 453-454; 456-458; 579; 686; 1000-1001; 1235-1238; 1240-1248; 1264-1270
(1-4; 8; 11; 16; 20; 33; 35; 140-142; 285; 303-304; 371; 932)

Skúška č. 34, 36, 37,38

5-11; 13; 15-18; 24; 26-29; 31; 33; 35; 39-46; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-80; 82-85; 100-102; 120-121; 123-126; 128-130; 132-136; 139-145; 147-150; 152-157; 159-166; 168-174; 176; 179-194; 196-204; 206-210; 212-232; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-281; 284-285; 293; 303-304; 356-373; 376-388; 390-393; 395-397; 412-413; 420-424; 426-428; 430-437; 446-454; 456-463; 465-466; 468-471; 481-488; 510; 513-514; 522-534; 536-538; 540; 542; 547-549; 551-557; 559-565; 567-575; 577-579; 581-583; 588; 590-592; 606-616; 631-635; 637; 653-656; 664; 672; 674; 677-684; 686-687; 689-691; 693-698; 700-706; 710-712; 714-725; 727-729; 840-844; 846; 920; 933-934; 939-940; 951-953; 974; 1000-1001; 1008-1011; 1032; 1034-1035; 1039; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1098-1100; 1102-1105; 1108-1109; 1111-1113; 1128; 1130-1131; 1133-1134; 1136-1140; 1160-1174; 1178-1185; 1187-1188; 1190-1206; 1208-1218; 1220-1222; 1224-1225; 1230-1233; 1235-1238; 1240-1249; 1251-1262; 1264-1275; 1286; 1288-1291; 1293-1297; 1299; 1306; 1308-1309; 1326-1328; 1330-1335; 1337-1342; 1344; 1346-1348; 1358; 1372-1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1397-1398; 1402-1403; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1438-1441; 1456-1459; 1461
(1-4; 20-22; 37; 47; 87; 93-98; 177; 286; 289-290; 314-316; 318-321; 323-329; 338; 340-346; 349-354; 398-407; 442-443; 467; 472-477; 489; 496; 511-512; 515-520; 589; 594-595; 598-604; 657-663; 813-814; 816-818; 823; 831-838; 854-857; 860; 869-870; 912-919; 931-932; 935-938; 942-945; 969-972; 976-981; 984-985; 987-988; 990-993; 995-997; 999; 1002-1004; 1006; 1015; 1019; 1029-1030; 1176; 1277-1284; 1352-1356; 1360-1366; 1368; 1399-1401; Príloha 1)

Skúška č. 41C, 43A, B, 44

5-10; 12; 15; 17-18; 24; 26-29; 31; 35; 37; 39-47; 49-52; 54-61; 63-64; 66; 68-69; 71-72; 74-80; 82-85; 87-91; 93-98; 100-102; 120-121; 123-126; 128-130; 132-137; 139-145; 147-150; 152-157; 159-166; 168-174; 176-177; 179-194; 196-204; 206-210; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 249-259; 261; 263-269; 271-272; 284; 356-358; 367-371; 412-413; 420-424; 426-428; 430-437; 442-443; 446-454; 456-458; 465-466; 468-471; 531; 577-579; 631-635; 637; 672; 675; 677; 686-687; 689-691; 693-698; 700-701; 706; 731-734; 773-776; 778; 780-781; 788; 790-794; 796-798; 801-806; 808-811; 813-814; 840-844; 846; 920; 933-940; 942-946; 956-958; 961-964; 966-967; 974; 977-979; 988; 992-993; 995-997; 1000-1001; 1003; 1010-1011; 1032-1035; 1039; 1041-1054; 1056-1057; 1059; 1098-1100; 1111-1113; 1160-1174; 1178-1185; 1187-1188; 1204; 1215-1216; 1240-1248; 1264-1275; 1286; 1358
(1-4; 11; 16; 20-22; 33; 103-119; 275-278; 285-286; 303-304; 318-321; 323-329; 338; 340-346; 349-354; 359-364; 376-388; 390-393; 395-407; 439-440; 459-463; 467; 472-477; 496; 511-512; 515-520; 816-818; 823; 831-838; 854-857; 860; 869-870; 912-919; 931-932; 955; 960; 965; 969-972; 976; 980-981; 984-985; 987; 990-991; 999; 1002; 1004; 1006; 1008-1009; 1015; 1019; 1029-1030; 1102-1105; 1108-1109; 1130-1131; 1133-1134; 1176; 1190-1203; 1205-1206; 1277; Príloha 1)

Skúška č. 50

5-7; 9; 16-18; 24; 26-27; 41-44; 139; 143-144; 147; 149-150; 152; 284-285; 289-290; 293; 369-370; 387-388; 412; 481-482; 488; 498; 522-524; 529-531; 579; 1240-1244; 1264-1265; 1267-1268; 1299; 1306; 1308-1309; 1326-1328; 1330-1332; 1415; 1417-1418; 1481
(1-4; 8; 10-11; 20; 28; 35; 286; 303-304; 496; 510-512; 514-519; 532-534; 536-538; 863; 932; 1344; 1412; Príloha 2, 4)

Ž 1

Skúška č. 51

5-7; 9; 16-18; 24; 26-27; 41-44; 139; 143-144; 147; 149-150; 152; 284-285; 289-290; 293; 314-316; 369-370; 387-388; 390-393; 412; 456-460; 481-482; 488; 498-502; 522-524; 529-534; 536-538; 579; 686; 863; 1240-1244; 1257; 1264-1270; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1334; 1337-1340; 1344; 1346; 1348; 1352-1356; 1358; 1372-1374; 1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1436; 1438-1441; 1444-1454; 1456-1459; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1500-1506; 1508-1510; Príloha 2, 4
(1-4; 8; 10-11; 20; 28; 35; 286; 303-304; 461-463; 465-472; 496; 510-520; 862; 932; 1461; 1463-1464)

Skúška č. 52

5-7; 9; 16-18; 24; 26-27; 41-44; 139; 143-144; 147; 149-150; 152; 284-285; 289-290; 293; 314-316; 369-370; 387-388; 390-393; 412; 456-460; 481-482; 488; 498-502; 522-524; 529-534; 536-538; 579; 686; 863; 1240-1244; 1257; 1264-1270; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1334; 1337-1340; 1344; 1346; 1348; 1352-1356; 1358; 1372-1374; 1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1431-1436; 1438-1441; 1444-1447; 1449-1454; 1456-1459; 1466-1472; 1474-1480; 1482; 1484-1491; 1494; Príloha 2, 4
(1-4; 8; 10-11; 20; 28; 35; 286; 303-304; 461-463; 465-472; 496; 510-520; 862; 932; 1461; 1463-1464)

Skúška č. 53

5-7; 9; 16-18; 24; 26-27; 41-44; 139; 143-144; 147; 149-150; 152; 284-285; 289-290; 293; 314-316; 369-370; 387-388; 390-393; 412; 456-460; 481-482; 488; 498-502; 522-524; 529-534; 536-538; 579; 686; 863; 1240-1244; 1257; 1264-1270; 1299; 1306; 1308-1309; 1311-1318; 1320-1324; 1326-1328; 1330-1334; 1337-1340; 1344; 1346; 1348; 1352-1356; 1358; 1372-1374; 1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1412-1415; 1417-1418; 1420-1422; 1424; 1426-1430; 1436; 1438-1440; 1444-1450; 1454; 1456-1459; 1466-1472; 1474-1482; 1484-1494; 1500-1506; 1508-1510; Príloha 2, 4
(1-4; 8; 10-11; 20; 28; 35; 286; 303-304; 461-463; 465-472; 496; 510-520; 862; 932; 1461; 1463-1464)

Skúška č. 60, 60A, 61 A, 61C, 61D

5-7; 9; 15-18; 24; 26; 28; 42-43; 143-144; 147; 152; 369-370; 387-388; 390-393; 412-413; 426-428; 453-454; 457-460; 531; 579; 1240-1244; 1246-1247; 1264-1268; 1373
(1-4; 8; 10; 20; 31; 33; 139; 286; 303; 496; 511-512; 515-518)

Skúška č. 61B, 62

5-7; 9-11; 15-18; 24; 26-29; 31; 33; 35; 37; 42-43; 45-46; 143-145; 147; 152; 212-232; 304; 350; 369-370; 376-388; 390-393; 395-407; 412-413; 426-428; 447; 453-454; 456-458; 465; 467-471; 481; 488-489; 531; 579; 686; 863; 1000-1001; 1160-1164; 1167; 1172-1174; 1178-1185; 1187-1188; 1220-1222; 1224; 1240-1247; 1264-1268
(1-4; 8; 20; 285-286; 303; 459-460; 496; 511-512; 515-518; 1330-1335)

Skúška č. 63, 64

5-7; 9-11; 13; 15-18; 24; 26-29; 31; 33; 35; 37; 39-46; 49-52; 124-126; 128-130; 132-136; 139-145; 147; 149-150; 152-157; 212-232; 284-285; 293; 303-304; 350; 369-371; 376-388; 390-393; 395-407; 412-417; 420-424; 426-428; 430-437; 446-447; 449-454; 456-460; 481-489; 522-534; 536-538; 540; 542; 547; 549; 551-557; 559-565; 567-575; 577-579; 581-583; 588; 590-592; 606-616; 631-635; 637; 653; 655-656; 664; 672; 686-687; 689-690; 693-695; 701-704; 863; 920; 951-953; 974; 1000-1001; 1008-1010; 1032; 1128; 1130-1131; 1133-1134; 1136-1140; 1160-1174; 1178-1185; 1187-1188; 1190-1206; 1208-1218; 1220-1222; 1224-1225; 1230-1233; 1240-1249; 1251-1262; 1264-1270; 1272-1275; 1286; 1288-1291; 1293; 1295-1297; 1299; 1306; 1308-1309; 1326-1328; 1330-1335; 1338-1340; 1346; 1348; 1353-1356; 1358; 1372-1374; 1376; 1378-1382; 1384-1385; 1387-1393; 1395; 1397-1398; 1402-1403; 1405-1410; 1412-1415; 1417-1418; 1420- 1422; 1424; 1438-1441; 1456-1459; 1461; Príloha 2
(1-4; 8; 20; 54-59; 61; 66; 69; 71-72; 74-79; 82-85; 87; 93-98; 100-102; 120-121; 123; 159-166; 168-174; 179-188; 190-194; 196-204; 206-210; 234; 236-239; 241-243; 245-247; 261; 263-269; 271-272; 275-278; 280-281; 286; 289-290; 314-316; 318-321; 323-329; 338; 340-346; 349; 352-354; 358-364; 448; 461-463; 465-477; 496; 510-520; 589; 594-595; 598-604; 657-661; 663; 813-814; 816-818; 823; 831-838; 840-842; 844; 846-847; 854-857; 860; 862; 912-919; 932; 976-981; 984-985; 987-988; 990-993; 995-997; 999; 1002-1004; 1006; 1015; 1019; 1029-1030; 1035; 1176; 1277-1284; 1352; 1360-1366; 1368-1370; 1399-1401)

Poznámky:
Zamestnancom u ktorých je stanovené periodické overovanie odbornej spôsobilosti sa predpis zapožičia do osobného používania.

Zoznam použitých termínov

Dráha – železničná dráha je (dopravná cesta), určená na pohyb železničných dráhových vozidiel, vrátane pevných zariadení potrebných na zabezpečenie pohybu železničných dráhových vozidiel pri dosiahnutí bezpečnosti a plynulosti ich pohybu na dráhe. Železničné dráhy sa z hľadiska účelu a významu člení na celoštátne, regionálne a vlečky.

Vlečka je železničná dráha, ktorá slúži pre potreby právnickej alebo fyzickej osoby a ústi do celoštátnej dráhy, regionálnej dráhy, priamo, alebo prostredníctvom inej vlečky a má s ňou rovnaký rozchod.

Prevádzkovanie dráhy sú činnosti, ktorými sa zabezpečuje, obsluhuje dráha a organizuje doprava na dráhe.

Prevádzkovateľ dráhy je právnická alebo fyzická osoba, ktorá spĺňa podmienky na prevádzkovanie dráhy stanovené zákonom.

Prevádzkovanie dopravy na dráhe je stanovenie spôsobu a podmienok na organizovanie prepravy osôb, zvierat a vecí.

Prevádzkovateľ dopravy na dráhe (dopravca) je právnická alebo fyzická osoba, ktorá spĺňa podmienky na prevádzkovanie dopravy na dráhe stanovené zákonom.

Dopravná činnosť je súhrn pracovných postupov zabezpečujúcich prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe podľa platných prevádzkových predpisov a technologických postupov prevádzkovateľa dráhy a dopravcu.

Dopravňa

Dopravňa je miesto na dráhe určené na riadenie dopravy. Tieto sa delia na dopravne:

- s koľajovým rozvetvením - stanice, výhybne a odbočky;
- bez koľajového rozvetvenia - hlásnice, hradlá a oddielové návestidlá s automatickou činnosťou.

Stanica je dopravňa s koľajovým rozvetvením a stanoveným rozsahom poskytovaných prepravných služieb.

Výhybňa je dopravňa:

- s koľajovým rozvetvením na križovanie a predchádzanie vlakov alebo;
- na šírej trati s koľajovou spojkou umožňujúcou jazdu vlakov medzi traťovými koľajami.

Ž 1

Odbočka je dopravňa umožňujúca jazdu vlakov z jednej trate na druhú.

Prípojná stanica je dopravňa do ktorej je zaústená trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením, alebo trať so zjednodušeným riadením dopravy.

Riadiaca stanica je dopravňa obsadená oprávneným zamestnancom, ktorý riadi dopravu na príslušnej (celej) trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením, alebo so zjednodušeným riadením dopravy.

Hlásnica je dopravňa na šírej trati bez traťového zabezpečovacieho zariadenia.

Hradlo je dopravňa na šírej trati s poloautomatickým traťovým zabezpečovacím zariadením.

Oddielové návestidlo automatického bloku a automatického hradla je neobsadená dopravňa na šírej trati zapojená do traťového zabezpečovacieho zariadenia so samočinnou obsluhou závislou na obsadení a uvoľnení nasledujúceho traťového oddielu.

Nákladisko je miesto na šírej trati s manipulačnou (odbočnou) koľajou na nakládku a vykládku vozňov.

Zastávka je prevádzkovateľom dráhy označené miesto na šírej trati alebo v obvode stanice určené pre výstup a nástup cestujúcich.

Trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením (DOZZ) je trať (úsek trate), na ktorej sa zabezpečovacie zariadenie obsluhuje vo všetkých dopravniach a nákladiskách z jedného miesta.

Trať so zjednodušeným riadením dopravy je trať (úsek trate), kde je doprava organizovaná tak, že v určených úsekoch sa pohybuje len jeden vlak alebo posunujúce vozidlo, prípadne vlakový personál má vopred určené dopravne, kde sa vlaky križujú alebo predchádzajú.

Trate s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením a so zjednodušeným riadením dopravy sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

ODDIEL

Medzistaničný oddiel je priestorový oddiel ohraničený z oboch strán stanicami alebo výhybňami.

Medzistaničný úsek je šíra trať bez ohľadu či je rozdelená na traťové oddiely.

Traťový oddiel je priestorový oddiel ohraničený najmenej z jednej strany oddielovým návestidlom.

Priestorový oddiel je časť trate medzi dvoma dopravňami.

Šíra trať je trať medzi dvoma susednými dopravňami alebo medzi dopravňou a miestom, kde trať končí. Hranicou medzi šírou traťou a dopravňou (stanicou, výhybňou, prípadne odbočkou) je vchodové návestidlo, lichobežníková tabuľka, alebo návesť pred zarážadlom, kde trať končí; na dvojkoľajných tratiach bez vchodového návestidla pri nesprávnej koľaji je to miesto na úrovni vchodového návestidla správnej koľaje.

Na šírej trati môžu byť zriadené stanovištia na obsluhu odbočiek, vlečiek, nákladísk, priecestných zabezpečovacích zariadení a zastávky.

Grafikon vlakovej dopravy (ďalej GVD) je určená organizácia vlakovej dopravy, z ktorej vyplýva typová činnosť všetkých železničných organizačných zložiek súvisiaca s vlakovou dopravou.

Jazda

Jazda vlaku

Pre označenie vpravo alebo vľavo za jazdy vlaku, PMD, prípadne posunujúceho dielu, je rozhodujúci smer jeho jazdy alebo pohybu. Pre označenie polohy (vpravo alebo vľavo) je rozhodujúci smer od začiatku ku koncu trate. Začiatok a koniec trate je uvedený v **Tabuľkách traťových pomerov**.

Jazda podľa rozhľadu je jazda bez závislosti od traťového zabezpečovacieho zariadenia a bez telefonického dorozumenia, je riadená len rozhľadom vodiča vedúceho dráhového vozidla tak, aby dráhové vozidlo bezpečne zastavilo pred iným dráhovým vozidlom a podľa možnosti pred inou prekážkou.

Jazda správnym smerom (po správnej koľaji) je jazda vlaku na dvojkoľajnej trati po pravej koľaji v smere jeho jazdy.

Jazda vlaku po nesprávnej koľaji je jazda po ľavej koľaji dvojkoľajnej trate, ak nie je táto koľaj vybavená obojsmerným traťovým zabezpečovacím zariadením.

Jazda proti správnemu smeru je jazda vlaku po ľavej koľaji na dvojkoľajnej trati, ak je táto koľaj vybavená obojsmerným traťovým zabezpečovacím zariadením.

Križovanie je vyhnutie sa vlakov opačného smeru v dopravni pri prevádzke

po jednej koľaji.

Náskok je dohodnutý, nariadený alebo dosiahnutý skorší príchod, prechod alebo odchod vlaku oproti cestovnému poriadku.

Poradie vlakov je časové usporiadanie príchodov, odchodov a prechodov vlakov bez ohľadu na smer ich jazdy.

Predchádzanie je vyhnutie sa vlakov rovnakého smeru.

Dostihnutie je príchod ďalšieho vlaku rovnakého smeru do dopravne pri zachovaní sledu vlakov.

Sled vlakov je časové poradie vlakov, idúcich v rovnakom smere podľa plánu daného GVD, alebo podľa usporiadania v reálnom čase.

Následný medzičas je najkratší čas (potrebný na zabezpečenie plynulej a bezpečnej jazdy vlakov do najbližšej stanice, v ktorej je možné predchádzanie; alebo do najbližšej odbočky, z ktorej jeden z vlakov prechádza na odbočnú trať), medzi odchodom (prechodom) jedného vlaku zo stanice a odchodom (prechodom) následného vlaku z tej istej stanice po tej istej traťovej koľaji do toho istého priestorového oddielu.

KOĽAJ

Dopravná koľaj je koľaj určená na dopravu vlakov, t. j. koľaj vchodová, odchodová, prechodová, predchádzacia a čakacia.

Hlavná staničná koľaj je dopravná koľaj, ktorá je priamym pokračovaním priebežnej traťovej koľaje aspoň na jednom zhlaví, prípadne určená koľaj Prevádzkovým poriadkom.

Staničná koľaj je koľaj v stanici, výhybni alebo v dopravni s koľajovým rozvetvením, na trati so zjednodušeným riadením dopravy ohraničená príslušnými námedzníkmi alebo výhybkami.

Staničné koľaje sa rozdeľujú na koľaje dopravné, manipulačné a koľaje pre osobitné účely; môžu byť priebežné a slepé.

Koľaj na šírej trati sa nazýva **traťová koľaj**. Traťová koľaj, ktorá spája dve susedné dopravne s koľajiskom je priebežná traťová koľaj.

Koľaj osobitného určenia je koľaj používaná na predpokladaný cieľ (odvratná, záchytná a pod.).

Koľajová spojka je spojenie dvoch susedných koľají pomocou výhybiek. V Prevádzkovom poriadku je uvedené, či môžu alebo nemôžu byť na koľajovej spojke odstavované dráhové vozidlá.

Manipulačná koľaj je koľaj určená na manipuláciu s vozidlami (koľaj zriaďovacia, výťažná, opravová, dezinfekčná, odovzdávková, nakládková, vykládková, odstavná apod.), ktorá nie je spravidla určená na dopravu vlakov.

Obsadená koľaj je koľaj, v ktorej priechodnom priereze sa nachádza vlak alebo dráhové vozidlo (vozidlá).

Odvratná koľaj je koľaj zabraňujúca nežiadúcej jazde vozidiel do vlakovej, prípadne posunovej cesty.

Slepá koľaj je koľaj ukončená zarážadlom ak pred ním nie je hlavné návestidlo s návesťou 1, **Stoj.**

Spojovacia koľaj je koľaj spájajúca jednotlivé časti alebo obvody stanice, prípadne na ne nadväzujúce koľajové zariadenia iných služobných odvetví, prípadne spájajúca stanice v železničnom uzle alebo stanicu s traťou (ak nejde o traťovú koľaj) alebo stanicu s vlečkou.

Záchytná koľaj je slepá koľaj odbočujúca z traťovej koľaje a je určená na ochranu obsadeného priestorového oddielu.

Zhlavie je rozvetvenie staničných koľají pomocou výhybiek.

Návesť

Návesť je viditeľné alebo zvukové vyjadrenie rozkazu alebo inej informácie. Návesť môže byť dávaná rukou, návestnou pomôckou (zástavkou, píšťalkou, trúbkou a pod.), húkačkou, návestnými znakmi návestidiel, alebo sa môže nahradiť príkazom.

Základná návesť vchodových, odchodových a cestových návestidiel je návesť 1, alebo 32, **Stoj.**

Základná návesť oddielových návestidiel na tratiach bez automatického bloku je návesť 1, alebo 32, **Stoj.** Na tratiach s automatickým blokom je základná návesť oddielových návestidiel návesť 3, **Voľno**. Posledné oddielové návestidlo pred vchodovým návestidlom má základnú návesť 2, **Výstraha**.

Základná návesť krycích návestidiel je spravidla návesť 3, alebo 33, **Voľno**.

Základnou návesťou predzvesti je návesť 2, alebo 36, **Výstraha;** ak má hlavné návestidlo základnú návesť 3, alebo 33, **Voľno**, má však jeho predzvesť základnú návesť 3, alebo 37, **Voľno**. Základná návesť opakovacej svetelnej predzvesti zodpovedá základnej návesti predzvesti a je doplnená bielym svetlom.

Ž 1

Základnou návesťou oddielového návestidla automatického hradla v smere udeleného traťového súhlasu je návesť 3, **Voľno,** alebo návesť 2, **Výstraha**. V smere, pre ktorý nie je udelený traťový súhlas, návestí oddielové návestidlo automatického hradla návesť 1, **Stoj**.

Návestidlo je prenosné alebo neprenosné technické zariadenie, pomôcka alebo predmet, ktorým sa dáva návesť.

Návestná strana je strana návestidla ukazujúca návesť.

Návestný styk je vzájomné návesťami uskutočňované dorozumievanie medzi zamestnancami, ktorí návesti dávajú a návesti prijímajú. Návestný styk možno podľa potreby uskutočňovať i telefonicky, rádiotelefonicky alebo rozhlasom.

Ručná návesť je návesť dávaná vždy osobne zamestnancom (ručné návesti pri posune, ručná návesť Stoj, ručná privolávacia návesť a pod.).

Oprávnený zamestnanec je spôsobilá osoba, ktorá na základe pracovnej náplne je poverená vykonávať určené činnosti.

Spôsobilou osobou sa rozumie osoba určená prevádzkovateľom dráhy alebo prevádzkovateľom dopravy na dráhe, ktorá je odborne a zdravotne spôsobilá podľa všeobecne záväzných predpisov a podľa prevádzkových predpisov prevádzkovateľa dráhy pre činnosti pri prevádzkovaní dráhy alebo podľa predpisov dopravcu pri prevádzkovaní dopravy na dráhe.

Oprávnený zamestnanec riadiaci dopravu na dráhe je v zmysle tohto predpisu výpravca. Doprava na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením alebo na trati so zjednodušeným riadením dopravy je riadená dispečerom z jedného miesta; povinnosti v zmysle tohto predpisu uložené výpravcovi, plní dispečer.

Obsadenie dopravní zamestnancami riadiacimi dopravu na dráhe (výpravcom, dispečerom) je závislé od spôsobu riadenia dopravy a vybavenia dopravní zabezpečovacím zariadením.

Posun

Posun je každý úmyselne a organizovane vykonávaný pohyb dráhového vozidla okrem jazdy vlaku.

Nesprevádzaný posun je posun vykonávaný len vodičom.

Posun medzi dopravňami (ďalej PMD) je každá vedome vykonaná jazda vozidiel na šíru trať, zo šírej trate alebo na šírej trati, okrem jazdy vlaku alebo

posunu za označník (obvod stanice).

Posun odrazom je spôsob posunu, pri ktorom sa hnacím dráhovým vozidlom uvedú do pohybu dráhové vozidlá, ktoré k nemu nie sú privesené.

Posun trhnutím je spôsob posunu, pri ktorom určený zamestnanec za jazdy odpojí ťahané dráhové vozidlá; prvá a druhá časť posunujúceho dielu idú potom na rôzne koľaje.

Sprevádzaný posun je spôsob posunu, keď je posunujúci diel sprevádzaný zamestnancom posunu.

Spúšťanie vozidiel je spôsob posunu, pri ktorom sa odpojené dráhové vozidlá dajú na spáde do pohybu pôsobením vlastnej hmotnosti.

Prevádzkový poriadok je súhrn údajov o technickom vybavení dopravne alebo celého traťového úseku. Stanovuje spôsob využitia technických zariadení, technologické postupy a zodpovednosť za vykonanie činností podľa ustanovení tohto predpisu.

Priecestie je úrovňové kríženie pozemnej komunikácie so železničnou traťou.

Priecestné zabezpečovacie zariadenie (ďalej PZZ) alebo priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné (ďalej PZS) je zariadenie na železničnom priecestí, ktoré informuje užívateľa pozemnej komunikácie o stave železničnej prevádzky na priecestí.

Rýchlosť

Stanovená rýchlosť je rýchlosť vlaku stanovená jeho cestovným poriadkom.

Najvyššia dovolená rýchlosť vlaku je stanovená rýchlosť, obmedzená v danom mieste na trati, návesťami, písomným rozkazom a konštrukčnou rýchlosťou dráhových vozidiel.

Traťová rýchlosť je rýchlosť, ktorou sa smie prechádzať určené miesto na trati (úsek trate); je to v podstate trvalo obmedzená rýchlosť, vyznačená rýchlostníkmi; je uvedená v Tabuľkách traťových pomerov.

Základná rýchlosť vlaku je rýchlosť jednotlivých druhov vlakov určená týmto predpisom.

Vonkajšia strana je pojem pre používanie návestí vonkajšej (krajnej)

prechádzanej koľaje na dvojkoľajnej trati alebo pri súbehu dvoch a viacej koľají (tratí).

Vodič koľajového vozidla (rušňovodič, traťový strojník) je zamestnanec oprávnený viesť hnacie dráhové vozidlo alebo traťový stroj s vlastným pohonom. V predpise sa uvádza skrátene vodič.

Vozidlo

Dráhové vozidlo (ďalej vozidlo) je dopravný prostriedok určený na prepravu osôb, zvierat a vecí, na vykonávanie činností súvisiacich s výstavbou a údržbou dráhy alebo s prevádzkovaním dráhy, vedený pri svojom pohybe po dráhe.

Hnacie dráhové vozidlo (ďalej HDV) je dráhové vozidlo schopné vyvíjať ťažnú a brzdiacu silu na pohyb a brzdenie vlastné, či aj iných dráhových vozidiel, prípadne je určené aj na prepravu osôb a vecí.

Vedúce dráhové vozidlo je HDV, riadiaci vozeň alebo traťový stroj, z ktorého sa ovláda jazda vlaku alebo dráhového vozidla.

Riadiaci vozeň je dráhové vozidlo bez vlastného pohonu, z ktorého možno riadiť a ovládať HDV a jazdu vlaku.

Traťový stroj je dráhové vozidlo skonštruované na údržbu, opravu a rekonštrukciu dráhy alebo na kontrolu stavu dráhy, alebo na odstraňovanie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí (ak je traťový stroj vybavený vlastným pohonom, ide o traťový stroj s vlastným pohonom).

Vlak je spojená skupina dráhových vozidiel dopravovaná najmenej jedným HDV, prípadne samostatné HDV, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, sprevádzaný vlakovým personálom, ktorý ide podľa cestovného poriadku.

Vlaková cesta je úsek koľaje v dopravni s koľajovým rozvetvením (stanica a výhybňa) určený pre danú jazdu vlaku.

Vlakový personál je obsadenie vlaku osobami určenými na sprevádzanie vlaku; ak ho tvoria viaceré osoby, musí byť určená osoba, ktorá ostatné osoby riadi.

Vyhradený železničný obvod je tá časť dráhy, ktorá nie je prístupná verejnosti a musí byť označená.

Výhybka

Výhybka je koľajové zariadenie umožňujúce jazdu vozidiel z jednej koľaje na

druhú bez prerušenia jazdy. Výmena je časť výhybky s pohyblivými jazykmi opierajúcimi sa o opornicu. Prestaviteľná srdcovka je časť výhybky s pohyblivými hrotmi srdcovky.

Odvratná výhybka je výhybka, ktorá tvorí bočnú ochranu jazdnej cesty, pričom jej odvratná poloha je podmienkou pre postavenie príslušnej jazdnej cesty.

Samovratná výhybka je výhybka vybavená zariadením na samovratnú činnosť výmen.

Výhybkár je spoločný názov pre signalistov, dozorcov výhybiek, prípadne aj iných zamestnancov určených Prevádzkovým poriadkom na obsluhu výhybiek (okrem výpravcov).

Výluka dopravnej služby je stav, keď sa v dopravni v určitom časovom období vykonáva dopravná služba len v obmedzenom rozsahu alebo sa vôbec nevykonáva i keď jazdia vlaky. Dopravňa nemusí byť v tomto čase obsadená žiadnym dopravným zamestnancom.

Výluka je stav keď dopravná cesta alebo určená časť jej zariadenia nie je v prevádzke. Pri opravách alebo v prestavbe môžu sa z pravidelnej prevádzky vylúčiť traťové alebo staničné koľaje, výhybky, pevné zariadenia elektrickej trakcie alebo môže byť vypnuté zabezpečovacie zariadenie, a to celkom alebo len z časti. Výluky môžu byť plánované a neplánované.

Strážnik oddielu je spoločný názov pre hlásničiara a hradlára.

Tabuľky traťových pomerov je pomôcka , ktorú tvorí popis a označenie častí dráhy (traťové úseky) a technicko prevádzkové údaje rozhodujúce pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na dráhe.

Traťové zabezpečovacie zariadenie:

Automatický blok (automatické hradlo) je traťové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sprostredkováva závislosti medzi susednými dopravňami, kontroluje voľnosť celých traťových oddielov, kde je činnosť oddielových návestidiel automatická. Súhlas, odhlášku a predhlášku nahradzuje činnosť tohto zariadenia.

Poloautomatický blok je traťové zabezpečovacie zariadenie, vyžadujúce súčinnosť obsluhujúcich zamestnancov.

Zabezpečenie jazdy vlaku je súhrn dopravných úkonov na zabezpečenie jazdy vlaku do alebo zo susednej dopravne, prípadne do určeného miesta na šírej trati a späť.

Nemožné dorozumenie nastáva vtedy, keď je poruchou znemožnené zabezpečiť jazdu vlaku pomocou dostupných hlasových a dátových služieb (súčasne s poruchou traťového zabezpečovacieho zariadenia, pokiaľ je ním trať vybavená) medzi susednými dopravňami.

Odhláška je správa daná zadnej dopravni predpísaným spôsobom o tom, že celý vlak uvoľnil priestorový oddiel.

Ponuka vlaku je predpísané ústne znenie žiadosti výpravcu o súhlas na jazdu vlaku.

Predhláška je oznámenie dané predpísaným spôsobom pre prednú dopravňu o jazde vlaku do priľahlého traťového oddielu.

Predvídaný odchod vlaku je čas predpokladaného odchodu (prechodu) vlaku.

Prijatie vlaku je predpísané ústne znenie súhlasu výpravcu na jazdu vlaku.

Zábrzdná vzdialenosť je dráha, na ktorej musí vlak bezpečne zastaviť z najvyššej rýchlosti, akou smie v určenom úseku trate jazdiť.

Závorár je spoločný názov zamestnancov, ktorým prináleží obsluha závor (aj miestna núdzová), kontrola svetelného priecestného zabezpečovacieho zariadenia a zamestnancov určených na stráženie priecestia (okrem zamestnancov strážiacich priecestie pri posune).

Znížená viditeľnosť je viditeľnosť, pri ktorej nie sú na vzdialenosť najmenej 100 metrov zreteľne viditeľné predmety a osoby (v čase od súmraku do svitania, za hmly, sneženia, silného dažďa, v uzavretých neosvetlených priestoroch a pod.).

Európsky systém riadenia jazdy vlaku (**ETCS**) je európsky vlakový zabezpečovač, ktorý sa skladá z traťovej časti umiestnenej pevne na vhodných miestach pozdĺž trate a mobilnej časti umiestnenej na dráhových vozidlách.

Globálny systém mobilnej komunikácie - železnice (**GSM-R**) je určený pre železnice.

Vytvára medzinárodne kompatibilné prenosové prostredie vyhradené na prenosy potrebné pre riadenie železničnej dopravy vrátane signálov a povelov systému ETCS a pre správu dopravnej cesty.

Trate vybavené systémom **ETCS** alebo **GSM-R** sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

I. Kapitola

Všeobecné ustanovenia

Úvodné ustanovenia

1. Pravidlá železničnej prevádzky (ďalej len Ž 1) sú prevádzkové predpisy, ktorými ŽSR určujú spôsob, podmienky a technologické postupy pre činnosti pri prevádzkovaní dráhy.
Obsahujú základné ustanovenia na výkon dopravných činností na dráhach v správe ŽSR.

2. Pravidlá železničnej prevádzky sú záväzné pre všetkých zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, právnické a fyzické osoby, ktoré na základe zmluvy so ŽSR vykonávajú prevádzkovanie dopravy na dráhe. Platia pre právnické a fyzické osoby vykonávajúce zmluvou dohodnuté práce na dráhe, v prípojovej prevádzke ŽSR a iných prevádzkovateľov dráh, prípadne aj pri prevádzkovaní dráh iných prevádzkovateľov na základe zmluvy so ŽSR.
3. Ustanovenia Ž 1 môže meniť Generálny riaditeľ ŽSR okrem ustanovení, ktoré priamo vyplývajú z vykonávacích vyhlášok k Zákonu o dráhach.

4. Dňom účinnosti tohto predpisu sa rušia nasledovné predpisy vrátane všetkých do nich vydaných zmien:

ČSD D 1 – Návestné predpisy, schválené námestníkom ministra dopravy ČSSR dňa 24. júna 1983 (č. 19085/82-11).

ŽSR D 2 – Dopravné predpisy, schválené generálnym riaditeľom ŽSR pod číslom 909/1997 - O410, vrátane všetkých do neho vydaných zmien;

ČSD D 2/8 – Doprava služobných vozidiel, schválené námestníkom ministra dopravy ČSSR dňa 29. 4. 1981 (č. 12 352/81-13).

ŽSR D 2/9 – Používanie dopravnej cesty ŽSR cudzími dopravcami schválené generálnym riaditeľom ŽSR pod číslom 625/2000 - O410, O 530 dňa 31. 1. 2000.

ČSD D 3 – Predpis pre zjednodušenú dopravu 29.12.1987.

ČSD D 42 – Predpis pre výkon dopravnej služby na traťových úsekoch Košice – Plešivec- Fiľakovo s diaľkovo obsluhovanými

výhybňami, schválené námestníkom ministra dopravy ČSSR dňa 27. 11 1987 (č. 18 513/87-11), účinnosť od 29.12.1987.

ŽSR D 44 – Výkon dopravnej služby na trati Poprad – tatry – Štrbské Pleso, schválené generálnym riaditeľom ŽSR dňa 16.2. 1999 číslo 2709/1998 - O410, účinnosť od 30.5.1999.

ŽSR D 45 – Výkon dopravnej služby na ozubnicovej trati Štrba – Štrbské Pleso, schválené generálnym riaditeľom ŽSR dňa 29.12. 1998 číslo 2511/1998 - O410, účinnosť od 30.5.1999.

ŽSR D 47 – Predpis pre výkon dopravnej služby na trati Nové Mesto nad Váhom – Myjava, schválené generálnym riaditeľom ŽSR dňa 30.11.1994 pod číslom 2321/1994 - O410, účinnosť od 16. 5. 1995, články 1 až 90.

ŽSR D 47 a – Predpis pre výkon dopravnej služby na trati Nové Mesto nad Váhom – Myjava. Výňatok pre vlakový personál, vedúceho drobného vozidla a pracovníkov TS, schválené generálnym riaditeľom ŽSR dňa 30.11.1994 pod číslom 2321/1994 - O410, účinnosť od 16.5.1995, články 1 až 90 .

ŽSR D 48 – Predpis pre výkon dopravnej služby na trati Trenčianske Teplice – Trenčianska Teplá, schválené generálnym riaditeľom ŽSR dňa 28.4.1995 číslo 1277/1995 - O410, účinnosť od 1.7.1995.

ŽSR D 50 – Výkon dopravnej služby na širokorozchodnej trati v úseku Maťovce št. Hr. – Haniska pri Košiciach ŠRT, schválené generálnym riaditeľom ŽSR číslo 1643/2000 - O410 dňa 18.10. 2000, účinnosť od 1.1.2001.

ŽSR D 202 – Odchylné a doplňujúce ustanovenia pre výkon dopravnej služby na tratiach s diaľkovo obsluhovanými zabezpečovacím zariadením, schválené generálnym riaditeľom ŽSR číslo 1452/2002 – O 220, účinnosť od 1.12.2002.

KN 14 – Hospodárenie s nákladnými vozňami a prepravnými pomôckami, účinnosť od 1. 1. 2000.

V 15/I – Prevádzka a obsluha brzdových zariadení železničných dráhových vozidiel schválené generálnym riaditeľom ŽSR pod číslom 2126/98 - O410 dňa 30. 11. 1998, účinnosť od 30.5.1999.

5. Dopravnú činnosť môžu vykonávať iba zamestnanci, ktorí spĺňajú odbornú, zdravotnú, zmyslovú a psychologickú spôsobilosť (podľa všeobecne platných právnych predpisov).
6. Každý zamestnanec vykonávajúci dopravnú činnosť je pri plnení pracovných povinností plne zodpovedný za svoje konanie.
V prípadoch, ktoré nie sú v tomto predpise výslovne uvedené treba postupovať tak, aby bola dodržaná bezpečnosť a plynulosť dopravy.

7. Základnou povinnosťou zamestnancov zúčastnených na dopravných činnostiach je vzájomne sa informovať o mimoriadnostiach, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky.
8. Pre dopravňu s koľajovým rozvetvením musia byť spracované technologické postupy činností pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe, podľa údajov o technickom vybavení dopravne a o spôsobe jej využitia (Prevádzkový poriadok). Pre trate s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením a trate, na ktorých sa uplatňuje zjednodušené riadenie dopravy, môžu byť technologické postupy vypracované na celý traťový úsek (traťový prevádzkový poriadok).
9. Vyhradený železničný obvod je tá časť železničného obvodu, ktorá nie je prístupná verejnosti a je takto označená.
Vstupovať a vchádzať (osobám a cestným motorovým vozidlám) do vyhradeného železničného obvodu bez povolenia je zakázané. Chodiť cez koľaje a po trati na miestach, ktoré podľa svojho určenia nie sú prístupné verejnosti, smú len osoby, ktoré sa preukážu príslušným povolením. Vstupovať do služobných miestností, ktoré nie sú určené pre styk s verejnosťou, je dovolené iba tým osobám, ktoré tam vykonávajú službu alebo dozor a zamestnancom, ktorí do nich vstupujú zo služobných dôvodov.

10. O priebehu riadenia dopravy na dráhe, v každej dopravni obsadenej oprávneným zamestnancom, ktorý riadi alebo sa podieľa na riadení dopravy na dráhe, sa vedie písomný záznam, ktorý musí byť archivovaný najmenej 1 rok, alebo záznam vykonaný technickým zariadením na iných médiách, ktorý musí byť archivovaný najmenej 24 hodín. Na zázname vyrobenom pomocou technického zariadenia musí byť registrovaný dátum a čas zaznamenávaných informácií.

Hovory a zápisy týkajúce sa dopravných činností musia byť vedené a dokumentované v slovenskom jazyku.
Dopravca stanoví vodičovi miesto a spôsob zapisovania údajov.

Zápisy týkajúce sa dopravných činností, ako aj spisovanie (vyhotovovanie) písomných rozkazov, musia zamestnanci vykonávať čitateľne modrým alebo čiernym atramentom (náplňou), pokiaľ nie je v jednotlivých ustanoveniach tohto predpisu stanovené inak.

V dopravnej dokumentácii (okrem písomných rozkazov) je dovolené používať schválené skrátené názvy staníc. Schválené skrátené názvy staníc musia byť uvedené v Prevádzkovom poriadku.

11. Záväzné vzory textov rozkazov, znenia hlásení a pod., ktoré majú zásadný význam pre zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy, sú v tomto predpise vytlačené *kurzívou (šikmým písmom)*.
Text vytlačený kurzívou záväzne vyjadruje nielen obsah údajov, ktoré musia byť uvedené, ale aj záväznú postupnosť ich uvádzania.

12. V prípadoch, v ktorých je nariadené použiť varovný štítok, môže schvaľovateľ Prevádzkového poriadku povoliť používanie aj inej mnemotechnickej pomôcky.

13. Oprávnený zamestnanec vykonávajúci posun a vodič, musia byť preukázateľne oboznámení s traťovými a miestnymi pomermi, kde vykonáva posun alebo vedie dráhové vozidlo s vlastným pohonom.
Ak má zamestnanec neznalý miestnych pomerov vykonávať v stanici mimoriadny posun, je jeho povinnosťou upozorniť (požiadať) výpravcu, aby ho oboznámil s miestnymi pomermi.

14. Ustanovenia tohto predpisu platné pre stanice sa vzťahujú aj na výhybne s koľajovým rozvetvením na križovanie a predchádzanie vlakov.
Na výhybne umožňujúce jazdu vlakov len medzi traťovými koľajami sa vzťahujú ustanovenia platné pre odbočky.

Rozkazy

15. Na oznamovanie služobných rozkazov, pokynov a správ zamestnancom vykonávajúcim pracovnú činnosť pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe, musí byť zabezpečené spojenie vhodným telekomunikačným zariadením.
16. Pokiaľ sa pomocou rádiotelefónneho spojenia, staničného rozhlasu, faxu alebo e-mailu dávajú rozkazy, hlásenia, pokyny a správy, pre ktoré je týmto predpisom stanovené záväzné slovné znenie, musí sa pri ich odovzdávaní používať toto znenie, rovnako ako pri telefónnom styku.

17. Rozkazy na riadenie dopravy na dráhe musia byť stručné a zrozumiteľné a nesmú ohrozovať bezpečnosť dopravy na dráhe. Pri vydávaní rozkazov na riadenie dopravy prostredníctvom oznamovacieho zariadenia musí byť jasné, kto rozkaz vydáva a kto ho prijíma.

Ak je týmto predpisom nariadené dať rozkaz alebo hlásenie osobne, musí sa tak stať pri osobnom styku zúčastnených zamestnancov. Ak je nariadené dať rozkaz alebo hlásenie priamo, môže sa tak stať telefonicky, rádiotelefonicky, rozhlasom alebo zabezpečovacím zariadením, ale bez sprostredkovateľa.

Kto prijíma rozkaz týkajúci sa dopravných opatrení daný osobne, telefonicky, rádiotelefonicky alebo rozhlasom, musí ho opakovať na dôkaz, že rozkazu správne porozumel.
18. Rozkazy výpravcu, týkajúce sa výkonu dopravných činností, musia splniť dopravní zamestnanci, vlakový personál, ako aj ostatní zamestnanci pracujúci v stanici alebo v priľahlom medzistaničnom úseku.
Ak je týmto predpisom nariadené vyrozumieť vodiča písomne, výpravca smie vodiča vyrozumieť dostupným spojením (telefonicky, rádiotelefonicky) pokiaľ je zabezpečené archivovanie záznamu.

Ak je nariadené vyrozumieť vodiča a nie je stanovené ktorého, výpravca vyrozumie vodiča vedúceho HDV.

19. Neobsadené

Odovzdanie a prevzatie dopravnej služby

20. Dopravnú službu možno odovzdať len oprávnenému zamestnancovi osobne, písomne a ústne. Ak nemožno pre výluku dopravnej služby alebo pre rozvrh služby odovzdať službu osobne, odovzdá sa len písomne.

21. Pri odovzdávaní dopravnej služby musia byť uvedené všetky údaje týkajúce sa jazdy vlakov a o stave zabezpečovacieho zariadenia. Podrobnosti stanoví Prevádzkový poriadok.

22. Výpravca, ktorý preberá službu, je povinný oznámiť svoje priezvisko vlakovému dispečerovi, susedným výpravcom, zamestnancom povinným hlásiť voľnosť alebo správne postavenie vlakovej cesty, strážnikom oddielov a závorárom.

Závorár ohlási svoje priezvisko susedným výpravcom.

Strážnik oddielu ohlási svoje priezvisko susedným výpravcom a susedným strážnikom oddielov.

Ak pri dopravných hláseniach nesúhlasí podpis hlásenia s oznámeným priezviskom alebo ak chýba priezvisko pri hlásení, pri ktorom je predpísané, nemožno hlásenie považovať za platné, kým sa nezrovnalosti nevysvetlia.

23. Neobsadené

Priechodný prierez

24. Pre nerušenú jazdu vozidiel na trati a v stanici, musí byť zachovaný voľný priestor - **priechodný prierez**.
Predmety (tovar, materiál) vyložené alebo pripravené na nakladanie musia byť pozdĺž koľají uložené a zabezpečené tak, aby nebol priechodný prierez porušený.

Hromady sypkého materiálu zložené vedľa koľají musia byť vzdialené od vnútornej hrany koľajnice najmenej 80 cm v zime, 60 cm v lete a ich sklon ku koľaji nesmie byť väčší ako 45 stupňov. V koľaji medzi koľajnicami musí byť pri ich vnútorných hranách voľný priestor šírky 20 cm a sypký materiál nesmie presahovať temená hláv koľajníc o viac ako 5,5 cm. Na tratiach ozubnicových a úzkorozchodných však musí byť celý priestor medzi koľajnicami voľný.

Iné predmety musia byť od vnútornej hrany koľajnice uložené a zabezpečené

tak, aby zostal zachovaný priechodný prierez.

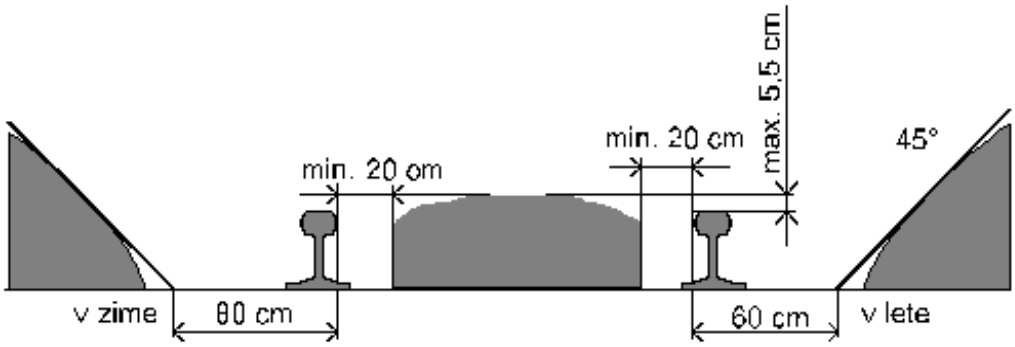
Pozdĺž koľají musí byť zachovaný voľný, schodný a manipulačný priestor pre bezpečný pohyb zamestnancov pri prevádzke.

Každý zamestnanec na trati, alebo v koľajisku musí dbať, aby nenarušil voľnosť priechodného prierezu. Keď ho naruší, alebo ak jeho narušenie zistí zodpovedá za jeho včasné uvoľnenie, alebo za krytie ohrozujúceho miesta. Pri práci pracovnej skupiny zodpovedá jej vedúci za uvoľnenie priechodného prierezu, alebo za krytie nezjazdného miesta.

Miesta na šírej trati a v stanici, kde nie je zachovaný postranný voľný priestor priechodného prierezu tak, že je nebezpečné vychyľovať sa z vozidiel alebo zdržiavať sa vedľa koľaje, musia byť označené predpísaným spôsobom a musia byť uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**; ak ide o stanicu, takéto miesta musia byť uvedené aj v Prevádzkovom poriadku.

25. Neobsadené

Príklady uloženia materiálu



Označovanie koľají, výhybiek a výkoľajok

26. Koľaje v stanici sa označia číslami, prípadne sa tieto doplnia aj písmenom alebo názvom koľaje. Hlavná koľaj v stanici (nákladisku) na jednokoľajnej trati sa označí číslom 1; na dvojkoľajnej trati sa hlavné staničné koľaje označujú ako traťové koľaje. Ostatné staničné koľaje sa označujú spravidla postupne od hlavných staničných koľají a to vľavo nepárnymi číslami a vpravo párnymi číslami; výnimočne môžu byť označené postupne od krajnej (určenej) koľaje číslami 1, 2, 3, 4, 5 atď. V odbočných staniciach sa koľaje označujú podľa najdôležitejšej trate.
Na dvojkoľajnej trati sa označí ľavá traťová koľaj číslom jeden, pravá traťová koľaj číslom dva.

Ž 1
Pre určenie polohy vľavo alebo vpravo je rozhodujúci smer od začiatku ku koncu trate.

27. Časti staničných koľají oddelené hlavnými návestidlami, zriaďovacími návestidlami alebo spojovacími koľajami a slepé koľaje, ak je to potrebné, rozlíšia sa písmenovým indexom (napr. 4a, 4b) alebo použitím desiatkových či stovkových sérií. Takto označená časť koľaje sa považuje za samostatnú koľaj.
28. Výhybky sa označujú arabskými číslicami postupne od začiatku trate, a to osobitne v každej stanici, nákladisku a na odbočke, začínajúc číslom 1. Pre určenie čísla výhybky je rozhodujúca kilometrická poloha výmenového styku. Pri križovatkových výhybkách je rozhodujúci pre určenie ich polohy stred výhybky. Pri výhybkách v rovnakej úrovni sa označí nižším číslom výhybka v koľaji s nižším číslom. Na križovatkovej výhybke sa označí časť smerom k začiatku trate indexom „a“, časť smerom ku koncu trate indexom „b“ (platí len pre výmenu). V prípade, že križovatková výhybka je vybavená prestaviteľnými srdcovkami, je k indexom „a, b“ priraďovaný ešte index „1, 2“, pričom index „1“ platí pre výmenu a číselný index „2“ pre prestaviteľnú srdcovku.

Čísla výhybiek v obvodoch iných jednotiek a v jednotlivých staničných obvodoch môžu byť vzájomne odlíšené stovkovými sériami.

Pred čísla odbočných výhybiek vlečiek odbočujúcich na šírej trati sa pridá veľké písmeno (spravidla začiatočné písmeno názvu vlečky).

Výhybky rôzneho rozchodu v jednej stanici sa rozlíšia indexom „u“, ak ide o úzkorozchodnú výhybku, a indexom „š“, ak ide o širokorozchodnú výhybku.

Ak sa dodatočne zvýši počet výhybiek môžu sa tieto dočasne označiť číslom susednej výhybky (km poloha), ku ktorému sa pripojí index „X“ a veľké písmeno (napr.: „4XA“, „4XB“ atď.).

29. Výkoľajky sú označované podľa tých istých zásad ako výhybky; pri výkoľajkách sa pred číslo pridá označenie „Vk“. Na vlastnom zariadení výkoľajky sa označenie „Vk“ neuvádza.

30. Neobsadené

Stavadlá, výhybkárske a iné stanovištia a zariadenia

31. Stavadlá (pracoviská obsadené signalistom, prípadne aj výpravcom, pomocné stavadlá a pod.), výhybkárske a závorárske stanovištia sa ozna-

čujú v každej stanici postupne od začiatku ku koncu trate začínajúc číslom jeden, bez ohľadu na ich určenie. Pre vonkajšie označenie sa stavadlá označia skratkou „St“ a arabským číslom, výhybkárske stanovištia skratkou „St“ a rímskym číslom, závorárske stanovištia skratkou „Zv“ a rímskym číslom.

Ak sú dve stavadlá alebo stanovištia v rovnakej úrovni, označí sa nižším číslom to stavadlo alebo stanovište, ktoré leží vľavo.

Samostatné závorárske stanovištia na šírej trati sú označené skratkou „Zv“ a arabskou číslicou, vyjadrujúcou kilometrickú polohu stanovišťa.

32. Neobsadené

Osvetľovanie staníc a zastávok

33. Osvetlenie priestranstiev sa zapína v čase pracovnej činnosti. Na priestranstvách a objektoch pre cestujúcich musí byť osvetlenie zapnuté aj primeraný čas pred príchodom a po odchode vlaku s prepravou cestujúcich.
Pre prípad poruchy alebo výpadku energetického napájania musí užívateľ zabezpečiť v priestoroch určených pre cestujúcich najnutnejšie náhradné osvetlenie.

34. Neobsadené

Hodiny

35. Zamestnanci, ktorých výkon služby to vyžaduje, musia mať v službe hodinky ukazujúce správny čas.
V služobných miestnostiach staničných a traťových zamestnancov dopravnej služby musia byť umiestnené hodiny. Hodiny umiestnené vonku a v priestoroch prístupných verejnosti musia byť za zníženej viditeľnosti osvetlené.

36. Neobsadené

Vlakové rádiové zariadenie

37. Vlakové rádiové zariadenie je zriadené na rádiotelefónne spojenie vodiča vlaku alebo osôb tvoriacich vlakový personál s oprávnenou osobou riadiacou dopravu na dráhe. Možno ho použiť aj na prenos signálov z HDV na pevné zariadenie dráhy a naopak.

Ž 1

Ak vlakové rádiové zariadenie prenáša signály na riadenie jazdy vlaku alebo ak možno jeho prostredníctvom riadiť zariadenia na dráhe, musí byť takáto prevádzka registrovaná záznamovým zariadením umožňujúcim spätnú kontrolu činnosti riadenia jazdy najmenej počas 24 hodín. Jedným z prenášaných signálov na vlak musí byť príkaz na okamžité zastavenie jazdy vlaku.

38. Neobsadené

PRVÁ ČASŤ
NÁVESTI A NÁVESTIDLÁ
II. Kapitola
Všeobecné ustanovenia

39. Správne vnímanie návestí nesmie byť ničím nepriaznivo ovplyvnené (oslňujúce alebo farebné svetlá, dekoračné plochy, kvetiny, nevhodné ochranné okuliare proti oslneniu a pod.).

40. Na svetelných návestidlách zariadených na denné a nočné svietenie sa používa denné svietenie i za zníženej viditeľnosti.

41.Návestné znaky mechanických návestidiel (predzvestí) a výhybkových návestidiel, ak nie sú vyrobené z materiálu odrážajúceho svetlo, sa za zníženej viditeľnosti dávajú svetelnou návesťou (nočný znak). Ručné návesti sa musia za zníženej viditeľnosti dávať svetelnou návesťou alebo sa návestná tabuľa ručnej návesti musí osvetliť (nočný znak).

42. Ručné návesti sa musia dávať vodičovi vedúceho HDV dovtedy, pokým vodič, ktorý riadi HDV nekoná v súlade s ich významom alebo vedúce HDV neprejde okolo stanovišťa, z ktorého sa návesť dáva.

43. Každý zamestnanec zúčastnený na prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe musí poznať návesť 50**, Stoj, zastavte všetkými prostriedkami;** túto návesť je povinný dať vždy, keď je ohrozená bezpečnosť dopravy alebo ľudské životy.

44. Rozkazy vyjadrené návesťami sa musia včas splniť, nie však, ak nastali okolnosti, za ktorých by vykonanie rozkazu mohlo ohroziť bezpečnosť prevádzky.

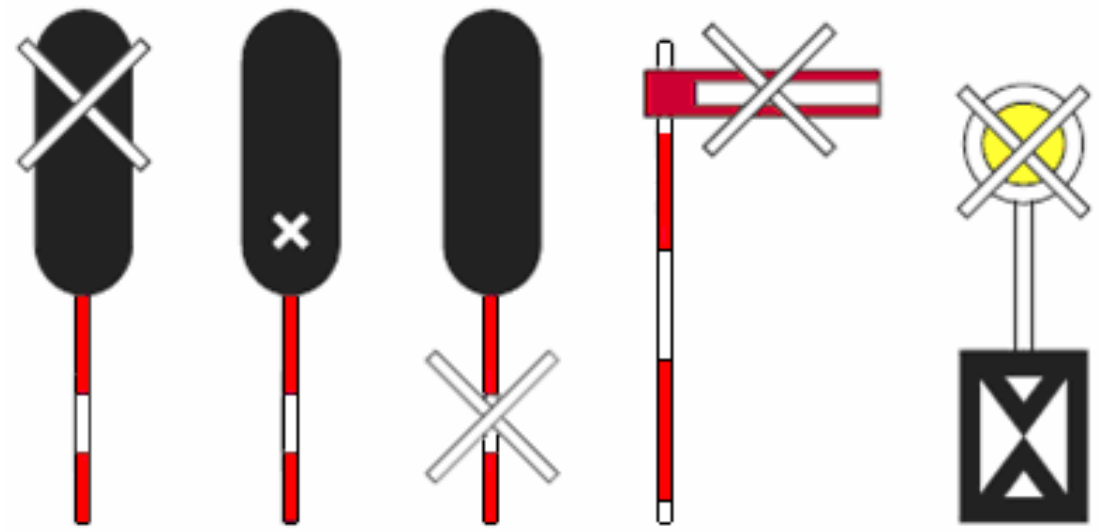
Ak je návestidlo zhasnuté, návesť nezreteľná alebo pochybná, alebo ak sú zároveň dávané návesti rozporné, musí sa zamestnanec riadiť tou návesťou, ktorá je najzávažnejšia (na hlavnom návestidle návesť **Stoj,** na predzvesti návesť **Výstraha,** na zriaďovacom návestidle návesť **Posun zakázaný** a pod.).

Ak je mechanické návestidlo zhasnuté, alebo jeho nočný znak je nezreteľný alebo pochybný, ale ak je denný znak úplne nepochybný, platí denný znak. Denný znak neplatí v prípade, ak svieti na mechanickom hlavnom návestidle červené svetlo, alebo na mechanickom zriaďovacom návestidle svieti modré svetlo.

45. Návestidlá (predzvesti) sa umiestňujú vpravo od koľaje pre ktorú platia, prípadne sa umiestňujú nad koľajou.

Na dvojkoľajných tratiach a pri súbehu dvoch jednokoľajných tratí sa návestidlá umiestňujú na vonkajšej strane koľaje pre ktorú platia, prípadne nad koľajou.
Pri súbehu viacerých koľají rôznych tratí sa návestidlá umiestňujú pre krajné koľaje na ich vonkajšej strane alebo nad koľajou, pre ostatné koľaje vpravo od koľaje alebo nad koľajou.
Na koľajach vybavených traťovým zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku sa návestidlá (predzvesti) umiestňujú vždy samostatne pre každý smer jazdy.
V staniciach sa návestidlá umiestňujú vpravo od koľaje pre ktorú platia mimo zriaďovacích návestidiel nahradzujúcich označníky, ktoré sa umiestňujú podľa zásad pre umiestňovanie označníka.
Umiestenie návestidiel odchylne od týchto zásad sa uvedie v **Tabuľkách traťových pomerov.**
Návesti musia byť dávané a očakávané na strane určenej pre návestný styk s prihliadnutím na znalosti miestnych pomerov, prípadne na znalosti trate. Návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami,** sa však môže pri hroziacom nebezpečenstve dať a vyskytnúť kdekoľvek.

46. Návestidlá, ktoré neplatia sa označia krížom neplatnosti vo svetelnom vyhotovení alebo dvoma skríženými latkami bielej farby, širokými 50 mm a dlhými 750 mm, alebo sa celý návestný štít vhodne zakryje (napr. nepriesvitnou fóliou).



47. Obvod výhybiek priľahlý k hlavnému návestidlu je úsek koľaje s výhybkami nachádzajúcimi sa vo vlakovej ceste od hlavného návestidla (pri odchádzajúcom vlaku výhybky nachádzajúce sa vo vlakovej ceste od konca vlaku) až za poslednú prechádzanú výhybku pred ďalším hlavným návestidlom v obvode dopravne s koľajovým rozvetvením, najďalej po úroveň vchodového návestidla tejto dopravne platného pre opačný smer jazdy vlaku (pri zastavujúcom vlaku po miesto, kde končí vlaková cesta).

Dopravná koľaj v priľahlom obvode výhybiek sa smie prechádzať najvyššou rýchlosťou, ktorá vyplýva z návestného znaku príslušného hlavného návestidla, najviac však traťovou rýchlosťou.

48. Neobsadené

III. Kapitola
Hlavné návestidlá a predzvesti

49. Hlavné návestidlo svojimi návestnými znakmi dovoľuje alebo zakazuje jazdu vozidla za návestidlo a vlaku zároveň dovoľuje najvyššiu rýchlosť jazdy.

Predzvesť (hlavné návestidlo zlúčené s predzvesťou nasledujúceho návestidla) upozorňuje včas na návesť hlavného návestidla.

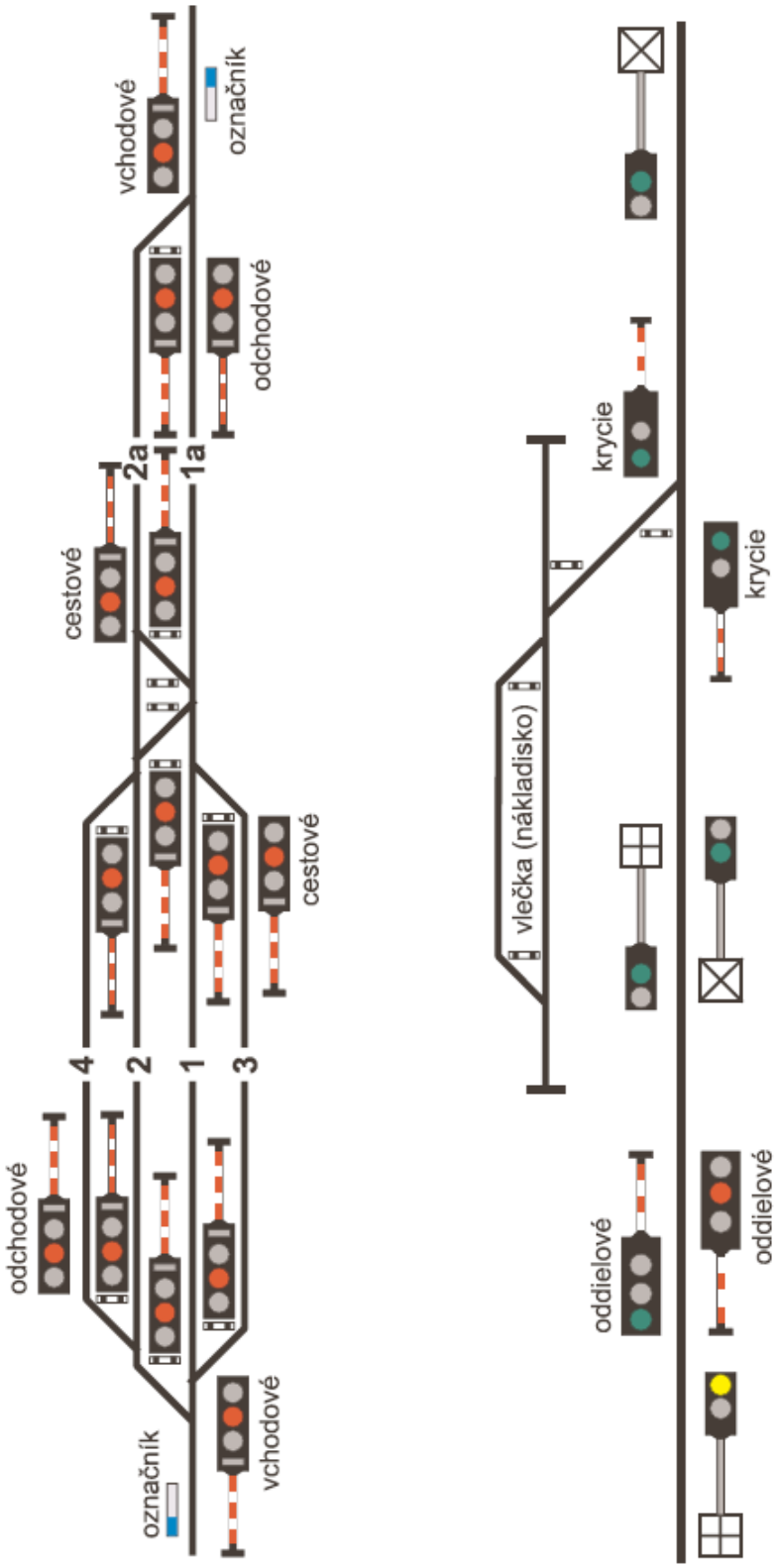
K hlavným návestidlám patria návestidlá: **vchodové, odchodové, cestové, oddielové a krycie**.

Vchodové návestidlá kryjú stanice, odbočky a niekedy aj vlečky.
Odchodovými návestidlami sa riadia odchody vlakov zo staníc a niekedy aj z nákladísk a vlečiek. Zriaďujú sa pre každú koľaj, príp. pre určitú skupinu koľají.
Cestovými návestidlami sa riadia chody vlakov v stanici a zriaďujú sa v priestore medzi vchodovým a odchodovým návestidlom toho istého smeru jazdy, prípadne aj pre ukončenie vlakovej cesty.
V niektorých prípadoch môže byť zlúčene cestové návestidlo s odchodovým návestidlom.
Oddielové návestidlá ohraničujú traťové oddiely. Prvé návestidlo automatického bloku môže byť aj v stanici.
Krycie návestidlá kryjú na šírej trati miesta, kde by mohla byť ohrozená bezpečnosť dopravy (vlečku, nákladisko a pod.).
Pokiaľ je hlavné návestidlo zlúčené s iným návestidlom, je to uvedené **v Tabuľkách traťových pomerov** (napríklad odchodové návestidlo zlúčené s vchodovým návestidlom).
50. Hlavné návestidlá, ktorých návesť **Stoj**, platí len pre vlaky a neplatí pre posun, sú s výnimkou oddielových návestidiel automatického bloku označené na stožiari (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky.

Svetelné hlavné návestidlá, ktorých návesť **Stoj**, platí pre vlaky aj pre posun, sú označené na stožiari (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi, pričom biele pásy majú polovičnú výšku pásov červených.

Trpasličie hlavné návestidlá, ktorých návesť **Stoj**, platí pre vlaky aj pre posun, nemajú označovací pás; tie, ktoré platia len pre vlaky, majú na označovacom páse umiestnenom vedľa návestného štítu červené a biele pásy rovnakej výšky.

Príklady umiestnenia hlavných návestidiel



51. Návestidlá umiestnené na návestných lavičkách alebo na konzolách majú označovací pás umiestnený vedľa návestného štítu.

52. Stožiare (označovacie pásy) oddielových návestidiel na trati s automatickým blokom majú biely náter. Štítok s označením návestidla je biely a číslice na ňom sú čierne. Čierne číslice, okrem označenia návestidla, udávajú zároveň kilometrickú polohu návestidla.

53. Neobsadené

Svetelné hlavné návestidlá a svetelné predzvesti

54. Svetelné hlavné návestidlo návestí rýchlosť pre obvod výhybiek priľahlý k hlavnému návestidlu. Predzvesťou tohto návestidla musí byť svetelné hlavné návestidlo alebo samostatná svetelná predzvesť. V takýchto prípadoch sa uvedie v zošitovom cestovnom poriadku pri stanici alebo odbočke značka ⓘ, ktorá upozorňuje na rýchlostnú návestnú sústavu svetelných návestidiel.

Svetelné hlavné návestidlá s rýchlostnou návestnou sústavou návestia:

a) či smie vlak ísť za návestidlo a akou rýchlosťou;

b) aká smie byť najvyššia rýchlosť pri nasledujúcom návestidle.

Samostatné svetelné predzvesti návestia, aká smie byť najvyššia rýchlosť pri nasledujúcom návestidle.

55. Ak nespĺňajú svetelné hlavné návestidlá podmienku predchádzajúceho článku, platí zníženie rýchlosti nariadené hlavným návestidlom na vchodovom zhlaví aj pre ďalší úsek koľaje; táto rýchlosť musí byť dodržaná aj na odchodovom zhlaví.

Ak sú však tieto návestidlá pri jazde po hlavnej koľaji na sebe závislé, je v zošitovom cestovnom poriadku vedľa stanice alebo odbočky uvedená značka **P**.

Odchodové návestidlá v takýchto staniciach jazdu iba zakazujú alebo jedným svetlom dovoľujú. Ak vlak odchádza z ktorejkoľvek koľaje iným ako priamym smerom (pre vodiča je smerodajné poznanie miestnych pomerov), musí vlak ísť rýchlosťou najviac **40 km.h^{-1}**.

56. Stanice so skupinovým odchodovým návestidlom sa označia v stĺpci 2 tabelárneho cestovného poriadku značkou **S** a v **Tabuľkách traťových pomerov** sa uvedie, pre ktoré koľaje takéto návestidlo platí.

Stanice s nezávislými návestidlami sa označia značkou **N,** stanice bez odchodových návestidiel značkou **B**.

57. V staniciach so svetelnými vchodovými návestidlami, nezávislými od výhybiek, smie vlak ísť na návesť 3, **Voľno** alebo návesť 2, **Výstraha**, rýchlosťou najviac **40 km.h^{-1}** alebo menej podľa druhu výhybiek. Zníženie rýchlosti je návestené predzvestníkom a rýchlostníkom.

58. Návesť, ktorú tvorí jedno svetlo znamená:

Červené svetlo – návesť Stoj

Návesť **Stoj** zakazuje jazdu vlaku za návestidlo.

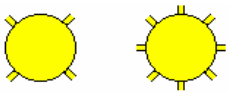
Žlté svetlo – návesť Výstraha

Na návesť **Výstraha**, musí vodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pred nasledujúcim návestidlom, pri ktorom treba očakávať zákaz jazdy, vlak bezpečne zastavil.

Zelené svetlo – návesť Voľno

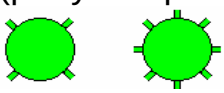
Na návesť **Voľno**; vlak smie ísť od návestidla najvyššou dovolenou rýchlosťou; ak bol vlak, ktorý mal v stanici označenej značkou **N** podľa cestovného poriadku alebo písomného rozkazu prechodiť, zastavený pri vchodovom (cestovom) návestidle, vodič tohto vlaku musí predpokladať, že bude **zastavený** aj v stanici.

Prerušované svetlo na hlavnom návestidle nariaďuje očakávať zníženie rýchlosti.



Prerušované žlté svetlo - návesť Očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1} (60 km.h^{-1})

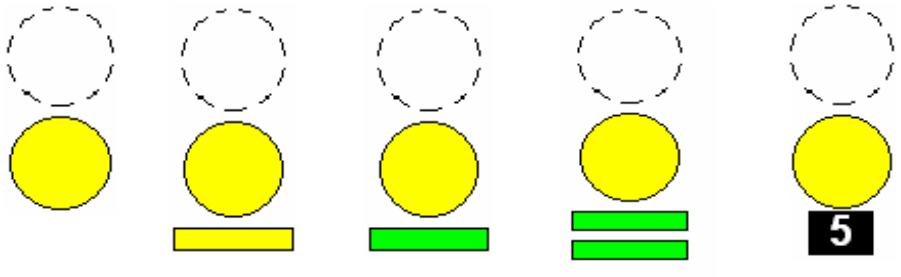
Na návesť očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1} (60 km.h^{-1}) musí vodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pri nasledujúcom návestidle bola najviac 40 km.h^{-1} (pri rýchlo prerušovanom svetle bola najviac 60 km.h^{-1}).



Prerušované zelené svetlo - návesť Očakávajte rýchlosť 80 km.h^{-1} (100 km.h^{-1})

Na návesť očakávajte rýchlosť 80 km.h^{-1} (100 km.h^{-1}) musí vodič upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pri nasledujúcom návestidle bola najviac 80 km.h^{-1} (pri rýchlo prerušovanom svetle najviac 100 km.h^{-1}).

59, Pri používaní rýchlostnej návestnej sústavy návesť **v hornej časti** návestného štítu návestidla (pokiaľ je návestidlo zároveň predzvesťou nasledujúceho návestidla) návestí rýchlosť, ktorú vlak nesmie prekročiť pri nasledovnom návestidle; okrem návesti **Stoj** návestí znaky uvedené v predchádzajúcom článku.



V dolnej časti návestného štítu návestidla, **svetlo** (doplnené jedným alebo dvoma svetelnými pásmi), návestí **rýchlosť** v obvode výhybiek priľahlých k návestidlu, a to začínajúc už od návestidla:

Žlté svetlo	40 km.h^{-1} ;
Žlté svetlo doplnené bielou číslicou 5 alebo je číslica zhotovená z odrazového materiálu	50 km.h^{-1} ;
Žlté svetlo doplnené žltým svetelným pásom	60 km.h^{-1} ;
Žlté svetlo doplnené zeleným svetelným pásom	80 km.h^{-1} ;
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými svetelnými pásmi	100 km.h^{-1} ;

Ak je číslica 5 vyhotovená z odrazového materiálu nemení význam návestenia rýchlosti 60, 80, 100 km.h^{-1} a traťovej rýchlosti.

60. Ak treba vchádzať do stanice na návesť hlavného návestidla obmedzujúcu vchodovú rýchlosť na 40 km.h^{-1}, rýchlosťou nižšou ako 40 km.h^{-1} je pri tejto stanici v tabelárnych cestovných poriadkoch značka > s číslicou v značke (3>), ktorá udáva v desiatkach km.h^{-1} vchodovú rýchlosť vlaku, ktorá nesmie byť prekročená.

Obdobným spôsobom sa vyznačí jazda vlaku na dvojsvetelnú návesť podľa ustanovenia predchádzajúceho odseku, ak výhybky dovoľujú na oboch zhlaviach rýchlosť 50 km.h^{-1}, a zvýšenie rýchlosti nie je návestené a to značkou 5>.

61. Návesti svetelných hlavných návestidiel

Návesť 1**, Stoj**
Červené svetlo

Návesť 2, **Výstraha**
Žlté svetlo

Návesť 3, **Voľno**
Zelené svetlo

Návesť 4, **Očakávajte rýchlosť 40 km.h^{-1}**
Pomaly prerušované žlté svetlo

Návesť 5, **Očakávajte rýchlosť 60 km.h^{-1}**
Rýchlo prerušované žlté svetlo

Návesť 6, **Očakávajte rýchlosť 80 km.h^{-1}**
Pomaly prerušované zelené svetlo

Návesť 7, **Očakávajte rýchlosť 100 km.h^{-1}**
Rýchlo prerušované zelené svetlo

Návesť 8, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a voľno**
Žlté svetlo, nad ním zelené svetlo

Návesť 9, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a voľno**
Žlté svetlo doplnené žltým pásom,
nad ním zelené svetlo

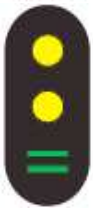
Návesť 10, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a voľno**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom,
nad ním zelené svetlo

Návesť 11, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a voľno**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním zelené svetlo

Návesť 12, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a výstraha**
Dve žlté svetlá pod sebou

Návesť 13, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a výstraha**
Žlté svetlo doplnené žltým pásom,
nad ním žlté svetlo

Návesť 14, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a výstraha**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom, nad ním žlté svetlo



Návesť 15, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a výstraha**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním žlté svetlo

Návesť 16, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a očakávajte 40 km.h^{-1}**
Žlté svetlo, nad ním pomaly prerušované žlté svetlo

Návesť 17, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a očakávajte 60 km.h^{-1}**
Žlté svetlo, nad ním rýchlo prerušované žlté svetlo

Návesť 18, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a očakávajte 80 km.h^{-1}**
Žlté svetlo nad ním pomaly prerušované zelené svetlo

Návesť 19, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a očakávajte 100 km.h^{-1}**
Žlté svetlo, nad ním rýchlo prerušované zelené svetlo

Návesť 20, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a očakávajte 40 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené žltý pásom,
nad ním pomaly prerušované žlté svetlo

Návesť 21, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a očakávajte 60 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené žltým pásom,
nad ním rýchlo prerušované žlté svetlo

Návesť 22, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a očakávajte 80 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené žltým pásom,
nad ním pomaly prerušované zelené svetlo

Návesť 23, **Rýchlosť 60 km.h^{-1} a očakávajte 100 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené žltým pásom,
nad ním rýchlo prerušované zelené svetlo

Návesť 24, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a očakávajte 40 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom,
nad ním pomaly prerušované žlté svetlo

Návesť 25, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a očakávajte 60 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom,
nad ním, rýchlo prerušované žlté svetlo

Návesť 26, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a očakávajte 80 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom,
nad ním pomaly prerušované zelené svetlo

Návesť 27, **Rýchlosť 80 km.h^{-1} a očakávajte 100 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené zeleným pásom,
nad ním rýchlo prerušované zelené svetlo

Návesť 28, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a očakávajte 40 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním pomaly prerušované žlté svetlo

Návesť 29, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a očakávajte 60 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním rýchlo prerušované žlté svetlo

Návesť 30, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a očakávajte 80 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním pomaly prerušované zelené svetlo

Návesť 31, **Rýchlosť 100 km.h^{-1} a očakávajte 100 km.h^{-1}**
Žlté svetlo doplnené dvoma zelenými pásmi,
nad ním rýchlo prerušované zelené svetlo

62. Neobsadené

Návestidlá automatického bloku

63 Oddielové návestidlo automatického bloku je vždy predzvesťou nasledujúceho oddielového návestidla; posledné oddielové návestidlo pred vchodovým návestidlom je predzvesťou vchodového návestidla a odchodové návestidlo je predzvesťou prvého oddielového návestidla automatického bloku.

64 Na obojsmerne prechádzanej koľaji svietia svetelné oddielové návestidlá na trati vybavenej automatickým blokom v smere pre ktorý je práve dovolená jazda vlaku; v opačnom smere môžu byť zhasnuté.

65 Neobsadené

Opakovacie svetelné predzvesti

66 Opakovacie svetelné predzvesti sú spravidla tam, kde nemožno dosiahnuť predpísanú dohľadnosť hlavného návestidla.

Opakovacia svetelná predzvesť návestí predzvestný znak predchádzajúceho návestidla, alebo ak je umiestnená v stanici (na trati s automatickým blokom) návestí akú návesť možno očakávať na nasledujúcom hlavnom návestidle.

Opakovanie návesti **Voľno**

Opakovanie návesti **Výstraha**

Opakovanie návesti **Očakávajte rýchlosť 40 km.h $^{-1}$**

Opakovanie návesti **Očakávajte rýchlosť 60 km.h $^{-1}$**

Opakovanie návesti **Očakávajte rýchlosť 80 km.h $^{-1}$**

Opakovanie návesti **Očakávajte rýchlosť 100 km.h $^{-1}$**

67 Neobsadené

Zábrzdná vzdialenosť

68 Návesti hlavných návestidiel musia byť predzvestené najmenej na zábrzdnú vzdialenosť a najviac na dvojnásobok zábrzdnej vzdialenosti.
Zábrzdné vzdialenosti na tratiach s traťovou rýchlosťou najviac:

60 km.h $^{-1}$	100 km.h $^{-1}$	120 km.h $^{-1}$	160 km.h $^{-1}$
sú			
400 m	700 m	1000 m	1500 m

Zábrzdné vzdialenosti sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

69 Na traťových úsekoch so zábrzdnou vzdialenosťou 1000 metrov smie ísť vlak rýchlosťou 121 - 140 km.h^{-1} za podmienky, že návesť Výstraha alebo návesti nariaďujúce očakávať zníženie rýchlosti sa budú prenášať na vedúce HDV najmenej 1000 m pred návestidlom s týmito návesťami.

Vlak okolo hlavného návestidla s návesťou Výstraha alebo s návesťou nariaďujúcou očakávať zníženie rýchlosti, smie ísť rýchlosťou zodpovedajúcou návesti na tomto návestidle, najviac však rýchlosťou 120 km.h^{-1} .

70. Neobsadené

Umiestnenie návestidiel na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná

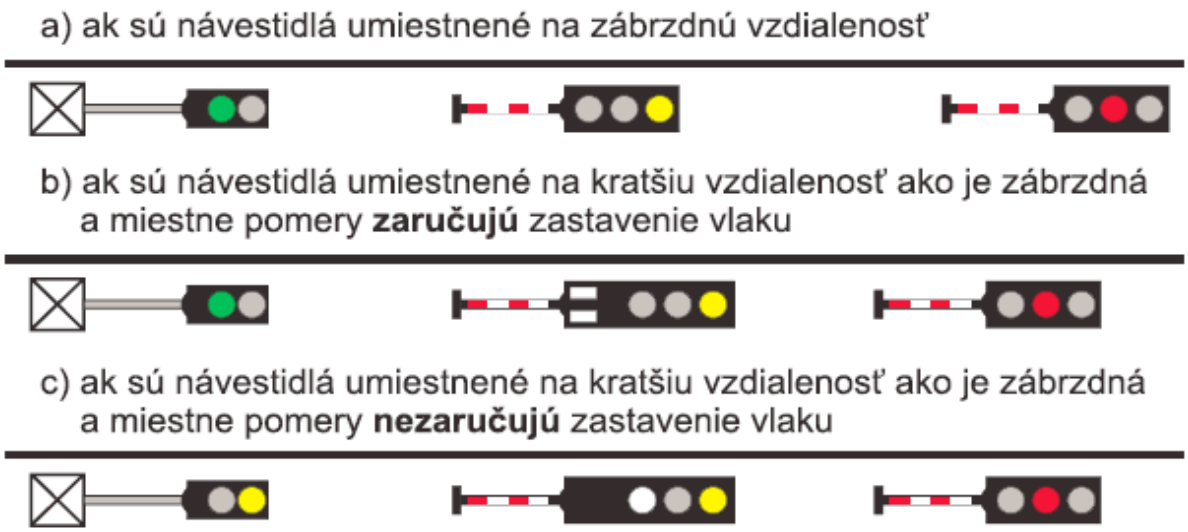
71. Ak sú návestidlá umiestnené na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná vzdialenosť a miestne pomery zaručujú, že každý vlak na tejto vzdialenosti zastaví alebo zníži rýchlosť v potrebnom rozsahu, je skrátenie zábrzdnej vzdialenosti označené pod návestným štítom návestidla **dvomi zvislými bielymi pásmi**.

72. Pri návestidlách umiestnených na začiatku kratšej vzdialenosti ako je zábrzdná vzdialenosť a miestne pomery nezaručujú, že vlak zastaví alebo náležite zníži rýchlosť, potrebné zníženie rýchlosti musí byť predzvestené na návestidle umiestnenom minimálne na zábrzdnú vzdialenosť. Na návestidle umiestnenom na začiatku kratšej vzdialenosti ako je zábrzdná vzdialenosť, je každá návesť nariaďujúca ďalšie znižovanie rýchlosti **doplnená bielym svetlom** (plní funkciu opakovacej svetelnej predzvesti).

Ak nie je na návestidle umiestnenom na konci kratšej vzdialenosti ako je zábrzdná vzdialenosť návestené znižovanie rýchlosti (okrem opakovanej návesti **Výstraha**), prípadne ak je na takom návestidle návestená rýchlosť vyššia, nesvieti na predchádzajúcom návestidle doplňujúce biele svetlo.

73. Neobsadené

Príklady umiestnenia návestidiel



Mechanické hlavné návestidlá

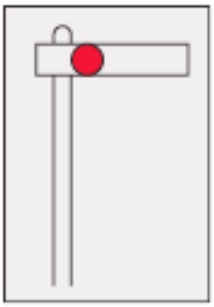
74. Mechanické návestidlá návestia denné návesti len tvarom a polohou svojich návestných ramien; ako nočný znak majú jedno alebo dve svetlá, ak nie sú ramená zhotovené z materiálu odrážajúceho svetlo.

75. Návesť 32, **Stoj**

Denný znak

Jedno rameno vpravo vodorovne

Nočný znak

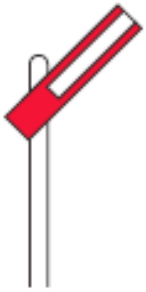


Červené svetlo

Návesť 32, **Stoj** zakazuje jazdu vlaku za návestidlo.

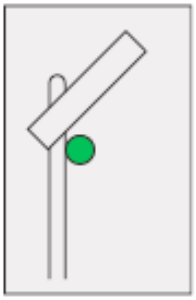
76 Návesť 33, **Voľno**

Denný znak



Jedno rameno vpravo šikmo nahor v uhle 45°

Nočný znak



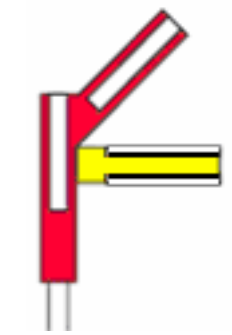
Zelené svetlo

Na návesť 33, **Voľno**, vlak smie ísť najvyššou dovolenou rýchlosťou; ak bol vlak, ktorý mal v stanici podľa cestovného poriadku alebo písomného rozkazu prechodiť, zastavený pri vchodovom (cestovom) návestidle, vodič tohto vlaku musí predpokladať, že bude **zastavený** aj v stanici.

Ak návestí túto návesť odchodové návestidlo, vodič smie ísť rýchlosťou najviac **40 km.h^{-1}**, ak vlak odchádza z ktorejkoľvek koľaje iným ako priamym smerom.

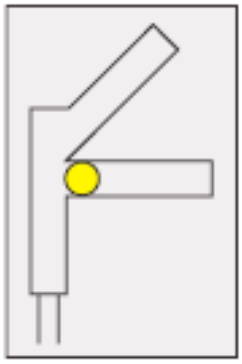
77. Návesť 34, **Výstraha**

Denný znak



Jedno rameno vpravo šikmo nahor v uhle 45° a pod ním žlté rameno vodorovne

Nočný znak



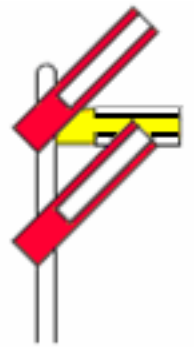
Jedno žlté svetlo

Návesť 34, **Výstraha**, na vchodovom (cestovom) návestidle, ktoré je predzvesťou nasledujúceho návestidla, oznamuje, že nasledujúce návestidlo zakazuje jazdu.

78. Návesť 35, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a výstraha**

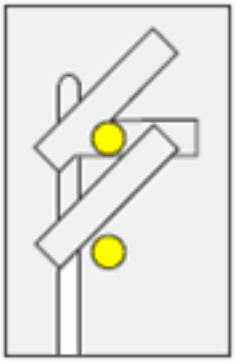
a) Na vchodovom (cestovom) návestidle, ktoré je zároveň predzvesťou nasledujúceho návestidla:

Denný znak



Dve ramená vpravo šikmo nahor v uhle 45° a medzi nimi žlté rameno vodorovne

Nočný znak



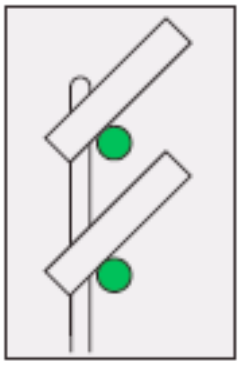
Dve žlté svetlá pod sebou

b) Na vchodovom (cestovom) návestidle, ktoré nie je predzvesťou nasledujúceho návestidla:

Denný znak

Dve ramená vpravo šikmo nahor v uhle 45°;

Nočný znak



Dve zelené svetlá pod sebou.

79. Na návesť 35, **Rýchlosť 40 km.h^{-1}a výstraha,** smie vlak ísť v obvode výhybiek priľahlých k návestidlu, a to začínajúc už od návestidla, rýchlosťou najviac **40 km.h^{-1}**.

Vodič vlaku, ktorý by mal v stanici podľa cestovného poriadku alebo písomného rozkazu prechodiť, musí predpokladať, že vlak bude v stanici zastavený.

80. Na návesť 33, **Voľno**, a na návesť 34, **Výstraha**, vchodového návestidla nezávislého od výhybiek smie vlak ísť rýchlosťou najviac **40 km.h^{-1}**alebo menej podľa druhu výhybiek. Zníženie rýchlosti je návestené predzvestníkom a rýchlostníkom.

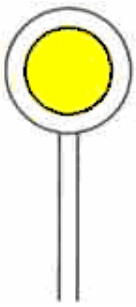
81. Neobsadené

Mechanické predzvesti

82. Mechanické predzvesti majú na stožiari ako denný znak žltý terč s čiernym orámovaním a bielym okrajom. Ako nočný znak svieti jedno svetlo. Ak je predzvestné upozorňovadlo, žltý terč a nočný znak zhotovené z materiálu odrážajúceho svetlo, predzvesť sa neosvetľuje.

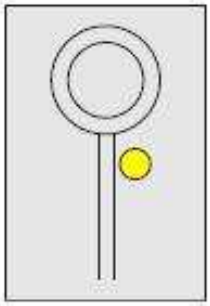
83. Návesť 36, **Výstraha**

Denný znak



Terč vo zvislej polohe

Nočný znak



Žlté svetlo alebo žltý terč z materiálu odrážajúceho svetlo

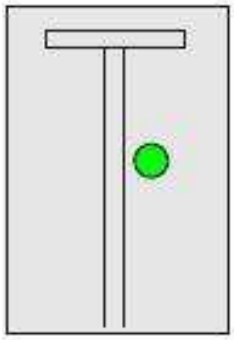
84. Na návesť 36, **Výstraha**, musí vlak znižovať rýchlosť tak, aby mohol zastaviť pred nasledujúcim návestidlom zakazujúcim jazdu; používa sa tiež pred návesťou 35, **Rýchlosť 40 km.h^{-1}a Výstraha**.

85. Návesť 37, **Voľno**

Denný znak

Terč vo vodorovnej polohe

Nočný znak



Zelené svetlo alebo zelená doska z materiálu odrážajúceho svetlo

Na návesť 37, **Voľno,** smie vlak ísť najvyššou dovolenou rýchlosťou.

86. Neobsadené

Obsluha hlavných návestidiel a predzvestí

87. Obsluha zabezpečovacieho zariadenia sa vykonáva podľa osobitných predpisov alebo podľa návodu dodaného výrobcom a schváleného Generálnym riaditeľstvom ŽSR.

88. Vchodové, cestové a odchodové návestidlá obsluhuje výpravca sám alebo na jeho súhlas daný obsluhou zabezpečovacieho zariadenia, výhybkár. Ak je zabezpečovacie zariadenie vypnuté, môže sa rozkaz na obslúženie odchodového návestidla alebo cestového návestidla vo vlakovej ceste pre jazdu vlaku dať telefonicky. Oddielové návestidlo obsluhuje strážnik oddielu, krycie návestidlo určený zamestnanec. Na návestidlách zariadených na samočinnú obsluhu sa návesť dovoľujúca jazdu mení samočinne na návesť 1, **Stoj,** len čo začiatok vlaku vstúpi na izolovanú koľaj za návestidlom.

Pod priamym dohľadom smie na rozkaz výpravcu obslúžiť návestidlo aj iný zamestnanec.

89. Pre vlak, ktorý podľa cestovného poriadku alebo predchádzajúceho vyrozumenia v stanici prechádza, môže byť v staniciach s odchodovými návestidlami bez predzvesti obslúžené vchodové (cestové) návestidlo, až keď odchodové návestidlo návestí návesť dovoľujúcu jazdu.

90. Okrem prípadov, keď je ohrozená jazda vlaku je zakázané zmeniť návesť dovoľujúcu jazdu na návesť prikazujúcu nižšiu rýchlosť alebo zastavenie, pokiaľ nie je spoľahlivo zistené, že vlak stojí; v staniciach s približovacími úsekmi je takáto zmena zakázaná od okamihu, keď vlak vstúpi do prvého približovacieho úseku.

91. V staniciach, v ktorých odchodové návestidlá nenávestia rýchlosť, je zakázané postaviť pre prechodiaci vlak vlakovú cestu pre vchod nezníženou rýchlosťou a zároveň pre odchod zníženou rýchlosťou. Odchod zníženou rýchlosťou možno v tomto prípade dovoliť, až keď vlak v stanici zastaví.

Výnimku tvoria prípady, keď rýchlosť na vchodovom a odchodovom zhlaví nie je vyššia ako 40 $km.h^{-1}$, alebo keď je zníženie rýchlosti na odchodovom zhlaví pri koľaji po ktorej vlak odbočujúci na odchodovej strane prechodí, návestené predzvestníkom a rýchlostníkom.

92. Neobsadené

Poruchy predzvestí a hlavných návestidiel

93. Pokazená mechanická predzvesť musí byť prestavená na návesť 36, **Výstraha,** upevní sa a za zníženej viditeľnosti sa rozsvieti nočný znak.
Ak nie je možné pokazenú mechanickú predzvesť prestaviť na návesť 36, **Výstraha,** nesmie byť rozsvietený nočný znak; na stožiari predzvesti alebo priamo pred predzvesť sa umiestni návesť 52a, **Výstraha.** O takejto poruche a o umiestnení návesti 52a, **Výstraha,** musí byť vodič vlaku vyrozumený písomným rozkazom. Ak nebol vodič vlaku vyrozumený, musí sa návesť 52a, **Výstraha,** strážiť.

94. Pokazená svetelná predzvesť, ktorá sa nedá prestaviť na návesť 2, **Výstraha,** sa zhasne vybratím všetkých žiaroviek (zabezpečí určený zamestnanec) alebo sa návestný štít spoľahlivo zakryje, aby neprenikalo svetlo; na stožiari predzvesti alebo priamo pred predzvesťou sa umiestni návesť 52a, **Výstraha.** O takejto poruche a o umiestnení návesti 52a, **Výstraha** musí byť vodič vlaku vyrozumený písomným rozkazom.

95. Ak je svetelné hlavné návestidlo pokazené tak, že červené svetlo nesvieti, kryje sa návesťou 51a, **Stoj**, pripevnenou na stožiari návestidla alebo umiestnenou priamo pred návestidlom. Na návestných lavičkách alebo konzolách sa umiestni táto návesť na návestný štít alebo vpravo vedľa neho.
Toto opatrenie nie je potrebné pri hlavných návestidlách, ktorých predzvesť je zlúčená s predchádzajúcim návestidlom.

96. Pokazené mechanické hlavné návestidlo sa prestaví na návesť 32, **Stoj**, ak sa tak dá urobiť bez jeho poškodenia, a za tmy sa rozsvieti nočný znak. Jeho predzvesť sa prestaví na návesť 36, **Výstraha**.
Ak nie je možné prestaviť návestidlo na návesť 32, **Stoj**, nesmie byť rozsvietený nočný znak a musí sa zabezpečiť krytie návestidla návesťou 51a, **Stoj**, pripevnenou na stožiari návestidla alebo umiestnenou priamo pred návestidlom. O poruche hlavného návestidla, ktoré návestí návesť dovoľujúcu jazdu, musí byť vodič vyrozumený písomným rozkazom; vlak, ktorý už odišiel zo susednej stanice ak je to možné sa zastaví a vodič sa vyrozumie ústne.

97. Ak je pokazené krycie návestidlo, ktorého základná návesť je návesť 3 alebo 33, **Voľno**, ponechá sa na ňom táto návesť. Ak sa má prestaviť na návesť 1 alebo 32, **Stoj**, a nedá sa to pre poruchu uskutočniť, postupuje sa podľa predchádzajúcich ustanovení.

98. Ak je hlavné návestidlo vyvrátené, umiestni sa ihneď na jeho mieste návesť 51a, **Stoj** , ktorá môže byť doplnená privolávacím návestidlom.
Návesť 52a, **Výstraha,** sa môže použiť ako dočasná náhrada za zničenú predzvesť.
O týchto mimoriadnostiach musí byť vodič vyrozumený písomným rozkazom. Vyvrátené oddielové návestidlo automatického bloku sa návesťou 51a, **Stoj,** nenahradzuje.

99. Neobsadené

Privolávacie návesti

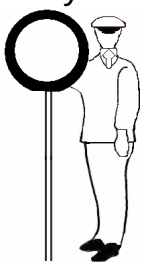
100. Privolávacou návesťou sa dovoľuje jazda vlaku popri hlavnom návestidle, ktoré je v poruche alebo sa nedá obsluhovať.

101. Návesť 38, **Opatrne na privolávaciu návesť**

Samostatné biele prerušované svetlo alebo v kombinácii s červeným svetlo

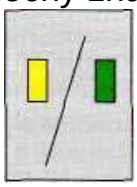
102. Návesť 39, **Opatrne na ručnú privolávaciu návesť**

Denný znak



Biely terč s čiernym okrajom držaný zamestnancom

Nočný znak



Striedavo žlté a zelené svetlo ručného lampáša

Návesť 39, **Opatrne na ručnú privolávaciu návesť,** sa dáva tak, že zamestnanec za dňa drží terč návestným znakom proti vlaku, za tmy drží vo voľne spustenej ruke lampáš tak, aby proti vlaku svietilo v trvaní asi jednej sekundy striedavo žlté a zelené svetlo. Zamestnanec dáva návesť tak dlho, dokiaľ ho minie vedúce HDV (platí aj pre tlačené vlaky).

103. Ručnú privolávaciu návesť dáva pri oddielových návestidlách strážnik oddielu, pri ostatných návestidlách ju dáva na rozkaz výpravcu výhybkár alebo iný, prevádzkovým poriadkom určený zamestnanec.

104. Ručná privolávacia návesť musí byť na stanovišti pod dohľadom zodpovedného zamestnanca alebo musí byť pod uzáverou, aby neboli zneužité.

105. Spôsob dovolenia jazdy uvedie výpravca v dopravnom denníku v stĺpci “Poznámka" skratkou a pri použití privolávacieho návestidla aj číslom počítadla obslúh (napr.: “Vchod RPN" = vchod na ručnú privolávaciu návesť, “Odchod PN 3824"= odchod na privolávaciu návesť, číslo počítadla obslúh 3824, “Odchod V" = odchod na rozkaz V, “Vchod Rt 28" = vchod na rádiotelefón a číslo dopravného hlásenia 28 a pod.). Ak je príčinou jazdy porucha zabezpečovacieho zariadenia, uvedie aj číslo poruchy.

Jazda vlakov popri návestidlách nedovoľujúcich jazdu

106. Ak pre poruchu alebo z inej príčiny nemožno prestaviť hlavné návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu, dovoľuje sa jazda vlaku privolávacou návesťou, písomným rozkazom (V, prípadne Z), telefonicky alebo rádiotelefonicky.

Jazdu vlaku podľa predchádzajúceho odseku smie výpravca (strážnik oddielu) dovoliť až po overení poruchového stavu zabezpečovacieho zariadenia (podľa ustanovení predpisov pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia), alebo ak dovoľuje jazdu vlaku (PMD) v súlade s týmto predpisom.

Jazda vlaku smie byť dovolená len do voľného oddielu. Ak nie je možné zistiť voľnosť oddielu, smie výpravca dovoliť jazdu vlaku len ak nariadi vodičovi písomným rozkazom, pokračovať v jazde za dodržania podmienok jazdy podľa rozhľadu.

107. Pri použití privolávacej návesti na odchodovom návestidle bez predzvesti musí byť vlak prechodiaci po hlavnej koľaji písomne vyrozumený o najvyššej dovolenej rýchlosti 40 $km.h^{-1}$ na odchodovom zhlaví; ak nemohol byť vyrozumený, dovolí sa mu jazda až po zastavení pri vchodovom návestidle.

108. Ak sa dovoľuje jazda vlaku **privolávacou návesťou**, písomným rozkazom (V, Z), prípadne telefonický alebo rádiotelefonický, smie vlak ísť za návestidlo:

a) v obvode výhybiek priľahlom k návestidlu nesmie prekročiť rýchlosť **40 $km.h^{-1}$** (pokiaľ je v ZCP uvedený symbol (3>) rýchlosť **30 $km.h^{-1}$**);

b) ak neprilieha k návestidlu žiadny obvod výhybiek, smie vlak ísť na privolávaciu návesť za návestidlo najvyššou dovolenou rýchlosťou;

c) ak je nasledujúce hlavné návestidlo bez samostatnej predzvesti, musí vodič očakávať zákaz jazdy.

109. Ručná privolávacia návesť sa dáva priamo pred návestidlom, popri ktorom sa vlaku dovoľuje ďalšia jazda. Pri návestidlách na návestných lavičkách alebo konzolách ručná privolávacia návesť sa dáva pri návestnej lavičke alebo konzole vpravo. Výnimku tvoria tieto prípady:

a) Pri nesprávnej koľaji dvojkoľajnej trate alebo pri dvoch jednokoľajných súbežných tratiach sa dáva na vonkajšej strane koľají v úrovni návestidla, popri ktorom sa dovoľuje ďalšia jazda vlaku. Ručná privolávacia návesť nesmie byť daná, ak môže dôjsť k súčasnej jazde vlaku po susednej koľaji.

Pri súbehu koľají (tratí) o viac ako dvoch koľajach, ak by musel zamestnanec dávať ručnú privolávaciu návesť medzi koľajami a ak môže dôjsť k súčasnej jazde po susednej koľaji, nesmie byť dávaná ručná privolávacia návesť a vchod vlaku dovolí výpravca písomným rozkazom alebo telekomunikačným zariadením. Pokiaľ nehrozí, že dôjde k súčasnej jazde vlaku po susednej koľaji, dáva ručnú privolávaciu návesť vždy priamo vpravo vedľa koľaje.

b) Ak nestojí odchodové (cestové) návestidlo priamo vedľa odchodovej koľaje vpravo, ručná privolávacia návesť sa dáva na odchodovej strane pri námedzníku alebo pri hrote odvratnej výhybky - vpravo vedľa koľaje.

Námedzník rozhodný pre dávanie ručnej privolávacej návesti na odchodovej strane je ten námedzník, pri ktorom končí (prípadne pri ktorom by končila) vlaková cesta.

c) Ak je pokazené odchodové návestidlo a zároveň vložené návestidlo, ktoré označuje, či je z koľaje postavená vlaková cesta pre odchod, ručná privolávacia návesť sa dáva len pri vloženom návestidle.

110. Rozkaz V, ktorým sa dovoľuje jazda vlaku, a ktorý sa doručuje pri vchodovom návestidle, má text napr.: “Vchodové návestidlo sa neobsluhuje. Vchod do stanice dovolený", “Vchod k cestovému návestidlu dovolený". Ak nemožno obsluhovať dve alebo viacero návestidiel (napr. vchodové a cestové návestidlo, prípadne vložené návestidlo a pod.), musí sa v rozkaze V uviesť, ktoré návestidlá sa neobsluhujú, a až kam je jazda vlaku dovolená. Napr.: “Vchodové a cestové návestidlo sa neobsluhuje, vchod do osobnej stanice dovolený." a pod.

Znenie písomného rozkazu, ktorým sa dovoľuje jazda odchádzajúceho vlaku popri neobsluhovanom odchodovom (cestovom, vloženom) návestidle je:

- pri výprave vlaku podľa článku 325 napr.:
  "Odchodové návestidlo sa neobsluhuje, jazda vlaku je dovolená"
- pri výprave vlaku podľa článku 327 napr.:
  "Odchodové návestidlo sa neobsluhuje, po rozkaze na odchod smiete odísť".

Ak pre prechodiaci vlak nie je možné obsluhovať hlavné (vložené) návestidlá, môže byť vodič vyrozumený jedným rozkazom V, doručeným pri vchodovom návestidle (napr.: "Vchodové a odchodové návestidlo sa neobsluhuje, vchod a odchod dovolený."). Výpravca môže tak urobiť, až keď sú splnené všetky podmienky pre prechod vlaku. Súhlas na prechod výpravkou (návesťou 115, **Odchod**) výpravca v tomto prípade nedáva.

111. Vlak, ktorý zastavil svojím čelom až za hlavným návestidlom zakazujúcim jazdu, nesmie cúvnuť bez súhlasu výpravcu alebo strážnika oddielu, ktorý toto návestidlo obsluhuje.

112. Ak návestí predzvesť pri návesti 1, alebo 32, **Stoj,** hlavného návestidla výnimočne inú návesť ako návesť 2, alebo 36, **Výstraha,** je vodič povinný ohlásiť túto skutočnosť výpravcovi. Prechodiaci vlak musí preto v stanici (pri stanovišti strážnika oddielu) zastaviť, ak nie je možné poruchu ohlásiť výpravcovi rádiotelefónom.

Ak zastavuje vlak pri stanovišti strážnika oddielu, ohlási to priamo strážnikovi oddielu.

Rovnako ohlási pochybnú návesť predzvesti alebo hlavného návestidla.

113. Ak stojí vlak pred hlavným návestidlom zakazujúcim jazdu dlhšie ako 5 minút, spojí sa vodič s výpravcom prednej stanice alebo so zamestnancom obsluhujúcim príslušné návestidlo a dohodnú ďalší postup. Ak sa nemôže vodič dorozumieť s výpravcom prednej stanice priamo, môže dorozumenie sprostredkovať výpravca zadnej stanice. Ak je svetelné hlavné návestidlo zhasnuté alebo návestí pochybnú návesť, ohlási sa vodič ihneď po zastavení vlaku. Rovnako postupuje vodič pri mechanickom vchodovom (cestovom) návestidle, ktoré návestí pochybnú návesť.

114. Ak zastaví vlak na návesť 51, **Stoj,** a nie je možné zistiť príčinu prečo je návesť dávaná, nesmie vodič s vlakom pokračovať v ďalšej jazde. Vodič vyrozumie výpravcu a dohodne s ním ďalší postup.

115. Ak zastaví vlak pred krycím návestidlom zakazujúcim jazdu alebo s pochybnou návesťou, vodič sa o ďalšom postupe dohodne s výpravcom.

116. Ak zastaví vlak na trati bez automatického bloku pred oddielovým návestidlom zakazujúcim jazdu alebo návestiacim pochybnú návesť a nie je možné dorozumenie ani s jednou zo susedných staníc, smie vlak pokračovať v jazde najskôr 10 minút po zastavení pri oddielovom návestidle.

Ak pokračuje vodič v jazde podľa ustanovenia predchádzajúceho odseku bez dorozumenia so susednou stanicou, musí ísť až po nasledujúce hlavné návestidlo za dodržania podmienok jazdy podľa rozhľadu. Pri jazde cez priecestia s PZS musí ísť dráhové vozidlo k priecestiu za podmienky jazdy, ako keď je PZZ v poruche (čl. 702, 703).

Ak zastaví vlak počas výluky dopravnej služby pred hlavným návestidlom s návesťou zakazujúcou jazdu alebo s pochybnou návesťou a ak nie je prítomný zamestnanec, ktorý by príčinu zákazu jazdy vysvetlil, postupuje sa ako pri zastavení pred krycím návestidlom (prípadne oddielovým návestidlom).

117. Ak výpravca vie, že na oddielovom návestidle na tratiach bez automatického bloku je trvale návesť zakazujúca jazdu, prípadne pochybná návesť, vyrozumie vodiča o neplatnosti tohto hlavného návestidla rozkazom V až do odstránenia poruchy. Jazdy následných vlakov sa zabezpečujú v priestorových oddieloch obsadených dopravní, ktorých návestidlá návestia správne návesti a možno ich obsluhovať.

Ak je oddielové návestidlo vybavené návesťou 48, **Priecestné upozorňovadlo,** výpravca vyrozumie vodiča písomným rozkazom aj o poruche PZZ.

118 Ak je oddielové návestidlo automatického bloku zhasnuté alebo návestí pochybnú návesť, riadi vodič jazdu vlaku podľa informácií vlakového zabezpečovača.

Po zastavení vlaku na návesť 1, **Stoj,** pred oddielovým návestidlom automatického bloku smie vodič pokračovať v ďalšej jazde k nasledujúcemu návestidlu za dodržania podmienok jazdy podľa rozhľadu, a to aj vtedy, ak sa na návestnom opakovači vlakového zabezpečovača rozsvieti svetlo návesti dovoľujúcej jazdu; od tohto návestidla ďalej podľa návestných znakov návestidiel.

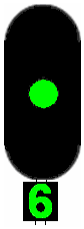
119. Na tratiach vybavených **ETCS** vodič riadi HDV podľa informácií z mobilnej časti ETCS **na vozidle**. Údaje zobrazené na zobrazovači majú prednosť pred návestením na trati okrem návestí **Stoj** a **Stoj zastavte všetkými prostriedkami**. Písomné rozkazy majú prednosť pred všetkými indikáciami uvedenými na zobrazovači s výnimkou prípadov, keď sa zobrazí nižšia povolená rýchlosť.

Vodič je povinný o poruche zariadenia informovať výpravcu.

Ak dôjde k poruche alebo k núdzovému zastaveniu činnosťou ETCS, vodič nesmie pokračovať v ďalšej jazde bez povolenia výpravcu.

IV. Kapitola
Návestné a predzvestné upozorňovadlá
Indikátory

120.



Skupinové svetelné odchodové návestidlo môže byť doplnené indikátorom návestiacim **zelenou číslicou** koľaj, z ktorej je postavená vlaková cesta pre odchod.

Indikátorová čierna tabuľka s bielou šípkou smerujúcou z ľavého (pravého) horného rohu do pravého (ľavého) dolného rohu sa umiestňuje na návestidlo v prípadoch, kedy by mohlo dôjsť k zámene návestidiel medzi dvomi koľajami. Šípka na tabuľke stanovuje pre ktorú susediacu koľaj neprenosné návestidlo platí.

Predzvestné upozorňovadlá

121. Návesť 40, **Predzvestné upozorňovadlo,** upozorňuje

a) na predzvesť hlavného návestidla, ktoré kryje obvod výhybiek:

Biela tabuľa s čiernym orámovaním, na nej dva čierne šípy nad sebou s hrotmi obrátenými proti sebe

b) na predzvesť hlavného návestidla, ktoré nekryje obvod výhybiek:

Biela tabuľa s čiernym orámovaním, na nej čierny stojaci kríž

c) na predzvesť vchodového návestidla zlúčenú s oddielovým návestidlom automatického bloku:

Na stožiari posledného oddielového návestidla automatického bloku biela štvorcová doska s čiernym orámovaním, na nej čierny kruh s bielym medzikružím

Predzvestné upozorňovadlá podľa a) a b) sa umiestňujú pred stožiar predzvesti; na konzolách a lavičkách pod návestným štítom alebo vpravo.

122. Neobsadené

Vzdialenostné upozorňovadlá

123. Návesť 41, **Vlak sa blíži k predzvesti**

a) pred samostatnou predzvesťou hlavných návestidiel, ktoré kryjú obvod výhybiek:

Stojaté biele obdĺžnikové dosky so štyrmi, tromi, dvomi a jedným čiernym pásom smerujúcim šikmo nahor

b) pred samostatnou predzvesťou hlavných návestidiel, ktoré nekryjú obvod výhybiek:

Stojaté biele obdĺžnikové dosky so štyrmi, tromi dvomi a jedným čiernym vodorovným pásom

Vzdialenostné upozorňovadlá sú umiestnené na tratiach s traťovou rýchlosťou najviac:

60 km.h^{-1}	100 km.h^{-1}	viac ako 100 km.h^{-1}
a to postupne od predzvesti na vzdialenosť		
tri po 75 m	**štyri** po 75 m	**štyri** po 100 m

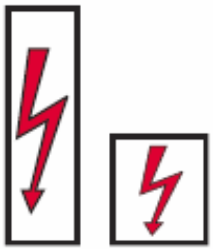
Počet pásov sa postupne zmenšuje tak, že vzdialenostné upozorňovadlo najbližšie k predzvesti má jeden pás.

124.

Pred predzvesťou vchodového návestidla stanice alebo odbočky, prípadne oddielového alebo krycieho návestidla, kde trať bez trakčného vedenia ústi do trate s trakčným vedením, sú všetky vzdialenostné upozorňovadlá doplnené červeným bleskom

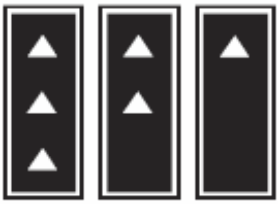
125. Tam, kde nie sú vzdialenostné upozorňovadlá používa sa pre označenie koľajiska s trakčným vedením tabuľka s červeným bleskom, ktorá sa umiestňuje:

- 75 m pred návestidlom (ktorým sa dovoľuje jazda pod trakčné vedenie);
- 75 m (alebo najmenej na dĺžku používaného HDV) pred zaústením do koľaje s trakčným vedením;
- 75 m (alebo najmenej na dĺžku používaného HDV) pred začiatkom koľaje, v ktorej priebehu začína trakčné vedenie.



Značka s červeným bleskom na bielej tabuli

126. Návesť 42, **Vlak sa blíži k hlavnému návestidlu**



Čierne obdĺžnikové dosky s bielym okrajom a na nich biele rovnostranné trojuholníky z materiálu odrážajúceho svetlo, postavené na základni

Návestidlá sa umiestňujú pred hlavnými návestidlami v traťových úsekoch s častými hmlami alebo tam, kde je hlavné návestidlo umiestnené na zmenšenú dohľadnosť, a to vždy tri vzdialené medzi sebou a od hlavného návestidla 100 m; na tratiach so zábrzdnou vzdialenosťou 400 m po 75 m.

Počet trojuholníkov sa postupne zmenšuje tak, že upozorňovadlo najbližšie k hlavnému návestidlu má jeden trojuholník.

127. Neobsadené

Návestné upozorňovadlá

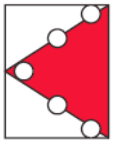
128. Návesť 43, **Upozorňovadlo na skupinové návestidlo**

Na stožiari návestidla biela štvorcová doska s čiernym orámovaním. Na doske je čierny šikmý pás smerujúci z ľavého dolného rohu do pravého horného rohu

Návesť 43, **Upozorňovadlo na skupinové návestidlo,** sa umiestňuje na stožiari skupinového odchodového (cestového) alebo zriaďovacieho návestidla. Upozorňuje, že postavením návestidla na návesť dovoľujúcu jazdu vlaku výpravca nedáva rozkaz na odchod vlaku. Návesť posun dovolený na takto označenom návestidle, nie je povolením na začatie posunu.

129. Návesť 44, **Návestidlo je na opačnej strane**

a) pri hlavnom návestidle:

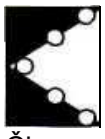


Biela obdĺžniková doska s červeným trojuholníkom smerujúcim k hlavnému návestidlu

b) pri samostatnej predzvesti:

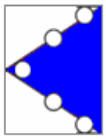
Čierna obdĺžniková doska so žltým trojuholníkom smerujúcim k predzvesti

c) pri priecestníku:



Čierna obdĺžniková doska s bielym trojuholníkom smerujúcim na priecestník

d) pri zriaďovacom návestidle:



Biela obdĺžniková doska s modrým trojuholníkom smerujúcim k zriaďovaciemu návestidlu

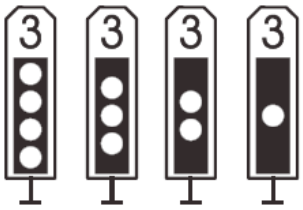
130. Návesť 44, **Návestidlo je na opačnej strane**, sa umiestňuje v úrovni hlavného návestidla (predzvesti), priecestníka alebo zriaďovacieho návestidla.

131 Neobsadené

Priecestníky

132. Priecestník je návestidlo, ktoré oznamuje vodičovi stav PZZ. Priecestník sa umiestňuje najmenej na zábrzdnú vzdialenosť pred priecestím.
Stožiar (označovací pás) priecestníka má striedavo biele a čierne pásy rovnakej výšky.
Biela číslica na štíte priecestníka a čierna číslica na upozorňovadle pred priecestníkom označuje počet priecestí, pre ktoré priecestník návestí ich stav.

133. Návesť 45, **Vlak sa blíži k priecestníku**



Stojatá biela obdĺžniková tabuľa so zrezanými hornými rohmi, v dolnej časti stojatý čierny obdĺžnik s kruhmi, v hornej časti čierna číslica udávajúca počet priecestí krytých priecestníkom

Počet kruhov sa postupne zmenšuje tak, že upozorňovadlo najbližšie k priecestníku má vždy jeden kruh.

Upozorňovadlá sú umiestnené pred priecestníkom na tratiach s traťovou rýchlosťou najviac:

60 km.h^{-1}	100 km.h^{-1}	viac ako 100 km.h^{-1}
na vzdialenosť		
tri po 75 m	**štyri** po 75 m	**štyri** po 100 m

134. Návesť 46, **Pohotovostný stav**

Na priecestníku svieti horné biele svetlo a spodné dve žlté svetlá, ak nie sú nahradené odrazkami, *v dolnej časti biela číslica udávajúca počet priecestí krytých priecestníkom*

Na návesť 46, **Pohotovostný stav,** smie ísť dráhové vozidlo k priecestiu najvyššou dovolenou rýchlosťou.

135. Návesť 47, **Porucha PZZ**

Na priecestníku svietia dve žlté svetlá, ak nie sú nahradené odrazkami, *v dolnej časti biela číslica udávajúca počet priecestí krytých priecestníkom*

Ak na priecestníku nesvieti žiadne svetlo, znamená to vždy návesť 47, **Porucha PZZ.**

Návesť 47, **Porucha PZZ,** prikazuje vodičovi dráhového vozidla postupovať ako keď je PZZ v poruche (čl. 702, 703).

136. Návesť 48, **Priecestné upozorňovadlo**

Čierna trojuholníková tabuľa s bielymi okrajmi postavená na vrchole, v strede tabule biela číslica

Návesť 48, **Priecestné upozorňovadlo,** sa umiestňuje na stožiari hlavného návestidla, ktoré je závislé na stave PZZ. Počet priecestí je na štíte trojuholníka vyznačený bielou číslicou.

Ak je od návestidla možná jazda do viacerých smerov, číslica udáva najväčší počet priecestí, ktoré sú kryté týmto návestidlom.

Ak je návesť 48, **Priecestné upozorňovadlo,** na návestidle, ktoré nekryje výhybky, samostatná predzvesť alebo predchádzajúce návestidlo, ktoré je predzvesťou tohto návestidla je doplnené rovnakým upozorňovadlom ale bez číslice. Rovnaká zásada platí aj pre samostatné opakovacie predzvesti a opakovacie predzvesti zlúčené s hlavným návestidlom.

137. Ak je hlavné návestidlo doplnené návesťou 48, **Priecestné upozorňovadlo** a jazda vlaku je dovolená privolávacou návesťou, písomným rozkazom (V, prípadne Z), telefonicky, rádiotelefonicky, alebo ak vodič pokračuje v jazde okolo neobsluhovaného návestidla v súlade s týmito pravidlami, smie ísť k priecestiu, ktoré toto návestidlo kryje, tak, ako na návesť 47, **Porucha PZZ.**

138. Neobsadené

Ž 1

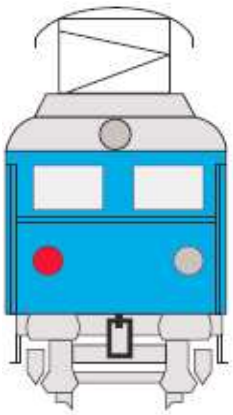
V. Kapitola
Návesti zakazujúce jazdu a krytie prekážok na dopravnej ceste

Návesti zakazujúce jazdu

139. Návesti na zákaz jazdy sa používajú na krytie vylúčených koľají, nezjazdných alebo nebezpečných miest a na označenie miesta, kde majú dráhové vozidlá zastaviť.

Návesťami na zákaz jazdy sa dáva príkaz aj na zastavenie dráhových vozidiel v prípadoch hroziaceho nebezpečenstva.

140. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám**



jedno červené svetlo na HDV

141. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám,** dáva vodič vozidla:

- **ak počas jazdy vlaku (PMD)** dôjde k náhlemu poklesu tlaku vzduchu v hlavnom potrubí alebo;
- **ak sa nemôže stojaci vlak (PMD) uviesť do pohybu**, čo sa prejaví poklesom tlaku vzduchu v hlavnom potrubí, vodič musí predpokladať (roztrhnutie vlaku, vykoľajenie vozidiel a pod.) nezjazdnosť susednej koľaje (susedných koľají) alebo;
- **ak vodič zistí, že by protiidúce dráhové vozidlá mohli byť ohrozené** poruchou koľaje, trakčného vedenia a podobne.

142. Na návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám,** vodič (zamestnanec na prvom tlačenom vozidle) je povinný vykonať opatrenia na zastavenie dráhových vozidiel.
V ďalšej jazde môže pokračovať až po zistení zjazdnosti vlastnej koľaje pohľadom alebo dopytom u vodiča stojaceho vlaku alebo posunujúceho dielu.

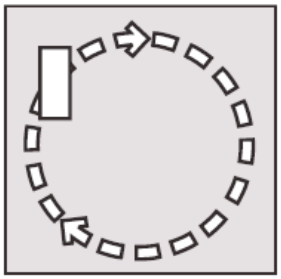
Ž 1

143. Návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**

a) Ručná návesť

Denný znak

Nočný znak

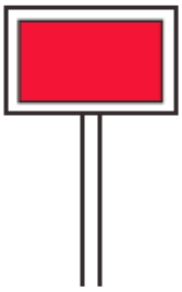


b) Zvuková návesť

Návesť sa dáva krúžením návestnou zástavkou, akýmkoľvek predmetom alebo len rukou, v noci krúžením so svetlom akejkoľvek farby okrem zelenej alebo zvukovou návesťou - tromi krátkymi niekoľkokrát opakovanými zvukmi píšťalky, trúbky alebo húkačky.
Ten, kto túto návesť dáva, beží podľa možnosti v ústrety vozidlu, ktoré je nevyhnutné zastaviť. Po jeho zastavení oznámi vodičovi dôvod dávania návesti.
Na návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami,** sa musí dráhové vozidlo čo najskôr všetkými dostupnými prostriedkami zastaviť.

144. Návesť 51, **Stoj**

a)



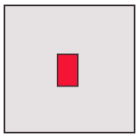
Červená obdĺžniková doska s bielym okrajom

b)

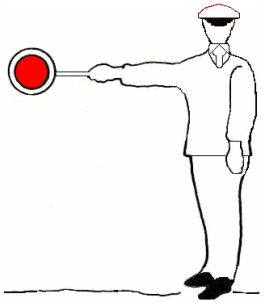
Denný znak

Rozvinutá červená zástavka držaná zamestnancom kolmo na koľaj

Nočný znak



Červené svetlo,
držané pri mieste zastavenia



Červený terč v malom vyhotovení drží zamestnanec kolmo ku koľaji, približne vo výške ramien návestným znakom oproti prichádzajúcemu dráhovému vozidlu

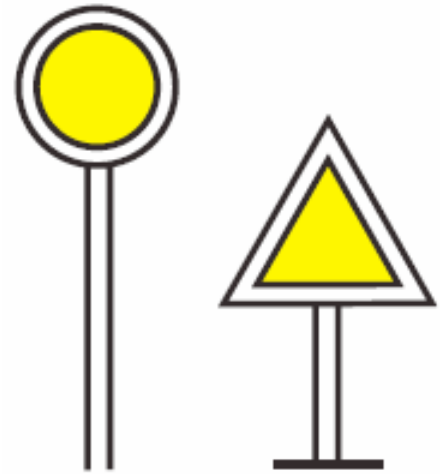
Návesťou 51, **Stoj,** sa označuje miesto, kde musí čelo vozidla zastaviť.
Ak sa vlaku označuje miesto zastavenia návesťou 51, **Stoj**, musí byť táto návesť predzvestená.

Návesť 51a, **Stoj,** sa umiestňuje podľa zásad platných pre umiestňovanie hlavných návestidiel alebo uprostred koľaje.

Ak kryje návesť 51a, **Stoj,** prekážku alebo nezjazdné miesto, umiestňuje sa 50 m pred prekážkou alebo pred nezjazdným miestom.

145. Návesť 52, **Výstraha**

a)



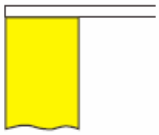
Žltý terč s čiernym orámovaním a bielym okrajom

Žltý trojuholníkový štít s čiernym orámovaním a bielym okrajom, postavený na základni

Ž 1

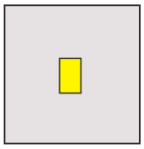
b)

Denný znak



Rozvinutá žltá zástavka držaná kolmo na koľaj

Nočný znak



Žlté svetlo držané zamestnancom

Návesťou 52, **Výstraha,** sa predzvestí **návesť** 51, **Stoj.**

146. Ak je potrebné vchádzajúcemu vlaku označiť miesto zastavenia návesťou 51, **Stoj**, na kratšiu ako zábrzdnú vzdialenosť, alebo pred miestom pravidelného zastavenia podmienku predzvestenia spĺňa:

a) jazda vlaku na návesť 12, alebo 35, **Rýchlosť 40 km.h^{-1} a Výstraha,** na návesť 39, alebo 38, **Opatrne na (ručnú) privolávaciu návesť,** alebo ak je dovolená jazda vlaku (návesťou 55, rýchlostníkom) rýchlosťou najviac 40 km.h^{-1};

b) vyrozumenie vodiča písomným rozkazom, alebo telekomunikačným zariadením o označenom mieste zastavenia alebo;

c) vyrozumenie písomným rozkazom o určenom mieste zastavenia.

Dovolenie jazdy vlaku podľa odseku c) nahradí označenie miesta zastavenia návesťou 51, **Stoj** (čl.144).

V prípade dopravných opatrení uvedených v predchádzajúcich odsekoch musí vodič upraviť vchodovú rýchlosť tak, aby z vlakom bezpečne zastavil pred návesťou 51, **Stoj**, alebo na určenom mieste.

Vyrozumenie vodiča telekomunikačným zariadením musí byť vykonané včas (najneskôr do doby prechodu vedúceho dráhového vozidlo okolo stanovišťa predzvesti vchodového návestidla).

Ak ani jednu z vyššie uvedených podmienok nie je možné uplatniť, jazda vlaku sa dovolí až po jeho zastavení pred vchodovým (cestovým) návestidlom.

147. Návesť 53a, **Námedzník**

Biely vodorovný trámec s čiernymi pásmi na obidvoch koncoch pred šikmým ukončením

Námedzník označuje na zbiehajúcich sa alebo križujúcich sa koľajach hranicu, cez ktorú nesmie presahovať dráhové vozidlo, aby nebola ohrozená jazda po zbiehajúcej sa alebo križujúcej sa koľaji.

148. Návesť 54, **Hranica izolovaného úseku**

Biely stĺpik s červenou hlavicou a s čiernym vodorovným pásom

Návesť 54, **Hranica izolovaného úseku**, ohraničuje po oboch stranách koľaje izolovanú koľajnicu, izolované koľajové pole alebo izolovaný koľajový úsek, na ktorom nesmie zostať stáť vlak ani jeho časť, posunujúci diel alebo PMD. Táto návesť sa nepoužíva na miestach, ktoré sú už označené hlavným návestidlom, vloženým návestidlom alebo námedzníkom.

Krytie vozidiel na staničných koľajach

149. Návesťou 51a, **Stoj**, sa musia kryť odstavené dráhové vozidlá:

a) ktoré nie sú schopné pohybu pre poruchu alebo ktoré sa opravujú;

b) naložené výbušninami, stlačenými alebo skvapalnenými plynmi;

c) vozne obsadené osobami;

d) ak bolo ich krytie osobitne nariadené.

150. Dráhové vozidlá sa kryjú z oboch strán, na slepej koľaji sa nekryjú zo strany od zarážadla. Ak je prvé dráhové vozidlo chránenej skupiny vzdialené od námedzníka menej ako 50 m, odstavené dráhové vozidlá sa kryjú tak, že výmena vedúca na koľaj s chránenými dráhovými vozidlami sa uzamkne výmenovou zámkou alebo zaistí prenosnou výmenovou zámkou do odvratnej polohy. Kľúče od výmenových zámok uschová zamestnanec určený prevádzkovým poriadkom.

151. Neobsadené

Krytie nezjazdných miest v stanici a na šírej trati

152. Ak sa stane koľaj na niektorom mieste neočakávane nezjazdnou, zamestnanec ktorý to zistí v stanici, ohlási prípad ihneď výpravcovi a na šírej trati výpravcom oboch susedných staníc a pokiaľ možno i všetkým traťovým stanovištiam.

V hlásení uvedie polohu nezjazdného miesta, príčinu a rozsah nezjazdnosti. Ak to nie je možné ohlásiť, na tratiach dvojkoľajných alebo súbežných, zastaví zamestnanec najbližší vlak alebo PMD a prostredníctvom nich vyrozumie výpravcu.

153. Nezjazdné miesto v stanici sa buď kryje z oboch strán návesťou 51a, **Stoj**, alebo sa výmeny smerujúce k nezjazdnému miestu postavia do odvratnej polohy a v tejto polohe sa uzamknú výmenovou zámkou alebo zaistia prenosnou zámkou.

154. Nezjazdná výhybka sa kryje buď odvratnou polohou výmen smerujúcich k nezjazdnej výhybke alebo návesťou 51a, **Stoj**.

Návesť 51a, **Stoj,** sa umiestni z oboch strán nezjazdnej výhybky na všetkých koľajach, ktoré k nej smerujú, a to najmenej 50 m od hrotov výmenových jazykov, prípadne od námedzníkov výhybiek.

155. Nezjazdné miesto na zhlaví, a vylúčenú traťovú koľaj netreba kryt' návesťou 51a, **Stoj,** ak je toto miesto kryté (vylúčená traťová koľaj krytá) hlavným návestidlom.

156. Nezjazdné miesta, prekážky v koľaji a pracovné miesta nebezpečné pre jazdy vlakov a PMD, okrem prípadov, keď je traťová koľaj vylúčená z prevádzky, sa musia na šírej trati kryt' návesťami pre zákaz jazdy z oboch strán bez ohľadu na to, či sa vlak očakáva alebo nie; 50 m pred prekážkou sa umiestni návesť 51a, **Stoj**, a na zábrzdnú vzdialenosť pred touto návesťou 52a, **Výstraha**.

157. Vylúčená traťová koľaj medzi dvoma stanicami sa kryje návesťou 51a, **Stoj** v úrovni krajnej výhybky; v staniciach v ktorých sa musí posunovať najďalej v úrovni vchodového návestidla.

Krytie vylúčenej traťovej koľaje zabezpečí zamestnanec určený prevádzkovým poriadkom.

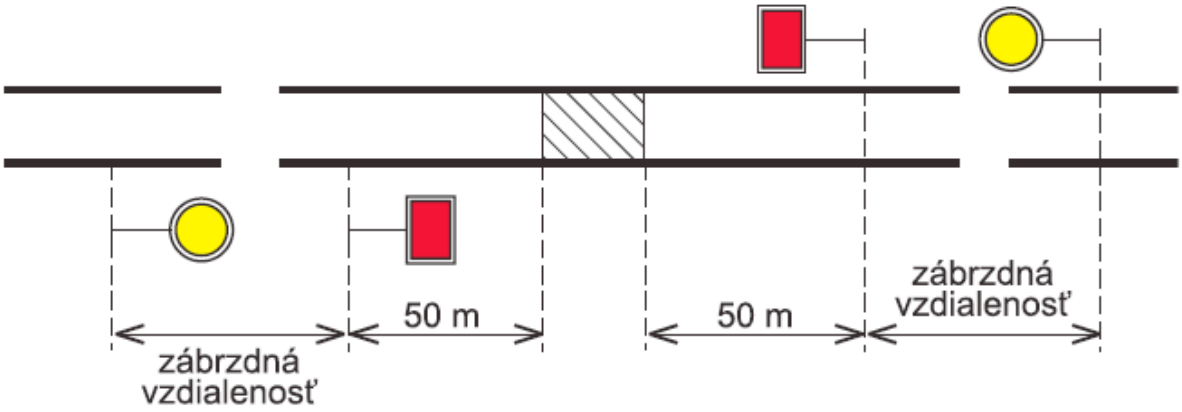
Návestidlá použité na krytie nezjazdného miesta (vrátane návestidiel pre elektrickú prevádzku) musia byť po skončení výluky odstránené.

158. Neobsadené

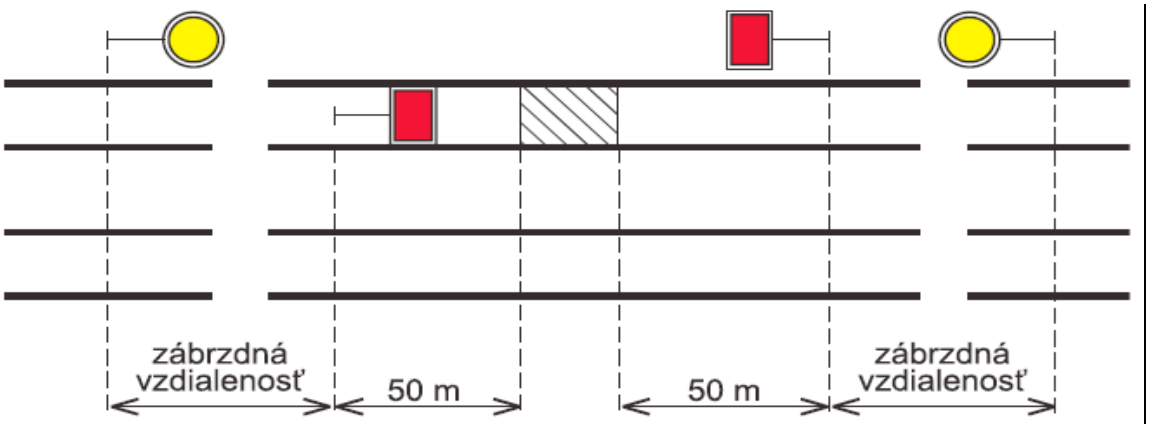
Príklady krytia nezjazdných miest a odstavených vozidiel

A. Krytie nezjazdných miest na šírej trati

a) Na jednokoľajnej trati

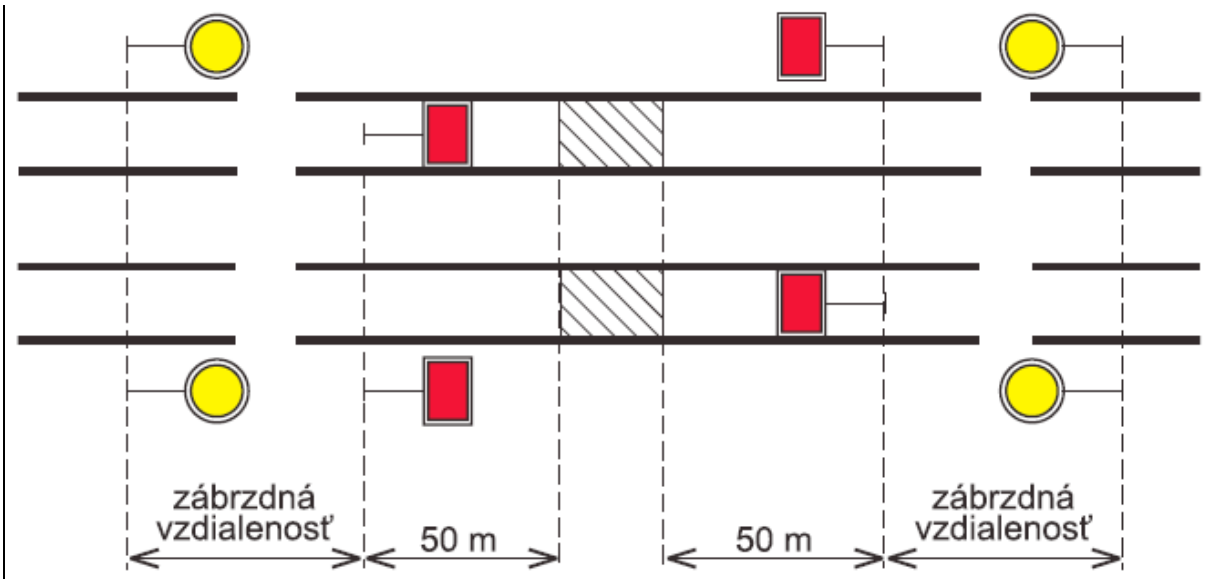


b) Na jednej koľaji dvojkoľajnej trate

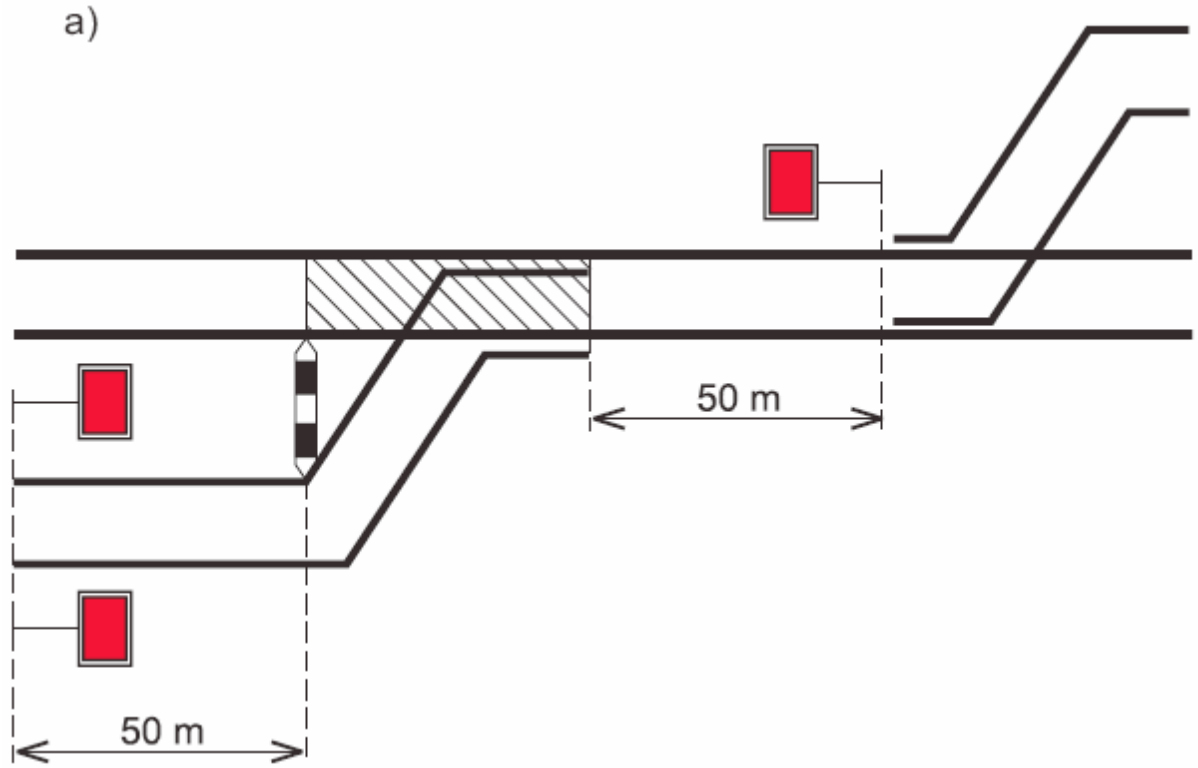


Ž 1

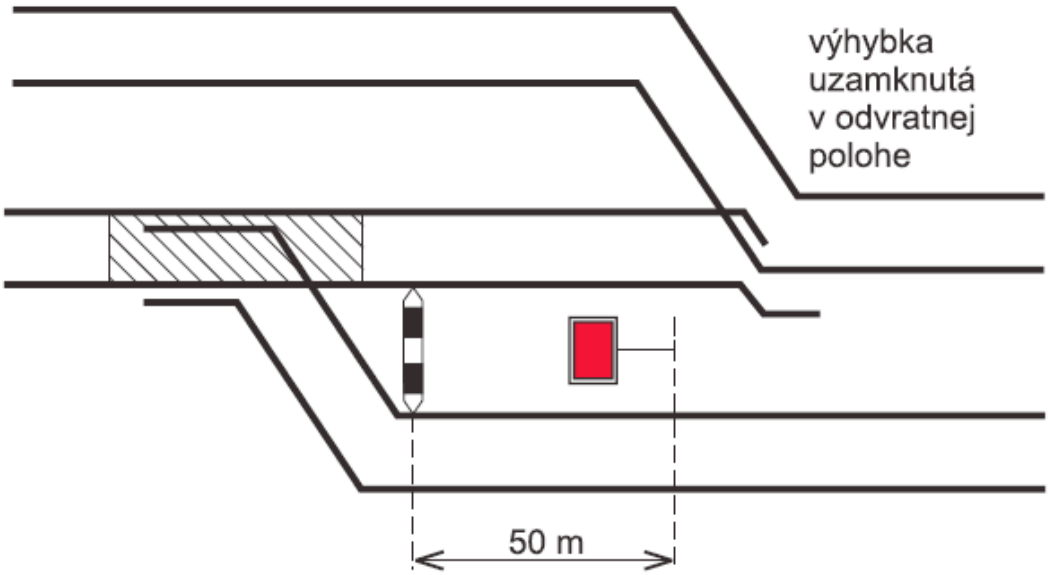
c) Na oboch koľajach dvojkoľajnej trate



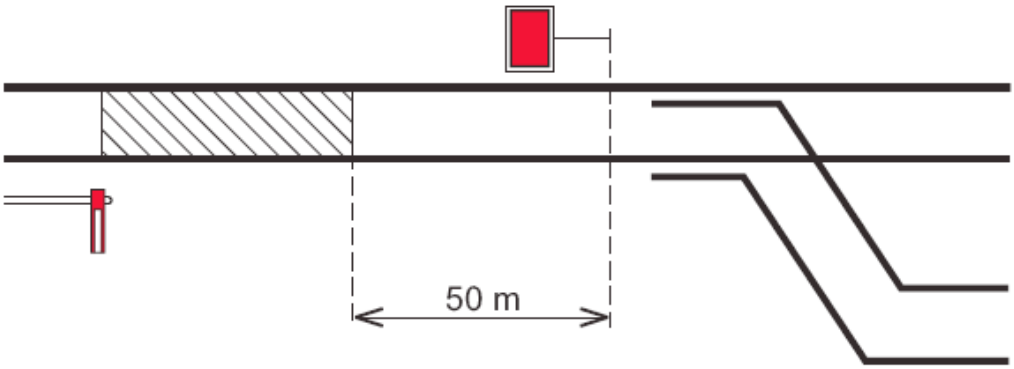
B. Krytie nezjazdných miest v stanici



b)

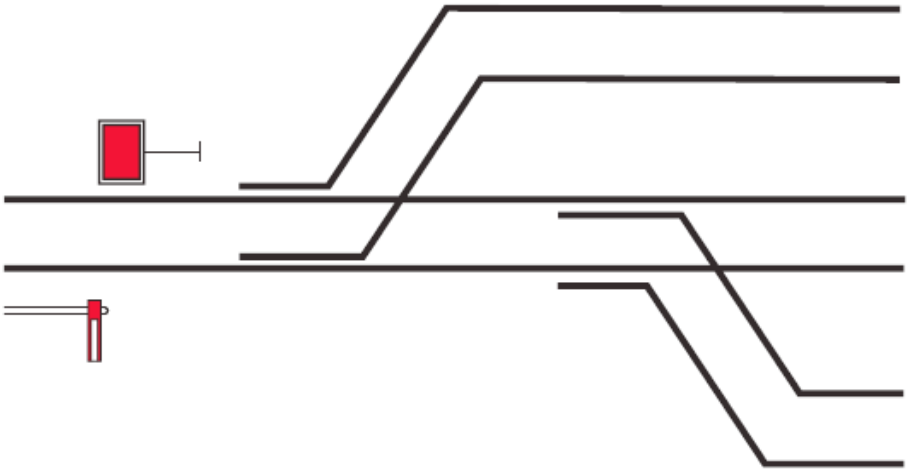


c)

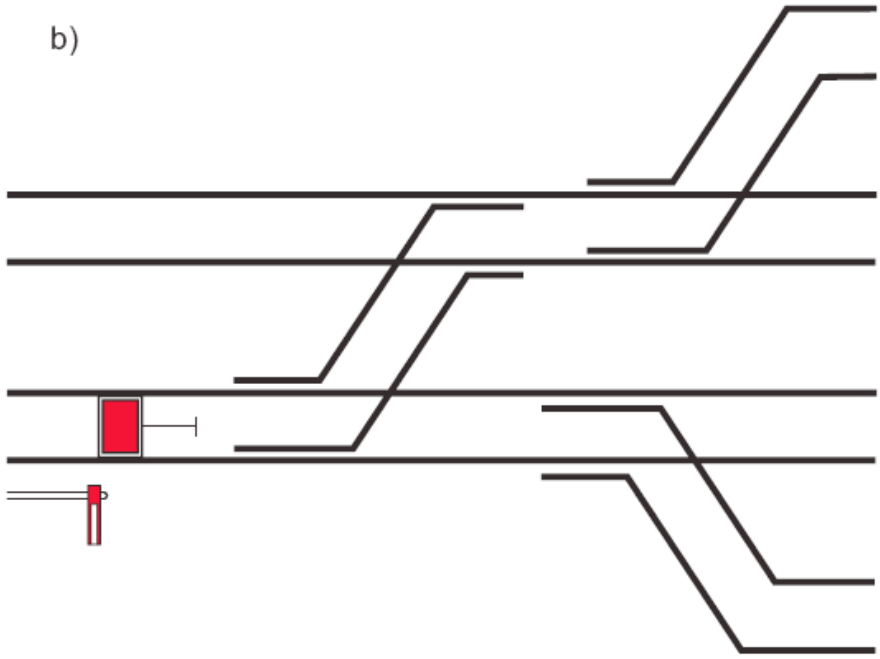


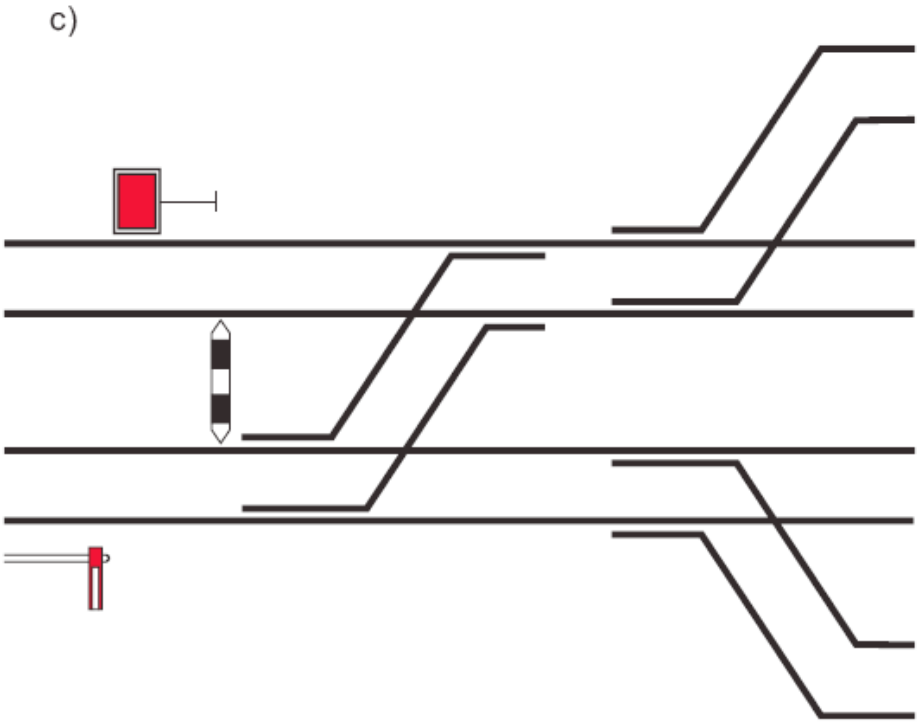
C. Krytie vylúčenej traťovej koľaje

a)



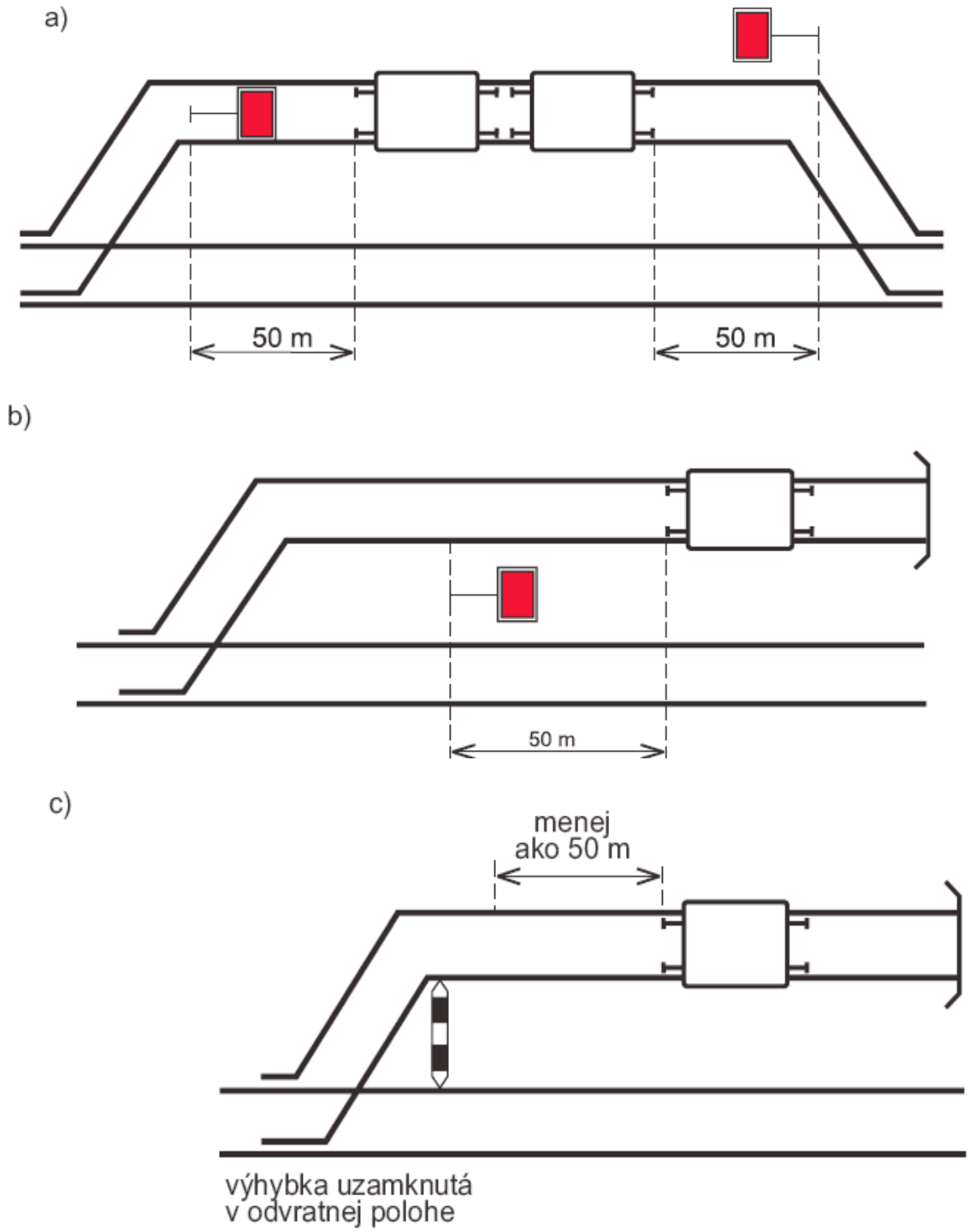
Ž 1





Červená doska sa môže umiestniť najďalej v úrovni vchodového návestidla.

D. Krytie vozidiel na staničných koľajach



VI. Kapitola
Návestidlá obmedzujúce rýchlosť
Návestidlá na trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti

159. Trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na hlavných koľajach, uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**, oznamujú rýchlostníky (traťová rýchlosť). Na rýchlostníky upozorňujú predzvestníky. Traťová rýchlosť pod **10 km.h^{-1}** nie je dovolená.

160. Rýchlostník má tvar obdĺžnikovej dosky alebo terča. Rýchlostník v tvare obdĺžnikovej dosky platí pre všetky dráhové vozidlá.
Rýchlostník v tvare terča platí iba pre činné HDV skupiny prechodnosti “3”.

161. Návesť 55, **Rýchlostník**

Biela obdĺžniková doska alebo terč a na nich čierne číslice

162. Rýchlostník označuje rozhranie medzi dvoma úsekmi trate, pre ktoré sú stanovené rôzne rýchlosti.

V úseku, pre ktorý platí rýchlostník, nesmie byť prekročená rýchlosť udaná číslicou rýchlostníka.

Ak rýchlostník dovoľuje vyššiu rýchlosť, ako bola v predchádzajúcom úseku, smie sa rýchlosť zvyšovať, až keď posledné dráhové vozidlo vlaku minie tento rýchlostník.

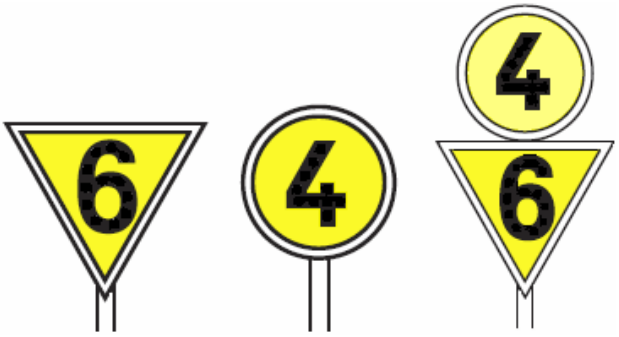
Ak je nad číslicou čierny obraz rušňa v bielom poli, smie vlak zvyšovať rýchlosť ihneď, ako čelo vlaku prejde popri rýchlostníku.

Ak ide o zvýšenie dovolenej rýchlosti pre HDV skupiny prechodnosti “3”, smie vlak zvyšovať rýchlosť ihneď, ak minú rýchlostník všetky činné HDV skupiny prechodnosti “3” zaradené vo vlaku.

163. Ak je na hlavnej koľaji stanovená **iná rýchlosť** pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami a iná pre ostatné vlaky a ak rozdiel rýchlosti je najmenej **10 km.h^{-1} ,** vyznačia sa predmetné rýchlosti dvoma rýchlostníkmi. Rýchlosť, vyznačená na hornom rýchlostníku, platí pre vlaky zostavené z vozidiel s naklápacími skriňami.

V prípade znižovania rýchlosti sa predzvestí len nižšia z uvedených rýchlostí.

164. Návesť 56, **Predzvestník**



Žltý, na vrchole postavený trojuholníkový štít alebo terč s bielym okrajom; na štíte alebo terči čierna číslica

Predzvestník uvádza v desiatkach kilometrov za hodinu zníženú rýchlosť, ktorou smie vlak ísť od rýchlostníka. Ak sa na rýchlostníku výnimočne končí číslo päťkou, na predzvestníku je návestená najbližšia menšia desiatka.

Predzvestník sa umiestňuje (podľa zábrzdnej vzdialenosti) len pred rýchlostník, ktorý oznamuje zníženie rýchlosti jazdy o viac ako **10 km.h^{-1}**.

Rýchlostník od predzvestníka je umiestnený na tratiach

s traťovou rýchlosťou najviac:			
60 km.h^{-1}	**100** km.h^{-1}	**120** km.h^{-1}	**160** km.h^{-1}
na vzdialenosť			
300 m	500 m	700 m	1000 m

165. Rýchlostník nasleduje priamo za predzvestníkom. Podľa potreby môže byť rýchlostník združený s predzvestníkom nasledujúceho rýchlostníka. V takomto prípade je štít predzvestníka umiestnený nad doskou rýchlostníka.

166. Ak je potrebné v staniciach návestiť trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti na vchodovom zhlaví, umiestňujú sa rýchlostníky podľa miestnych pomerov najďalej vedľa krajnej výhybky.

Predzvestník v tvare trojuholníka sa stavia len pred rýchlostník v tvare obdĺžnikovej dosky. Predzvestník v tvare terča sa stavia len pred rýchlostníkom v tvare terča.

Tam, kde bezprostredne za obvodom výhybiek priľahlom k hlavnému návestidlu, ktoré nariaďuje zníženú rýchlosť, začína rýchlostníkom označený rovnaký stupeň zníženej rýchlosti (napr. oblúk na zhlaví), predzvestník sa už neumiestňuje.

167. Neobsadené

Návestidlá na prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti

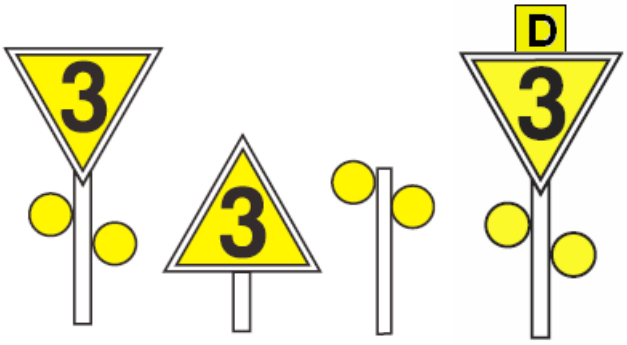
168. Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti cez pracovné alebo porušené miesto v priebežnej traťovej koľaji šírej trate a hlavnej staničnej koľaji sa označuje návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti. Na ostatných dopravných koľajach v stanici sa označuje iba vtedy, ak je po nich dovoľovaná jazda vlaku rýchlosťou vyššou ako je **60 km.h^{-1}.**

Prechodne obmedzená traťová rýchlosť na dopravnej koľaji, ktorá nie je označená návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti, platí pre celú dĺžku dopravnej koľaje, prípadne pre celé zhlavie.

O prechodnom obmedzení traťovej rýchlosti musí byť vodič vyrozumený písomným rozkazom.

Ak je potrebné časovo vymedziť prechodné obmedzenie rýchlosti (k vôli zvýšenej teplote, práce na trati a pod.), označí sa návestidlami pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti doplnenými dodatkovou tabuľkou s čiernym písmenom **D** v žltom poli.
Časové vymedzenie platnosti návestidiel pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti musí byť uvedené v písomnom rozkaze.

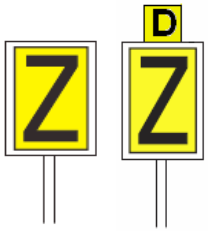
169. Návesť 57, **Predzvestný štít,**



Na vrchole postavený žltý trojuholníkový štít s bielym okrajom, na ktorom je čiernou číslicou označená v desiatkach km za hodinu hodnota prechodne obmedzenej traťovej rýchlosti. Pri nedostatku miesta môže byť štít postavený na základni. Stĺpik návesti sa označí dvoma odrazkami kruhového tvaru žltej farby umiestnenými v nerovnakej výške, pričom pravá odrazka je nižšie. Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.

Ak treba označiť rýchlosť **5 km.h^{-1}**, použije sa zlomok (1/2).

170. Návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**

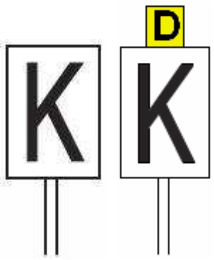


Žltá obdĺžniková tabuľa s bielym okrajom a čiernym písmenom **Z** postavená na výšku.

Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.

Návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti,** označuje miesto, kde začína určené obmedzenie rýchlosti.

171. Návesť 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**



Biela obdĺžniková tabuľa s čiernym písmenom **K** postavená na výšku.

Dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli označuje návestidlo s časovo vymedzenou platnosťou.

Návesť 59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti,** označuje miesto, kde končí určené obmedzenie traťovej rýchlosti. Vlak môže zvýšiť rýchlosť, až keď posledné dráhové vozidlo vlaku prejde okolo návesti

59, **Koniec prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**.

172. Návesť 57, **Predzvestný štít,** sa umiestňuje na zábrzdnú vzdialenosť pred návesť 58, **Začiatok prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti**.

Návesť 57, **Predzvestný štít**, ktorý by mal byť v stanici medzi koľajami, umiestni sa pred krajnú vchodovú výhybku.

Na jednokoľajných tratiach sa koncová tabuľa umiestňuje smere jazdy vľavo od koľaje (na jednom spoločnom stĺpiku so začiatočnou tabuľou alebo každá z nich na samostatnom stĺpiku).

Pri súbehu viac koľají sa návestidlá pre prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti umiestňujú pri krajných koľajach na vonkajšej strane koľaje (koncová tabuľa na zadnej strane začiatočnej tabule pre opačný smer jazdy); na vnútorných koľajach sa predzvestný štít a začiatočná tabuľa umiestňujú vždy vpravo od koľaje, pre ktorú platia (koncová tabuľa na zadnej strane začiatočnej tabule pre opačný smer jazdy).

173. Ak nasledujú dve prechodné obmedzenia rôznych traťových rýchlostí priamo za sebou, nesmie sa predzvestný štít druhého prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti umiestniť pred začiatočnú tabuľu prvého prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti; môže sa však umiestniť vedľa nej. Koncová tabuľa pre prvé prechodne obmedzenie traťovej rýchlosti sa neumiestňuje, na jej mieste sa umiestni začiatočná tabuľa pre druhé prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti.

Ak je rýchlosť druhého prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti vyššia, nemusí sa zachovať zábrzdná vzdialenosť pre umiestnenie jeho predzvestného štítu.

Ak je však úsek prvého prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti kratší ako zábrzdná vzdialenosť a v nasledujúcom úseku je prechodné obmedzenie s rýchlosťou nižšou, predĺži sa úsek prvého prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti podľa potreby tak, aby sa pre druhé prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti dosiahla zábrzdná vzdialenosť.

174. Ak prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti nie je označené, uvedie sa táto skutočnosť v písomnom rozkaze. Úsek prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti sa bližšie vymedzí vhodnými orientačnými miestami (napr. hradlo, zastávka a pod.).

Vlaky, ktoré nemohli byť o neoznačenom úseku prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti vyrozumené písomným rozkazom, prípadne rádiotelefonicky, musia byť zastavené pred miestom prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti a ústne vyrozumené.

175. Neobsadené

Obmedzenie rýchlosti vzhľadom na nápravový tlak

176. Návesť 60a, **Rýchlostník**

Žlté rameno s bielymi priečnymi pásmi a s čiernym okrajom smerujúcim vpravo šikmo dole; v žltých poliach žlté odrazky, pod ramenom biela tabuľka s čiernym číslom; stĺpik má čierne a biele pásy

Návesť 60a, **Rýchlostník**, sa umiestňuje pred mostami, ktoré smú byť vzhľadom na nápravový tlak vozidiel prechádzané len zníženou rýchlosťou.

Návesť 60a, **Rýchlostník**, platí pre vlaky v ktorých sú zaradené vozidlá s nápravovým tlakom vyžadujúcim zníženie rýchlosti. Rýchlosť jazdy sa smie zvyšovať až keď posledné vozidlo opustí most. Ďalej pokračuje rýchlosťou stanovenou predchádzajúcim rýchlostníkom.

Ak sú vo vlaku zaradené vozidlá s nápravovým tlakom vyžadujúcim zníženie rýchlosti, musí to byť uvedené v Správe o zostave vlaku.

Kilometrická poloha návestidla a obmedzenie prechodnosti sa uvedie v **Tabuľkách traťových pomerov**.

177. Návesť 60b, **Predzvestník**

Žlté rameno s bielymi priečnymi pásmi a s čiernym okrajom smerujúcim vpravo šikmo dole; v žltých poliach žlté odrazky, pod ramenom žltý, na vrchole postavený trojuholníkový štít orámovaný s bielym okrajom; na štíte čierna číslica

Návesť 60b, **Predzvestník**, sa umiestňuje pred návesťou 60a, **Rýchlostník,** na vzdialenosť stanovenú pre predzvestníky.

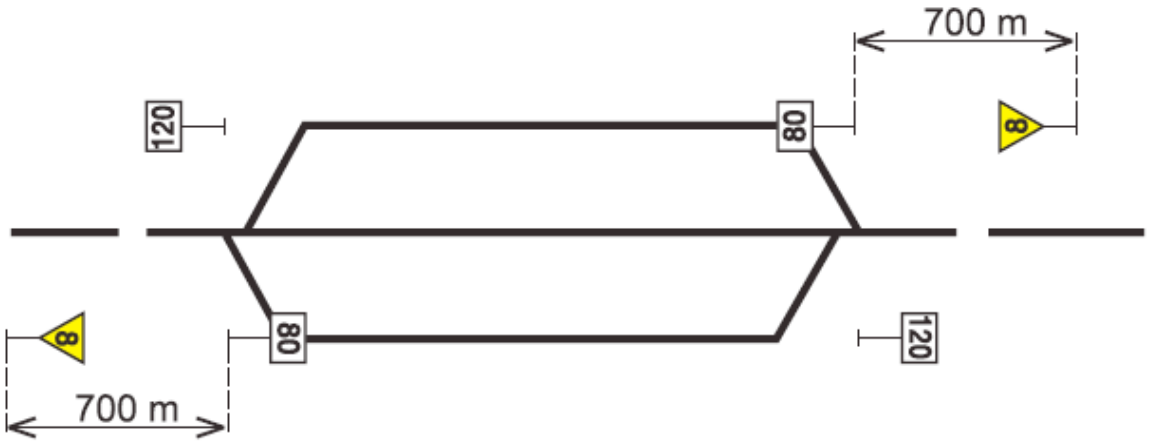
178. Neobsadené

Ž 1

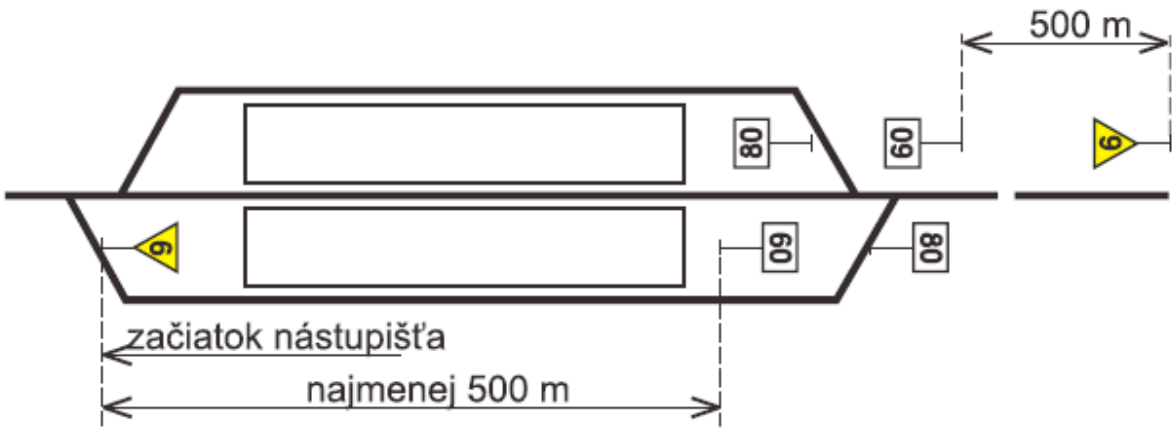
Príklady rozmiestnenia návestidiel na obmedzenie rýchlosti

A. Príklady rozmiestnenia rýchlostníkov a predzvestníkov v stanici:

a) zábrzdná vzdialenosť 1000 m;



b) zábrzdná vzdialenosť 700 m;

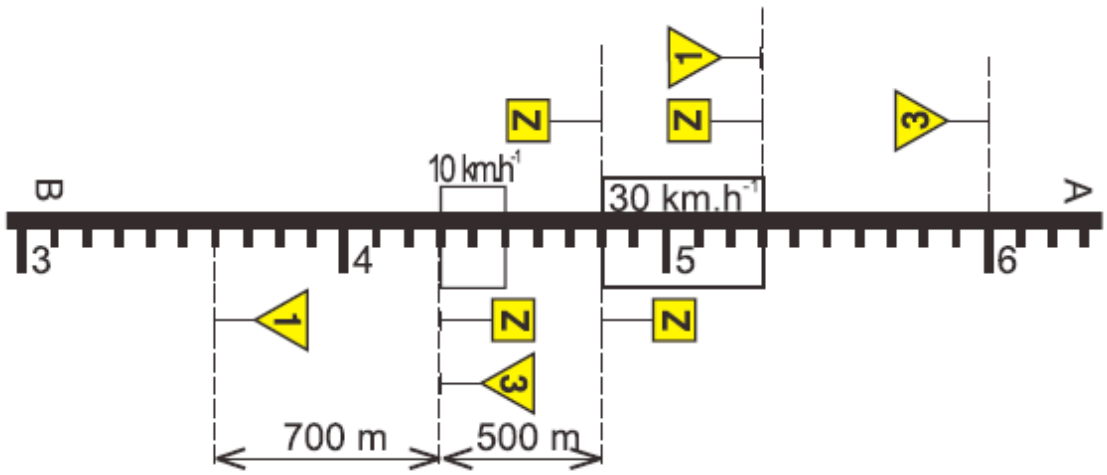


B. Príklady rozmiestnenia predzvestných štítov, začiatočných a koncových tabuliek:

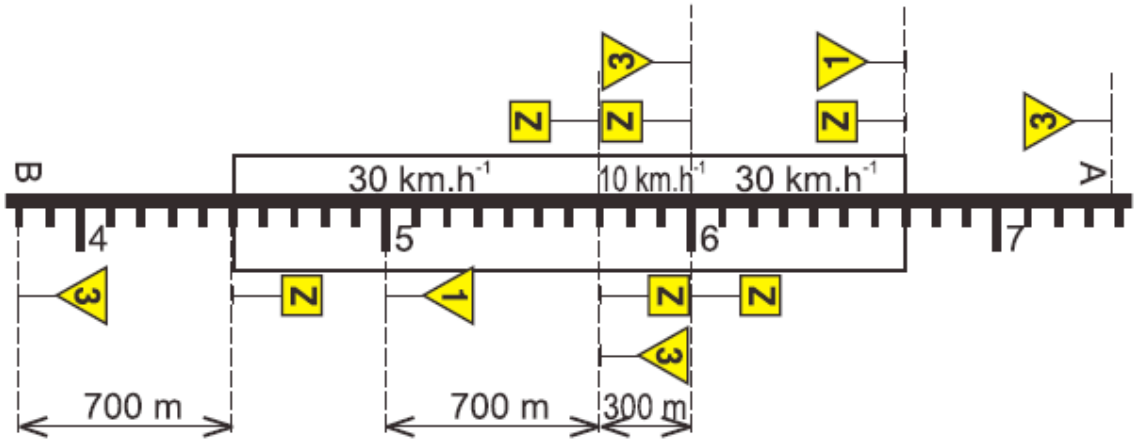
a) Jednokoľajná trať, zábrzdná vzdialenosť 700 m.

Pomalá jazda 10 km.h^{-1} a tesne za ňou 30 km.h^{-1} .

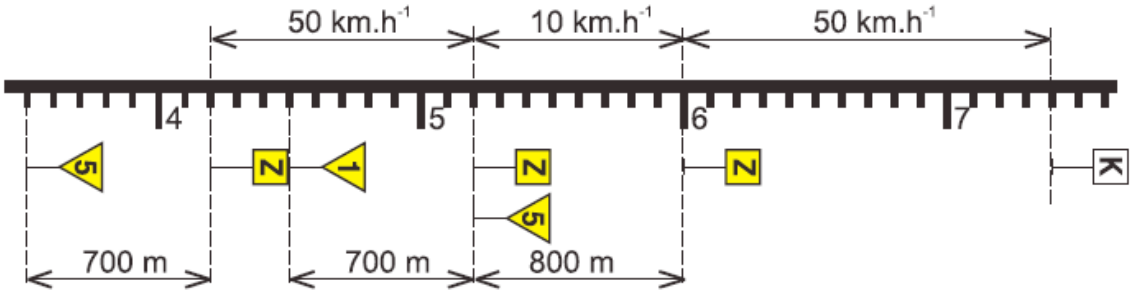
V smere od A nie je dodržaná zábrzdná vzdialenosť medzi predzvestným štítom na 10 km.h^{-1} a začiatkom prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti.



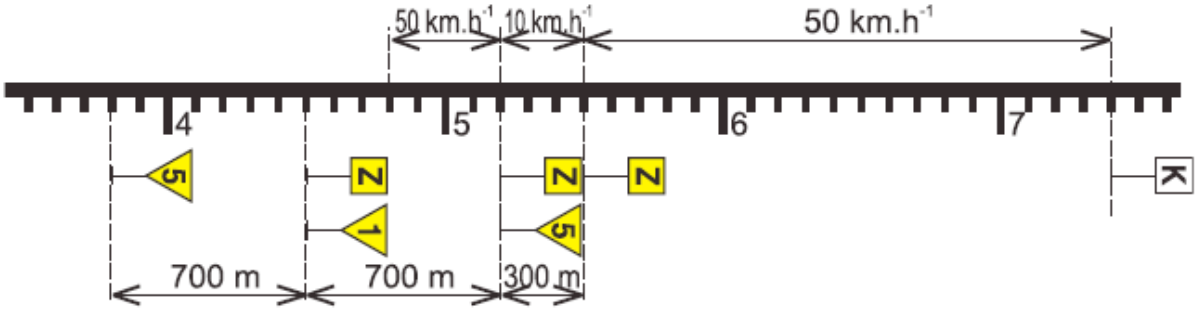
b) Jednokoľajná trať, zábrzdná vzdialenosť 700 m. Krátka pomalá jazda 10 km.h^{-1} uprostred dlhšieho úseku pomalej jazdy 30 km.h^{-1} .



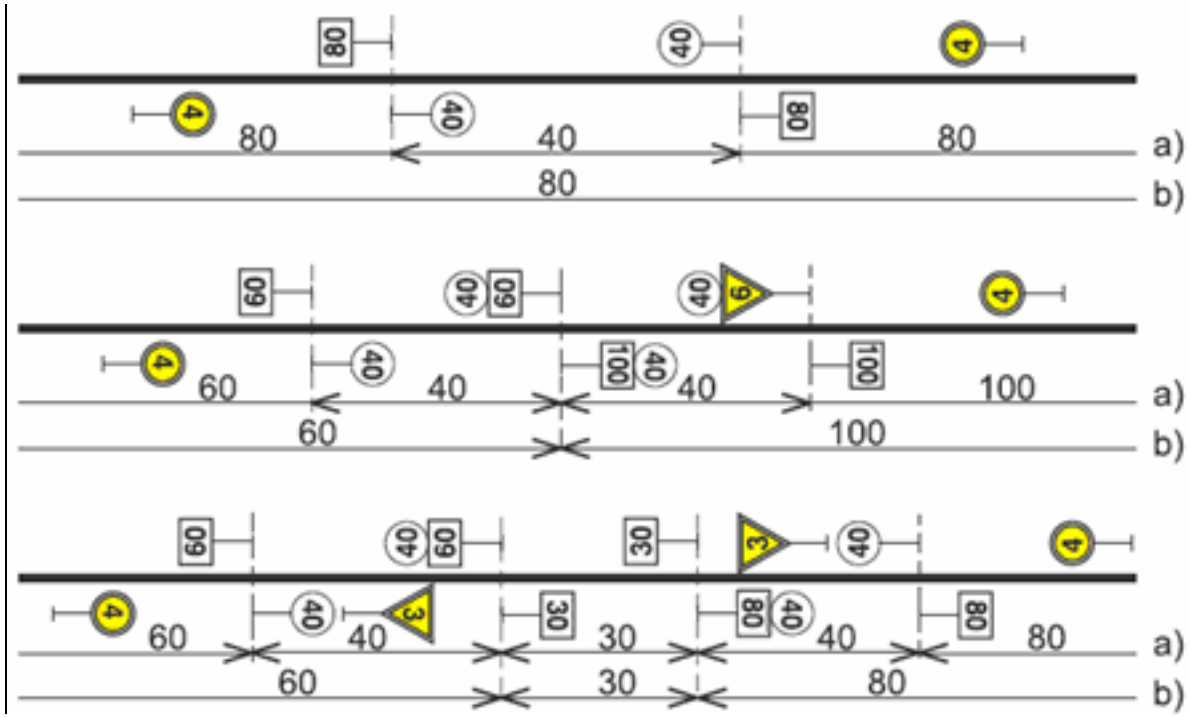
c) Dvojkoľajná trať, zábrzdná vzdialenosť 700 m. Krátka pomalá jazda 10 km.h^{-1} vnútri dlhšieho úseku pomalej jazdy 50 km.h^{-1} . Umiestnenie na zábrzdnú vzdialenosť vychádza:



d) Dvojkoľajná trať, zábrzdná vzdialenosť 700 m. Krátka pomalá jazda 10 km.h^{-1} vnútri dlhšieho úseku pomalej jazdy 50 km.h^{-1} . Umiestnenie druhého a tretieho predzvestného štítu nevychádza na zábrzdnú vzdialenosť:



C Príklady rozmiestnenia predzvestníkov a rýchlostníkov kruhového tvaru:



Vysvetlivky: a) traťová rýchlosť pre skupinu prechodnosti „3“, b) Traťová rýchlosť

VII. Kapitola
Výhybky a výhybkové návestidlá
Všeobecné ustanovenia

179. Pre každú výmenu je určená základná poloha, do ktorej musí byť prestavená po skončení jazdy vlaku, posunu, alebo po skončení čistenia, prehliadky, opravy a pod.

Výmena, ktorá by smerovala v základnej polohe na obsadenú koľaj alebo na nezjazdnú koľaj, prestaví sa, ak je to možné na voľnú (zjazdnú) koľaj.

V staniciach so staničným zabezpečovacím zariadením s cestovým systémom stavania jazdných ciest sa výmeny nemusia prestaviť po ukončení (zrušení) jazdnej cesty do základnej polohy, okrem odvratných výhybiek a výkoľajok manipulačných a vlečkových koľají. Pre ostatné stanice to smie povoliť schvaľovateľ prevádzkového poriadku.

Ak treba odvrátiť nebezpečenstvo, prestaví zamestnanec výmenu podľa situácie na inú vhodnú koľaj.

Základná poloha výmen zapojených do zabezpečovacieho zariadenia je daná záverovou tabuľkou.

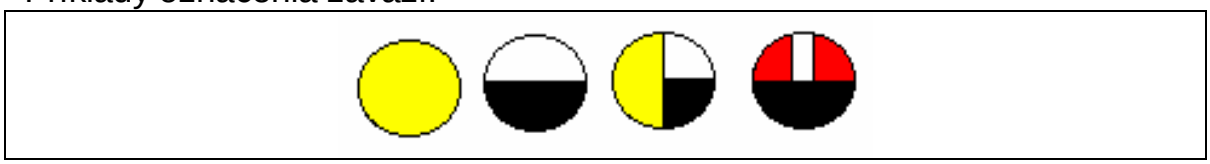
Závažia ústredne prestavovaných výmen musia byť označené žltým náterom.

Základná poloha ručne prestavovaných výmen je vyznačená na závaží čiernobielym náterom tak, že v základnej polohe je závažie obrátené čiernou polovicou k zemi alebo ku koľaji.

Závažie samovratnej výmeny je označené tak, že polovica závažia je natretá žltým náterom a polovica závažia čierno - bielym. V základnej polohe je závažie samovratnej výmeny obrátené žltou polovicou náteru ku koľaji a čiernou štvrtinou k zemi.

Pri ručne prestavovaných výmenách, ktoré nemajú uzáver, má biely náter ich závažia červené okraje.

Príklady označenia závaží:



180. Výmena je správne prestavená:

a) ak je prestavená pre zamýšľanú jazdu;

b) ak prilieha prechodený jazyk k opornici;

c) pri výhybke s prestaviteľnými srdcovkami musí priliehať hrot srdcovky ku krídlovej alebo kolenovej koľajnici;

d) ak sú závery výmeny a uzávery prestaviteľnej srdcovky správne uzavreté;

e) ak nie sú spojovacie tyče a ich spojenia viditeľne poškodené;

f) ak správne zaklesne západka výmenovej páky pri mechanicky prestavovaných výmenách, alebo ak sa objaví optická kontrola (clona, svetlo) pri výhybkách prestavovaných elektricky alebo pneumaticky, prípadne pri ručne prestavovaných výmenách ústredne závorovaných, ak zaklesne správne západka závorníkovej páky;

g) ak súhlasí návesť výhybkového návestidla s polohou výmeny; pri križovatkových výhybkách s prestaviteľnými srdcovkami je táto podmienka splnená, ak spoločné návestné teleso návestí (pre výmeny a prestaviteľné srdcovky) správny návestný znak.

Za správne prestavenie výmeny je zodpovedný zamestnanec, ktorý výmenu prestavil. Správnu polohu výmeny zistí:

- pri ručne prestavovaných výhybkách a výhybkách s prestaviteľnými srdcovkami podľa odseku a), b), c), e), g), ak nie je záver výmeny zakrytý aj podľa d);
- pri miestne a ústredne prestavovaných výmenách a výhybkách s prestaviteľnými srdcovkami podľa a), f) a ak vidí zamestnanec na výhybkové návestidlo aj podľa g).

Ak návestí výhybkové návestidlo návesť pochybnú alebo neúplnú, nesmie byť cez túto výhybku dovolená jazda vlaku alebo posunujúceho dielu, dokiaľ sa oprávnený zamestnanec nepresvedčí, že je výmena správne postavená.

Pred prvou jazdou posunujúceho dielu cez výhybku, ktorú neobsluhuje určený zamestnanec (výpravca, výhybkár apod.) ale sám zamestnanec oprávnený riadiť posun, musí tento zamestnanec zistiť správne postavenie výmeny.

181. Pre jazdy vlakov prestavuje výmeny výpravca alebo na to určený zamestnanec na jeho rozkaz daný obsluhou zabezpečovacieho zariadenia, telefonicky, rádiotelefonicky, rozhlasom alebo ústne.

Pri posune prestavuje výmeny na to určený zamestnanec podľa predchádzajúcej dohody so zamestnancom oprávneným riadiť posun.

182. Zamestnanec, ktorý prestavuje výmenu je povinný sa presvedčiť pred jej prestavením pohľadom na výhybku, či nie je obsadená vozidlami alebo vyčkať na hlásenie určeného zamestnanca.

183. Výmeny nie je dovolené prestavovať pod pohybujúcimi sa vozidlami s výnimkou potreby odvrátenia hroziaceho nebezpečenstva.

184. Vozidlo, ktoré svojou jazdou násilne prestavilo (rozrezalo) výmenu nezapnutú na samovratnú činnosť, nemôže byť zastavené, pokiaľ úplne neprejde výhybku, iba ak je jeho ďalšia jazda nebezpečná. Jazda opačným smerom cez násilne prestavenú výmenu je zakázaná.

Každý zamestnanec, ktorý takéto násilné prestavenie výmeny zaviní alebo spozoruje, je povinný to ihneď ohlásiť výhybkárovi a výpravcovi.

185. Každú poruchu výhybky treba ihneď ohlásiť obsluhujúcemu zamestnancovi a výpravcovi. Ak porucha zjavne ohrozuje bezpečnosť dopravy, nedovolí sa pohyb vozidiel cez výhybku a nezjazdná výhybka sa kryje.

186. Ak sa pokazí zariadenie, ktorým je výmena zabezpečená (závorník, prestavník, mechanická zámka), prípadne ak treba znemožniť prestavenie výmeny pri výlukách koľají, strate kľúča a pod., musí byť výmena zaistená prenosnou výmenovou zámkou a musí sa za jazdy vlaku strážiť. Výmena sa považuje za stráženú, ak na ňu zamestnanec vidí zo svojho stanovišťa.

Ak je výmena zaistená prenosnou uzamykateľnou zámkou (alebo inou funkčne obdobnou zámkou), nemusí byť strážená.

187. Výmeny výhybiek s prestaviteľnými srdcovkami, musia byť vybavené vždy výmenovými a odtlačnými zámkami. Tieto zámky sa používajú pri poruche zariadenia, ktorým je výmena alebo prestaviteľná srdcovka zabezpečená.

188. Správna poloha ručne prestavovaných výmen, ktoré nemajú uzáver, musí byť pri posune proti hrotu kontrolovaná hákom výmenovej zámky; výmenu nie je nutné uzamykať. Ak je záverný hák výmenovej zámky poškodený, musí byť výmena zaistená prenosnou výmenovou zámkou.

189. Pri jazde cez výhybky, a počas brzdenia pri rýchlosti nižšej ako 20 $km.h^{-1}$ je potrebné mimo prípadov núdze vyvarovať sa použitiu pieskovania na HDV.

Kľúče od výmenových zámok

190. Každá mechanická zámka pre zabezpečenie výmen a výkoľajok musí mať hlavný a náhradný kľúč.

Hlavné kľúče od výmenových zámok uzamknutých pre vlakovú cestu, ktoré nie sú zapojené do zabezpečovacích zariadení, uschová prednosta stanice.

191. Náhradné kľúče musia byť jednotlivo zapečatené a uložené v jednotlivých dopravniach oddelene od hlavných kľúčov v uzamykateľnej skrinke. Kľúče od tejto skrinky má v úschove zamestnanec určený prevádzkovým poriadkom.

Náhradné kľúče môže vydať len výpravca (iný zamestnanec smie náhradné kľúče vydať len s jeho súhlasom), a to len vtedy, ak sa hlavný kľúč stratí, poškodí alebo zabudne, alebo ak je zo služobných dôvodov potrebné odomknúť zámku náhradným kľúčom (napr. pri prehliadke oprávneným zamestnancom).

Použitie náhradného kľúča sa zaznamenáva v osobitnom zápisníku s uvedením označenia kľúča, príčiny, času, kedy bol náhradný kľúč vydaný, komu bol vydaný a kedy bol vrátený. Záznamník je uložený v skrinke s náhradnými kľúčami. Určený zamestnanec, ktorý kľúče pečatí, zapíše do záznamníka dátum a čas, kedy boli kľúče opäť zapečatené a svoje priezvisko.

192. V neobsadenej dopravni oprávnený zamestnanec môže odomknúť skrinku a použiť náhradné kľúče len so súhlasom výpravcu. Výpravca môže dať súhlas len vtedy, ak nie je na trati zo susednej dopravne žiadny vlak. Výpravca zapíše do Telefónneho zápisníka súhlas na použitie náhradných kľúčov a ohlásenie ich vrátenia.
Použitie kľúčov zapíše oprávnený zamestnanec do Záznamníka o použití náhradných kľúčov spolu s poradovými číslami z Telefónneho zápisníka výpravcu.

193. Zamestnanec, ktorý použije náhradný kľúč, zodpovedá za to, že ho vráti v stanovenom čase. Preberajúci zamestnanec je povinný zabezpečiť, aby kľúč, prípadne zväzok kľúčov bol opäť zapečatený.

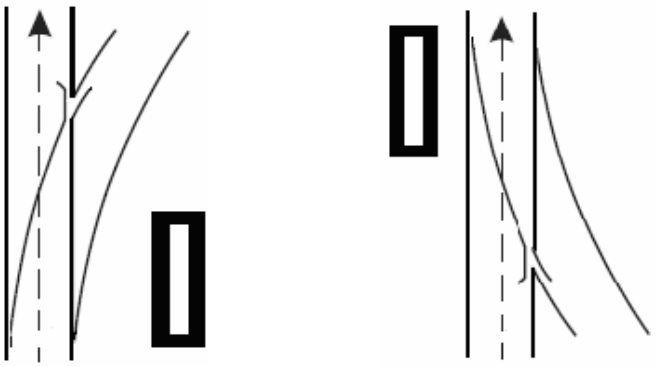
194. Ak sa stratí hlavný alebo náhradný kľúč, musí sa čo najskôr zmeniť typ ozubenia zámky. Kým sa stratený kľúč nenájde alebo typ ozubenia zámky nezmení, musí sa strata uvádzať v odovzdávke služby výpravcov a výhybkárov.

195. Neobsadené

Návestidlá jednoduchých a obojstranných výhybiek

196. Výhybkové návestidlá návestia, pre ktorý smer jazdy je výmena prestavená.

197. Návesť 61, **Jazda priamym smerom**



Stojatý biely obdĺžnik s čiernym okrajom, obrátený proti obom jazdným smerom.

Návesť 61, **Jazda priamym smerom**, sa používa na jednoduchých výhybkách pre jazdu proti hrotu aj po hrote priamym smerom.

198. Návesť 62, **Jazda proti hrotu**

a) vpravo

b) vľavo

Biela šípka v čiernom poli smerujúca z dolného ľavého alebo dolného pravého rohu šikmo nahor; hrot šípky označuje smer odbočenia

Návesť 62, **Jazda proti hrotu** vpravo alebo vľavo, sa používa na jednoduchých, obojstranných a oblúkových výhybkách pre jazdu proti hrotu.

Na označenie jazdy proti hrotu v pravo alebo vľavo je rozhodný pohľad proti hrotu jazyka výhybky.

199. Návesť 63, **Jazda po hrote**

a) sprava

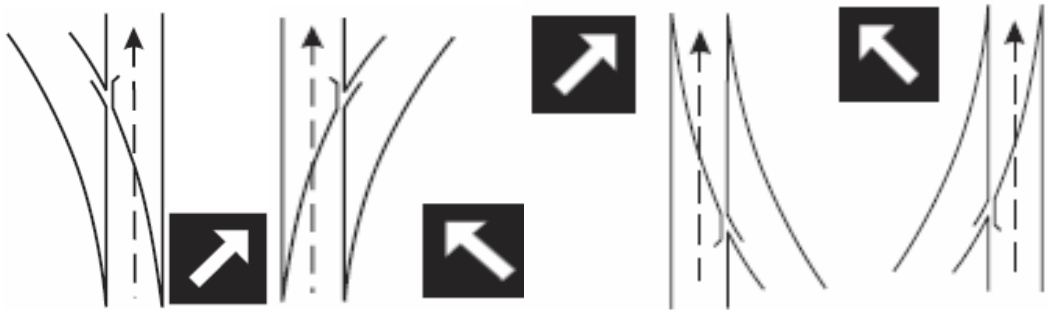
b) zľava

Biela šípka v čiernom poli smerujúca z dolného ľavého alebo dolného pravého rohu šikmo nahor; šípka označuje jazdu z pravej alebo z ľavej vetvy výhybky.

Návesť 63, **Jazda po hrote**, sa používa na jednoduchých obojstranných a oblúkových výhybkách pre jazdu sprava alebo zľava.

Na označenie jazdy po hrote sprava alebo zľava je rozhodný námedzník príslušnej výhybky

200. Návesť 62, **Jazda proti hrotu** a návesť 63, **Jazda po hrote** sa používa aj na jednoduchých výhybkách pri jazde do priameho smeru.



Biela šípka v čiernom poli smerujúca z dolného ľavého alebo dolného pravého rohu šikmo nahor; hrot šípky označuje smer jazdy z pravej alebo z ľavej vetvy výhybky

201. Návesť 64, **Jazda proti hrotu**

a) vpravo b) vľavo

Biely šíp v čiernom poli; hrot šípu označuje smer odbočenia

Návesti 62**, Jazda proti hrotu** vpravo alebo vľavo, sa používa na jednoduchých výhybkách pre jazdu vľavo alebo v pravo.

202. Návesť 65, **Jazda po hrote sprava i zľava**

Biely ležatý obdĺžnik v čiernom poli

Ž 1

Návesť 63, **Jazda po hrote sprava i zľava**, sa používa na jednoduchých výhybkách pre jazdu po hrote sprava alebo zľava.

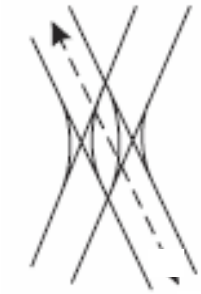
203. Návesti 62, **Jazda proti hrotu**, a 63, **Jazda po hrote,** sa používajú aj na polovičnej križovatkovej výhybke.

204. Návesti 62, **Jazda proti hrotu,** 63, **Jazda po hrote** na jednoduchých výhybkách pri jazde do priameho smeru, návesť 64, **Jazda proti hrotu** a návesť 65, **Jazda po hrote sprava i zľava,** podľa článkov 200., 201., a 202 a sa nesmú novo zriaďovať!

205. Neobsadené

Návestidlá križovatkových výhybiek

206. Návesť 67, **Jazda priamym smerom sprava doľava**



Dva biele obdĺžnikové šípy v čiernom poli (hroty k sebe) smerujúce z pravého dolného rohu šikmo nahor

207. Návesť 68, **Jazda priamym smerom zľava doprava**

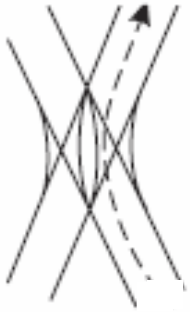
Dva biele obdĺžnikové šípy v čiernom poli (hroty k sebe) smerujúce z ľavého dolného rohu šikmo naho

208. Návesť 69, **Jazda vedľajším smerom zľava doľava**

Dva biele obdĺžnikové šípy v čiernom poli (hroty k sebe) tvoriace uhol otvorený vľavo

Dva biele obdĺžnikové šípy v čiernom poli (hroty k sebe) tvoriace uhol otvorený vľavo

209. Návesť 70, **Jazda vedľajším smerom sprava doprava**



Dva biele obdĺžnikové šípy v čiernom poli (hroty k sebe) tvoriace uhol otvorený vpravo

210. Návesti 67, **Jazda priamym smerom sprava doľava,** 68, **Jazda priamym smerom zľava doprava,** 69, **Jazda vedľajším smerom zľava doľava,** a 70, **Jazda vedľajším smerom sprava doprava**, sa používajú na križovatkových výhybkách pre jazdy z jednotlivých smerov.

211. Neobsadené

VIII. Kapitola
Návesti a návestidlá pri posune
Ručné návesti, zvukové návesti a návesti neprenosných návestidiel

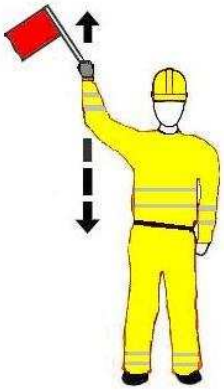
212. Na riadenie posunu sa používajú ručné návesti, zvukové a návesti neprenosných návestidiel.

Ak je posun riadený ručnými návesťami dávanými zamestnancom, ktorý posunujúci diel sprevádza, musia sa tieto návesti dávať počas celého posunu.

Ručné návesti pre posun sa dávajú za dňa červenou zástavkou; výhybkári dávajú ručné návesti pre posun žltou zástavkou.

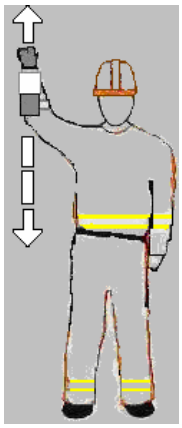
213. Návesť 71, **Vzdialiť**

Denný znak



Zvislé pohyby zástavkou

Nočný znak



Ako denný znak; namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

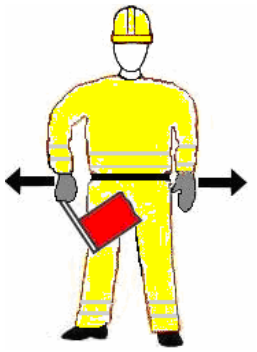
Návesť sa podľa potreby doplní jedným dlhým zvukom návestnej píšťalky.

[redacted]

Návesť 71, **Vzdialiť,** nariaďuje pohyb vozidla smerom od zamestnanca, ktorý ju dáva.

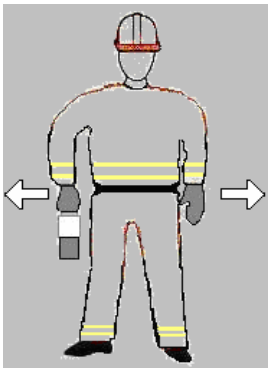
214. Návesť 72, **Priblížiť**

Denný znak



Vodorovné dlhé pohyby zástavkou

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

Návesť sa podľa potreby doplní dvoma dlhými zvukmi píšťalky.

[redacted]

Návesť 72, **Priblížiť,** nariaďuje pohyb vozidla smerom k zamestnancovi, ktorý ju dáva.

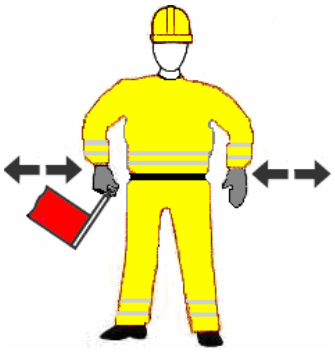
215. Návesť 72, **Priblížiť,** sa nesmie dávať na priecestí. Táto návesť sa musí dávať tak, že zamestnanec bude stáť mimo priecestia, aby túto návesť neprevzali užívatelia pozemnej komunikácie alebo použije návesť 74, **Popotiahnuť**.

216. Pre návesť 71, **Vzdialiť**, a návesť 72, **Priblížiť**, je smerodajné miesto, z ktorého zamestnanec dáva návesť. Ak je zamestnanec v úrovni vodiča, dá príkaz ústne alebo naznačí smer pohybu rukou.

217. Návesť 73, **Stlačiť**

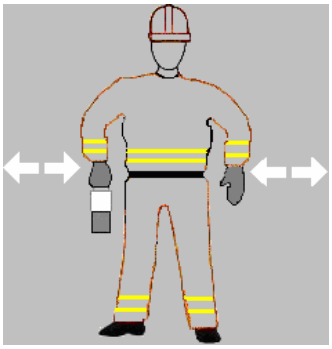
a) Ručná návesť.

Denný znak



Krátke vodorovné pohyby rukami k sebe a od seba; v jednej ruke drží zamestnanec zástavku

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

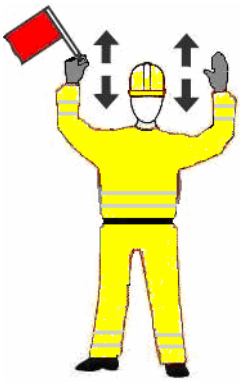
b) Zvuková návesť

● ● Dva krátke zvuky píšťalky rýchlo za sebou

Návesť 73, **Stlačiť,** nariaďuje stlačiť dráhové vozidlá, aby sa mohli spojiť alebo rozpojiť.

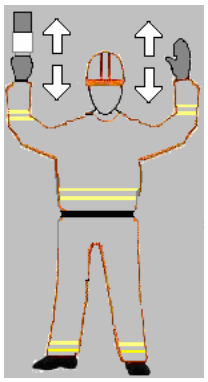
218. Návesť 74, **Popotiahnuť**

Denný znak



Krátke zvislé pohyby vzpaženými rukami; v jednej ruke drží zamestnanec zástavku

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

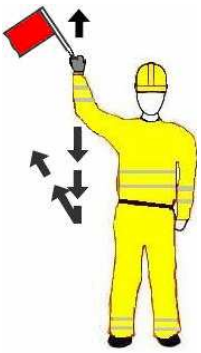
Ž 1

Návesť sa vždy doplní jedným alebo dvoma dlhými zvukmi na píšťalke (podľa požadovaného smeru pohybu) ako návesť 71, **Vzdialiť** alebo 72, **Priblížiť**.

219. Návesť 74, **Popotiahnuť,** dáva sa vtedy, ak ide o krátky pohyb vozidiel.

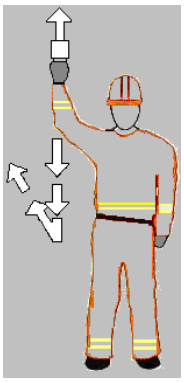
220. Návesť 75, **Odraz**

Denný znak



Voľný pohyb ruky držiacej zástavku zhora nadol a potom rýchlo vpravo šikmo hore

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

Návesť sa podľa potreby doplní jedným dlhým a jedným krátkym zvukom na píšťalke. ▬ ●

Návesť 75, **Odraz,** nariaďuje upraviť jazdu posunujúceho HDV tak, aby sa odrazili posunované vozidlá

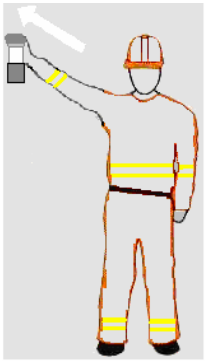
Po návesti 75, **Odraz**, vodič zastaví posunujúci diel na návesť 77, **Stoj,** alebo ak stratí z dohľadu posunovača, ktorý dal návesť 75, **Odraz.**

221. Návesť 76, **Pomaly**

Denný znak

Ruka držiaca zástavku šikmo nahor

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

Návesť sa podľa potreby doplní niekoľkými dlhými zvukmi na píšťalke.

Návesť 76, **Pomaly,** nariaďuje vodičovi, ktorý vedie dráhové vozidlo, znižovať rýchlosť pri posune a očakávať návesť 77, **Stoj**.

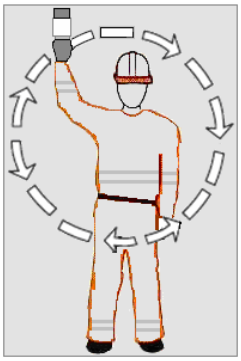
222. Návesť 77, **Stoj**

a) Ručná návesť.

Denný znak

Kruhové pohyby zástavkou v natiahnutej ruke alebo len rukou

Nočný znak



Ako denný znak, namiesto zástavky ručný lampáš s bielym svetlom

b) Zvuková návesť.

● ● ● Tri krátke zvuky na píšťalke rýchlo za sebou

Na viditeľnú alebo zvukovú návesť 77, **Stoj,** musí vozidlo čo najskôr zastaviť.

223. Návesť 78, **Výhybka je uvoľnená**

● ● Dva krátke zvuky trúbkou alebo húkačkou

Návesťou 78, **Výhybka je uvoľnená**, oznamuje zamestnanec oprávnený riadiť posun (vodič), že vozidlá prešli za námedzník (pri jazde proti hrotu) alebo jazyk výmeny (pri jazde po hrote) ak nevidí výhybkár na námedzník a ak sa nemôže zamestnanec oprávnený riadiť posun (vodič) s výhybkárom dorozumieť inak.

224. Návesť 79, **Výmeny sú prestavené**

● Jeden krátky zvuk trúbkou alebo húkačkou

Návesťou 79, **Výmeny sú prestavené,** oznamuje zamestnanec obsluhujúci výhybky zamestnancovi oprávnenému riadiť posun, že výmeny sú pre zamýšľaný posun prestavené. Táto návesť sa používa v tých prípadoch, kedy prestavenie nie je oznámené príslušnou návesťou neprenosného návestidla alebo ústne.

225. Návesť 80, **Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun**

Jeden dlhý a dva krátke zvuky trúbkou alebo húkačkou štyrikrát opakované

Návesťou 80, **Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun,** oznamuje zamestnanec obsluhujúci výhybky zamestnancovi oprávnenému riadiť posun rozkaz výpravcu na uvoľnenie vlakovej cesty a na zastavenie rušiaceho posunu.

226. Návesti 78, **Výhybka je uvoľnená,** 79, **Výmeny sú prestavené,** sa používajú v staniciach s ústredne prestavovanými výmenami, návesť 80, **Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun,** aj v staniciach s ručne prestavovanými výmenami, ak je prechodne obmedzený rozhľad alebo ak je sťažené vzájomné dorozumenie výhybkára so zamestnancom oprávneným riadiť posun (vodičom).

Prevádzkový poriadok podľa potreby určí, ako sa vyrozumie výhybkár o po-

sunových cestách na jednotlivé koľaje a aké skupiny zvukov sa pre tento účel používajú.

227. Ručné návesti pre posun dáva zamestnanec oprávnený riadiť posun sám alebo prostredníctvom určeného zamestnanca.

228. Ručné návesti pre posun sa dávajú tak aby:

- bolo zrejmé, že sa vzťahujú len na vlastný posun;
- nimi nemohla byť rušená jazda vlakov.

Návesti sa dávajú spravidla na strane vodiča, ak je koľaj v oblúku, potom vo vnútri oblúka.

229. Ak dĺžka posunujúceho dielu alebo iné okolnosti sťažujú vodičovi pozorovanie návestí, určí zamestnanec oprávnený riadiť posun na sprostredkovanie návestí jedného alebo aj viac posunovačov.

230. Posunovači sa rozdelia pri posunovaných vozňoch (t.j. vedľa nich aj na nich) tak, aby vodič alebo zamestnanec, ktorý je určený na sprostredkovanie návestí mohol pozorovať ich návesti včas a bez pochybností.

231. Ak nemôže vodič, alebo zamestnanec, ktorý je určený na sprostredkovanie návestí ďalej návesti pozorovať, prípadne návesti sa prestali dávať, musí vodič posunujúci diel zastaviť (zamestnanec určený na sprostredkovanie návestí musí dať návesť 77, **Stoj**).

232. Zamestnanec oprávnený riadiť posun môže ústne prikázať jazdu vodičovi ťahaného posunujúceho dielu smerom ku koncu výťažnej koľaje, alebo po určené návestidlo platné pre posun bez toho, aby pre tento posun boli dávané ručné návesti pre posun.

233. Neobsadené

Označovanie zriaďovacích a spádoviskových návestidiel

234. Zriaďovacie a spádoviskové (kmeňové aj opakovacie) návestidlá majú na stožiari modré a biele pásy.

Trpasličie zriaďovacie návestidlá (kmeňové aj opakovacie) majú na podstavci modrý štítok s bielym okrajom a s bielym označením návestidla.

Ak je zriaďovacie (opakovacie spádoviskové) návestidlo zlúčené s hlavným návestidlom, má stožiar označenie hlavného návestidla.

235. Neobsadené

Svetelné zriaďovacie návestidlá

236. Svetelné zriaďovacie návestidlá sú stožiarové alebo trpasličie; môžu byť zlúčené s hlavným návestidlom.

237. Návesť 81, **Posun zakázaný**

Modré svetlo

Návesť 81, **Posun zakázaný,** zakazuje posunovať za návestidlo.

Ak sú svetelné zriaďovacie návestidlá zlúčené s hlavným návestidlom, zakazuje posun návesť 1, **Stoj** (červené svetlo).

238. Návesť 82, **Posun dovolený**

Biele svetlo

Návesť 82, **Posun dovolený,** dovoľuje posunovať za návestidlo.

Ak je svetelné zriaďovacie návestidlo skupinové – platí pre viac koľají, návesť 82, **Posun dovolený,** nie je povolením na začatie posunu.

239. Svetelné odchodové (cestové) návestidlo označené červenými a bielymi pásmi nerovnakej výšky, môže návestiť návesť 82, **Posun dovolený**, v niektorých prípadoch môže biele svetlo svietiť zároveň s červeným svetlom.

240. Neobsadené

Opakovacie svetelné zriaďovacie návestidlá

241. Kde pre nepriaznivé rozhľadové pomery (oblúk, časté tlačenie dlhých posunujúcich dielov) je potrebné upozorniť vodiča na návesť zriaďovacieho návestidla, zriaďujú sa opakovacie svetelné zriaďovacie návestidlá v potrebnom počte a v primeranej vzdialenosti pred kmeňovým zriaďovacím návestidlom. Opakovacie svetelné zriaďovacie návestidlá sú spravidla trpasličie; pri dopravnej koľaji sú vždy trpasličie.

242. Ak návestí kmeňové zriaďovacie návestidlo návesť 81, **Posun zakázaný**, nesvieti na opakovacích svetelných zriaďovacích návestidlách žiadne svetlo; v tomto prípade sa môže posunovať najďalej ku kmeňovému zriaďovaciemu návestidlu.

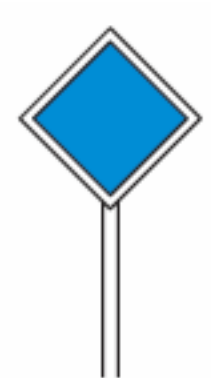
243. Ak návestí kmeňové zriaďovacie návestidlo návesť 82, **Posun dovolený,** svieti na opakovacích svetelných zriaďovacích návestidlách biele svetlo; v tomto prípade sa môže posunovať za kmeňové svetelné zriaďovacie návestidlo.

244. Neobsadené

Mechanické zriaďovacie návestidlá

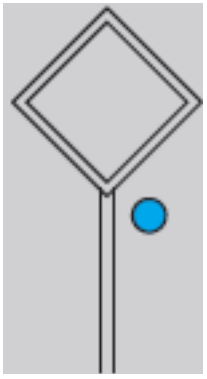
245. Návesť 83, **Posun zakázaný**

Denný znak



Štvorcová na vrchole postavená modrá doska s bielym okrajom

Nočný znak

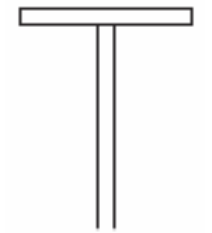


Modré svetlo

Návesť 83, **Posun zakázaný,** zakazuje posunovať za návestidlo.

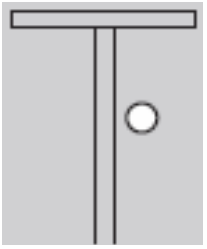
246. Návesť 84, **Posun dovolený**

Denný znak



Doska vo vodorovnej polohe

Nočný znak



Biele svetlo

Návesť 84, **Posun dovolený,** dovoľuje posunovať za návestidlo.

Ak je mechanické zriaďovacie návestidlo skupinové návesť 84, **Posun dovolený,** nie je povolením na posun.

247. Mechanické zriaďovacie návestidlá môžu byť v posunovacích obvodoch na točniach, presuvniach, výkoľajkách, na konci slepých koľají a na vrátach zriadených nad koľajami. Tieto návestidlá nemajú návesť 84, **Posun**

dovolený, namiesto nej návestia na točniach, presuvniach, výkoľajkách a na koľajových zábranách biely stojatý obdĺžnik.

Na mechanických zriaďovacích návestidlách na výkoľajkách a na konci slepých koľají môžu byť na zadnej strane použité pre kontrolu svietenia zakazujúcej návesti dve kruhové plôšky (bielych svetiel) vodorovne vedľa seba.

248. Neobsadené

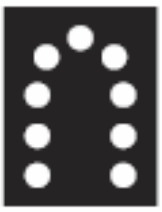
Spádoviskové návestidlá

249. Spádoviskovými návestidlami sa riadi v zriaďovacom obvode spúšťanie vozňov cez zvážny pahorok. Spádoviskové návestidlá sa umiestňujú vpravo alebo vľavo od koľaje, prípadne nad koľajou (podľa miestnych pomerov).

Kmeňové spádoviskové návestidlo je umiestnené spravidla na vrcholku zvážneho pahorku; toto návestidlo má základnú návesť 85, **Tlačiť zakázané** (červené svetlo), a stožiar návestidla je označený modrými a bielymi pásmi.

Ak sú na spádovisku zriadené dve alebo viac prísunových koľají, umiestňujú sa spádoviskové návestidlá pri každej prísunovej koľaji priamo vpravo alebo nad koľajou.

250. Podľa potreby sa pred spádoviskovými návestidlami zriaďujú vedľa koľaje vedúcej k zvážnemu pahorku opakovacie spádoviskové návestidlá. Tieto návestidlá návestia rovnaké návesti ako kmeňové spádoviskové návestidlo, avšak namiesto červeného svetla návestia modré svetlo.



Opakovacie spádoviskové návestidlo môže byť tiež zlúčené so zriaďovacím alebo hlavným návestidlom. Ak je spádoviskové návestidlo zlúčené so zriaďovacím alebo opakovacie spádoviskové návestidlo s hlavným (zriaďovacím) návestidlom, doplní sa na odlíšenie spádoviskovej signalizácie návesť dovoľujúca tlačenie bielym symbolom zvážneho pahorku.

Tam, kde nie sú zlúčené opakovacie spádoviskové návestidlá so zriaďovacími alebo s hlavnými návestidlami platnými pre posun, umiestňujú sa ako samostatné opakovacie spádoviskové návestidlá, ktoré sa podľa ustanovenia Prevádzkového poriadku rozsvecujú len pre spádoviskový posun (pri ostatnom posune alebo za vlakovej dopravy sú zhasnuté). Tieto spádoviskové návestidlá nemajú biely symbol zvážneho pahorku a ich stožiar má čierny alebo sivý náter.

Ž 1

Pri koľajach, kde sú samostatné opakovacie spádoviskové návestidlá, sa nemôžu zriaďovať samostatné zriaďovacie návestidlá, prípadne samostatné hlavné návestidlá platné pre posun.

251. Návesť 85, **Tlačiť zakázané**

Červené svetlo

Návesť 85, **Tlačiť zakázané,** zakazuje tlačenie a pohyb vozidiel smerom k zvážnemu pahorku.

252. Návesť 86, **Tlačiť pomaly**

Dve biele svetlá pod sebou

253. Návesť 87, **Tlačiť rýchlejšie**

Jedno biele svetlo

254. Rýchlosť, ktorou sa môžu tlačiť dráhové vozidlá na návesť 86, **Tlačiť pomaly,** alebo na návesť 87, **Tlačiť rýchlejšie,** je uvedená v Prevádzkovom poriadku.

Ak dôjde k zmene návesti dovoľujúcej tlačenie posunujúceho dielu na zvážny pahorok na návesť 85, **Tlačiť zakázané** (červené alebo modré svetlo), musí vodič čo najskôr zastaviť tlačenie posunujúceho dielu.

255. Pri opakovacích spádoviskových návestidlách zlúčených so zriaďovacím návestidlom, prípadne s hlavným návestidlom platným aj pre posun, je návesť 86, **Tlačiť pomaly,** alebo návesť 87, **Tlačiť rýchlejšie,** doplnená bielym symbolom zvážneho pahorku. V prípade poruchy niektorej z týchto návestí zostáva svietiť na tomto návestidle biely symbol zvážneho pahorku; vodič pokračuje ďalej v tlačení posunujúceho dielu na zvážny pahorok, ako na návesť 86, **Tlačiť pomaly.** Rýchlosť pre ďalšie tlačenie vodič upraví podľa návesti najbližšieho (opakovacieho) spádoviskového návestidla.

256. Na samostatných opakovacích spádoviskových návestidlách v prípade poruchy návesti 86, **Tlačiť pomaly,** alebo návesti 87, **Tlačiť rýchlejšie,**

zostane návestidlo neosvetlené. Vodič pokračuje ďalej v tlačení posunujúceho dielu na zvážny pahorok ako na návesť 86, **Tlačiť pomaly**, rýchlosť pre ďalšie tlačenie upraví podľa návesti najbližšieho (opakovacieho) spádoviskového návestidla.

257. Návesť 88, **Späť**

Červené svetlo a pod ním biele písmeno Z

Návesť 88, **Späť,** nariaďuje vodičovi, aby zastavil tlačenie posunujúceho dielu a aby zmenil smer jazdy smerom od zvážneho pahorku, napr. na výťažnú koľaj.

Ak zostane pri poruche červeného svetla návesti 88, **Späť,** svietiť na návestidle biele písmeno **Z**, postupuje vodič rovnako, ako na návesť 88, **Späť.**

258. Návesť 89, **Prísun súpravy vozidiel k spádovisku**

Dve prerušované biele svetlá pod sebou

Návesť 89, **Prísun súpravy vozidiel k spádovisku,** sa používa na spádoviskách, kde medzi vchodovou skupinou koľají a vrcholom zvážneho pahorku sú dve alebo viac prísunových koľají.

259. Návesť 89, **Prísun súpravy vozidiel k spádovisku,** návestí na samostatných opakovacích spádoviskových návestidlách alebo na zlúčených spádoviskových návestidlách so zriaďovacími návestidlami, prípadne hlavnými návestidlami platnými pre posun. Táto návesť dovoľuje prísun súpravy smerom ku kmeňovému spádoviskovému návestidlu, ktoré návestí návesť 85, **Tlačiť zakázané,** a to aj v prípadoch, keď sa po vedľajšej prísunovej koľaji vykonáva spúšťanie súpravy, prípadne prísun súpravy.

Podľa potreby môžu byť spádoviskové návestidlá doplnené aj zvukovým zariadením tak, že pred každou zmenou návesti zaznie krátky zvuk húkačky.

Indikáciu bieleho symbolu zvážneho pahorku a bieleho písmena **Z** možno návestiť na spoločnom indikátore alebo môže byť pre každý symbol zriadený zvláštny indikátor (v oboch prípadoch môže však svietiť iba jeden zo symbolov).

260. Neobsadené

Označník

261. Návesť 90, **Označník**

Biely stĺpik s modrou hlavicou

Návesť 90, **Označník,** označuje v stanici miesto, za ktoré je bez osobitných opatrení zakázané posunovať. Označník možno nahradiť svetelným zriaďovacím návestidlom. Na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy na dráhe sa označník nezriaďuje.

Označník sa umiestňuje medzi krajnú vchodovú výhybku a vchodové návestidlo, a to najmenej 50 m od vchodového návestidla. V prípade, že vchodové návestidlo je umiestnené 50 m od krajnej výhybky, umiestni sa označník pri krajnej výhybke. Na jednokoľajnej trati sa umiestňuje vedľa koľaje vpravo v smere jazdy od stanice. Na dvojkoľajnej trati sa umiestňuje na vonkajšej strane pri vchodovej koľaji. Pri súbehu koľají (tratí) o viac ako dvoch koľajach, sa umiestňuje pri vnútorných koľajach vpravo, pri vonkajších koľajach na ich vonkajšej strane.

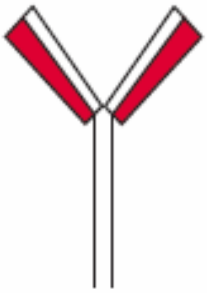
Na koľajach s traťovým zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku sa návesť 90, **Označník,** umiestňuje pri každej koľaji podľa zásad predchádzajúceho odseku.

262. Neobsadené

Návestidlo koľajovej váhy

263. Návesť 91, **Pohyb vozidiel dovolený**

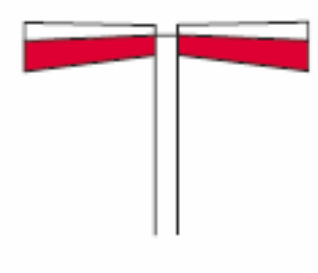
Červenobiele ramená šikmo nahor



Návesť 91, **Pohyb vozidiel dovolený,** dovoľuje pohyb vozidiel cez koľajovú váhu.

264. Návesť 92, **Pohyb vozidiel zakázaný**

Červenobiele ramená vodorovne



Návesť 92, **Pohyb vozidiel zakázaný,** zakazuje akýkoľvek pohyb vozidiel na koľajovej váhe.

265. Základnou návesťou návestidla na koľajovej váhe je návesť 91, **Pohyb vozidiel dovolený.**

Uzávery koľaje

266. Návesti uzávery koľaje sa používajú na koľajových váhach, točniach, presuvniach, výkoľajkách a zarážadle slepej koľaje.

267. Návesť 93, **Stoj, koľaj uzavretá**

Predná strana

Vodorovný čierny pás
v bielom kruhovom poli

Zadná strana

Dve biele kruhové plôšky
vodorovne vedľa seba

Návesť 93, **Stoj, koľaj uzavretá,** oznamuje, že sa cez točňu, presuvňu alebo koľajovú váhu nesmie prechádzať, že je výkoľajka na koľajnici alebo je koľaj ukončená zarážadlom.

268. Návesť 94, **Uzavretie koľaje zrušené**

Predná strana

Čierny pás v bielom kruhovom poli smerujúci šikmo nahor v uhle 45 stupňov

Zadná strana

Dve biele kruhové plôšky šikmo pod sebou

Návesť 94, **Uzavretie koľaje zrušené,** oznamuje, že sa cez točňu, presuvňu alebo koľajovú váhu smie prechádzať, že výkoľajka nie je na koľajnici.

269. Návestidlá uzávery koľaje na výkoľajkách, koľajových váhach, točniach a presuvniach môžu mať namiesto návesti 94, **Uzavretie koľaje zrušené,** iba biely stojatý obdĺžnik alebo bielu šípku smerujúcu nahor; na zadnej strane návestidla možno pre kontrolu použiť dve biele kruhové plôšky vodorovne vedľa seba pri návesti 93, **Stoj, koľaj uzavretá,** a šikmo pod sebou pri návesti 94, **Uzavretie koľaje zrušené**.

270. Neobsadené

Vyčkávacie návestidlá

271. Vyčkávacie návestidlá nahradzujú v niektorých staniciach zriaďovacie návestidlá; sú umiestnené vpravo pri koľaji, pre ktorú platia; stožiar návestidla má modré a biele pásy.

272. Návesť 95, **Posun zakázaný**

Modré písmeno V s bielym okrajom

Návesťou 95, **Posun zakázaný,** je označené miesto pred ktorým musia dráhové vozidlá zastaviť a vyčkať na pokyn určeného zamestnanca.

273. Neobsadené

274. Neobsadené

Posun okolo pokazených návestidiel platných pre posun

275. Pokazené zriaďovacie návestidlo sa musí obsluhujúcim zamestnancom prestaviť na návesť 81, alebo 83, **Posun zakázaný** (spádoviskové návestidlo sa prestaví na návesť 85, **Tlačiť zakázané**), alebo sa musí zhasnúť. O pokazenom zriaďovacom (spádoviskovom) návestidle musia byť zamestnanci zúčastnení na posune vyrozumení ústne. Pri posune sa potom postupuje ako na koľajach bez zriaďovacích (spádoviskových) návestidiel. Postup pre spúšťanie vozňov pri pokazenom spádoviskovom návestidle sa uvedie v prevádzkovom poriadku.

276. Ak nemožno prestaviť neprenosné návestidlo platné pre posun na návesť dovoľujúcu posun, musí dať súhlas na posun na dopravných koľajach okolo takéhoto návestidla výpravca priamo alebo prostredníctvom výhybkára. Pri posune na manipulačných koľajach dáva tento súhlas výhybkár.

277. Ak je pred pokazeným návestidlom platným pre posun niekoľko nesprevádzaných HDV alebo traťových strojov, prípadne ich spojené alebo nespojené skupiny, alebo posunujúcich dielov, musí každé z nich dostať samostatný súhlas na posun.

278. Ak sa nedá uskutočniť záver posunovej cesty pre jazdu posunujúceho dielu, vyzve výpravca, alebo zamestnanec obsluhujúci zabezpečovacie zariadenie v prípade potreby zamestnanca oprávneného riadiť posun (vodiča nesprevádzaného HDV), aby mu oznámil uvoľnenie príslušnej výhybky.

279. Neobsadené

IX. Kapitola
Označenie vlakov a jednotlivých vozidiel

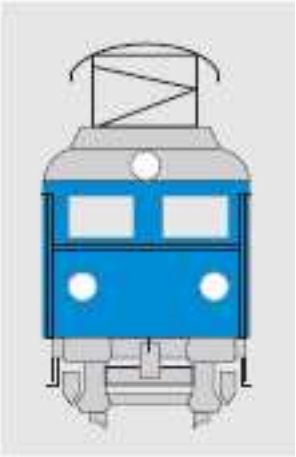
280. HDV (traťový stroj) pri posune musí byť za zníženej viditeľnosti označený bielym svetlom na obidvoch čelách vozidla. Posun medzi dopravňami, musí byť označený ako vlak.

281. Ak zhasnú všetky svetlá označujúce začiatok vlaku (PMD), musí sa vlak (PMD) zastaviť a svetlá rozsvietiť. Ak však svieti najmenej jedno svetlo, nemusí byť vlak zastavený a zhasnuté svetlá sa rozsvietia v stanici, kde vlak najskôr zastaví.

282. Vodiči sú povinní diaľkový reflektor HDV tlmiť pri stretaní sa s HDV protiidúceho vlaku (PMD) alebo s protiidúcimi cestnými vozidlami na pozemnej komunikácii pozdĺž trate.

283. Za správne označenie vlaku a PMD návesťami zodpovedá dopravca.

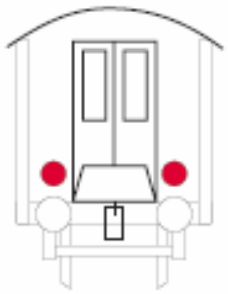
284. Návesť 97, **Začiatok vlaku**

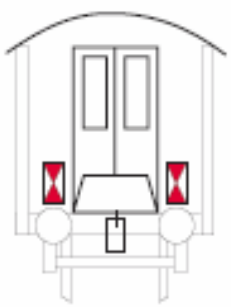


Tri biele svetlá v tvare rovnoramenného trojuholníka

Návesťou 97, **Začiatok vlaku**, sa označujú všetky vlaky.

285. Návesť 98, **Koniec vlaku**





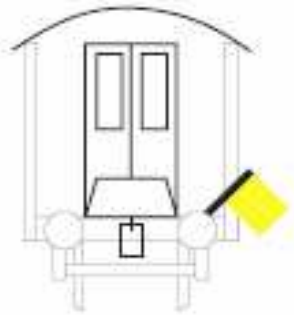
Dve červené svetlá alebo dve koncové návestné dosky s červenými a bielymi trojuholníkmi stojacimi proti sebe z materiálu odrážajúceho svetlo alebo dva koncové červené terče s bielym okrajom z materiálu odrážajúceho svetlo, umiestnenými na konci vlaku v rovnakej výške

Návesťou 98, **Koniec vlaku**, sa označuje posledné dráhové vozidlo vlaku (platí aj pre tlačené vlaky).

Pri vlaku s nepriveseným postrkovým HDV sa musí okrem postrkového HDV označiť koncovou návesťou aj posledné dráhové vozidlo na vlaku. To platí aj pre vlaky s postrkovým HDV, ktoré bude v priebehu jazdy vlaku odpojené. Na neprivesenom postrkovom hnacom vozidle musia za tmy alebo zníženej viditeľnosti svietiť aj predné biele svetlá.

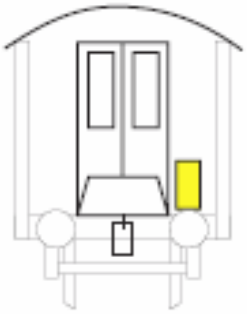
286. Návesť 99, **Koniec časti vlaku**

Denný znak



Žltá zástavka alebo obdĺžniková doska žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo na zadnej strane posledného vozidla vpravo

Nočný znak



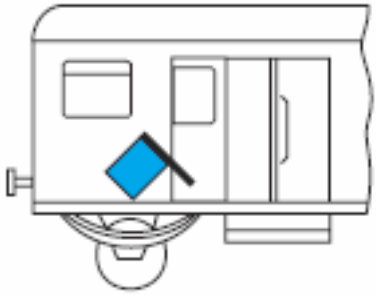
Žlté svetlo alebo obdĺžniková doska žltej farby z materiálu odrážajúceho svetlo na zadnej strane posledného vozidla vpravo

Na poslednej odvážanej časti vlaku musí byť návesť 98, **Koniec vlaku**.

Ž 1
287. Neobsadené
288. Neobsadené

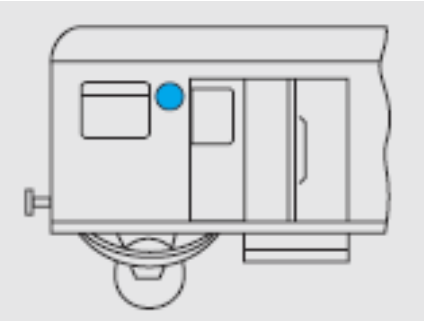
289. Návesť 102, **Otvorené dvere**

Denný znak



Modrá zástavka alebo modré svetlo

Nočný znak



Modré svetlo

Návesť 103, **Zdvíhacie zariadenie v činnosti**

modré prerušované svetlo alebo
prerušované žltooranžové svetlo doplnené akustickou signalizáciou

290. Návesťou 102, **Otvorené dvere,** sa označuje na pozdĺžnej strane poštový vozeň, do ktorého sa nakladá, alebo z ktorého sa vykladá.

Návesťou 103, **Zdvíhacie zariadenie v činnosti**, sa označujú špeciálne osobné vozne, ktoré majú zapnutý agregát zdvíhacieho zariadenia. Zdvíhacie zariadenie pri použití presahuje priechodný prierez. Podobne môže byť označený modrým svetlom za dňa aj za tmy vozeň osobnej dopravy, ak sú na ňom otvorené dvere. Vlaku alebo posunujúcemu dielu s vozňami označenými týmito návesťami nesmie byť umožnený pohyb, pokiaľ to nie sú vozne označené návesťou 102, **Otvorené dvere,** z ktorých sú dávané návesti. Zamestnanci dávajúci návesť na uvedenie vozidiel do pohybu pri posune alebo na odchod vlaku, musia v takýchto prípadoch zabezpečiť, aby boli dvere ešte pred uvedením vozidiel do pohybu zatvorené.

291. Neobsadené

292. Neobsadené

Postup pri nedostatkoch v označení konca vlaku (PMD)

293. Ak zamestnanec zistí, že na vlaku chýba koncová návesť alebo je neúplná musí toto ohlásiť výpravcovi, ktorý zabezpečí u dopravcu odstránenie nedostatku.

294. Ak zistí zamestnanec sledujúci celistvosť vlaku, že chýba koncová návesť, alebo ju nespozoroval, musí urobiť ihneď opatrenia, aby nebol na tú istú traťovú koľaj vypravený následný vlak ani vlak opačného smeru.

295. Strážnik oddielu ktorý zistí chýbajúcu koncovú návesť, nesmie postaviť oddielové návestidlo na návesť 1, alebo 32, **Stoj,** a nesmie dať za vlakom odhlášku. Zavolá ihneď všetky zadné dopravne a závorárov až do susednej stanice a ohlási im**: *"Zadržte vlaky, vlak*** ...(číslo vlaku) ***nemá koncovú návesť,*** (priezvisko zamestnanca)***".***

Ihneď na to zavolá predné dopravne a závorárov aj s prednou stanicou a ohlási: ***"Vlak*** ...(číslo vlaku) ***nemá koncovú návesť,*** (priezvisko zamestnanca)***".***

Odhlášku smie dať až vtedy, keď dostane od niektorej z predných dopravní hlásenie, že vlak je celý.

296. Ak spozoruje závorár, že chýba koncová návesť zavolá ihneď všetky zadné dopravne a závorárov až do susednej stanice a ohlási im**: *"Zadržte vlaky, vlak*** ...(číslo vlaku) ***nemá koncovú návesť,*** (priezvisko zamestnanca)***".***

Ihneď na to zavolá predné dopravne a závorárov aj s prednou stanicou a ohlási: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***nemá koncovú návesť,*** (priezvisko zamestnanca)***"***; ak je nebezpečenstvo, že by odtrhnutá časť mohla dôjsť na priecestie, neotvorí závory.

297. Ak dostane strážnik oddielu hlásenie aby zadržal vlaky, pretože predchádzajúci vlak nemá koncovú návesť, je povinný oznámiť ihneď toto hlásenie zadnej dopravni, aj keď sám na tomto vlaku koncovú návesť videl. Rovnako postupuje aj vtedy, keď dostane hlásenie na traťovom spojení, ale nemá istotu, že ho počúvala aj zadná dopravňa.

298. Ak dostane závorár hlásenie o tom, že vlak ktorý už predtým prešiel popri jeho stanovišti nemá koncovú návesť uzavrie ihneď závory, ak podľa sklonových pomerov možno predpokladať, že by odtrhnutá časť mohla dôjsť na priecestie.

Ak dostane takéto hlásenie o vlaku, ktorý k nemu ešte len ide, nezastaví ho, ale sleduje, či je koniec vlaku označený predpísanými návesťami.

Závorár smie otvoriť závory až keď zistí, že vlak je celý, alebo že odtrhnutá časť bola zastavená.

299. Ak zistí strážnik oddielu, prípadne zamestnanec na odbočke, ktorá je zároveň dopravňou, že na vlaku je návesť 98 **Koniec vlaku**, ohlási všetkým obsadeným dopravniam v medzistaničnom úseku: ***"Vlak*** .. .(číslo vlaku) ***je celý*** (priezvisko zamestnanca) ***".*** Po tomto hlásení dá ako prvý odhlášku telefonicky alebo obsluhou zabezpečovacieho zariadenia ten zamestnanec, ktorý ako prvý nedal za vlakom odhlášku. Potom dá prednej dopravni výzvu na odhlášku a rovnaký postup sa dodrží pri ostatných dopravniach.

300. Ak nie je zistená návesť 98, **Koniec vlaku,** podľa predchádzajúceho článku strážnikom oddielu prípadne zamestnancom na odbočke, musí byť vlak v susednej dopravni obsadenej výpravcom zastavený. Výpravca zistí, či je vlak celý.

301. Ak výhybkár zistí na vlaku chýbajúcu koncovú návesť ohlási to ihneď výpravcovi. V ďalšej obsluhe zabezpečovacieho zariadenia pokračuje podľa pokynov výpravcu.

Len pri hroziacom nebezpečenstve smie prestaviť výmenu (ak to dovoľuje zabezpečovacie zariadenie) aj bez rozkazu výpravcu, musí mu však ihneď prípad ohlásiť.

302. Neobsadené

X. Kapitola
Návesti počas vlakovej dopravy
Zvukové návesti hnacích vozidiel

303. Návesť 104, **Pozor**

Jeden dlhý zvuk [redacted]

Návesť 104, **Pozor,** dáva vodič HDV húkačkou na varovanie osôb pred jazdou vozidla alebo na potvrdenie prevzatia návesti dávanej ručným jazdným návestidlom.

Návesť 104, **Pozor,** pre varovanie osôb sa používa:

a) pred uvedením vlaku osobnej dopravy do pohybu po každom mimoriadnom zastavení;

b) na varovanie osôb v koľajisku a v blízkosti koľaje;

c) pred priecestiami opakovane s krátkymi prestávkami, pokiaľ čelo vlaku neprejde cez priecestie a to:
- pred priecestiami s výstražnými kolíkmi od týchto výstražných kolíkov;
- pred zabezpečenými priecestiami, ak je to nariadené písomným rozkazom alebo ak je návestená porucha PZZ; návesť sa dáva zo vzdialenosti najmenej 250 m pred priecestím;
- pred priecestím , ak spozoruje vodič otvorené závory, o ktorých nie je vyrozumený;

d) pred mostnými objektmi s výstražnými kolíkmi, a to s krátkymi prestávkami od výstražného kolíka po začiatok mostného objektu;

e) pred vjazdom do tunela; návesť sa dáva s krátkymi prestávkami od výstražného kolíka a skončí sa po vjazde do tunela; za jazdy neprehľadným alebo dlhým tunelom sa návesť opakuje;

f) pred pracovným miestom, a to s krátkymi prestávkami od výstražného terča až po pracovné miesto;

g) za hmly, sneženia, silného dažďa; návesť sa dáva s krátkymi prestávkami od návesti 122, **Tabuľa pred zastávkou,** po návesť 123, **Koniec nástupišťa,** a pri prechode cez dopravne s koľajovým rozvetvením;

h) za nemožného dorozumenia pri jazde podľa rozhľadu s krátkymi prestávkami od predzvesti po vchodové návestidlo.

304. Pri tlačených vlakoch, prípadne aj tlačených posunujúcich dieloch dáva návesť 104, **Pozor** zamestnanec na prvom tlačenom vozni, a to píšťalkou (týka sa aj zamestnanca, ktorý ide pred tlačeným posunujúcim dielom).

305. Návesť 105, **Zabrzdite mierne**

Jeden krátky zvuk ●

Návesťou 105, **Zabrzdite mierne**, dáva vodič vedúceho HDV zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy príkaz na pritiahnutie bŕzd, ak je to potrebné na zníženie rýchlosti jazdy; vodičom ostatných činných HDV zaradených vo vlaku na zníženie, prípadne úplné vyradenie ťažnej sily.

306. Návesť 106, **Zabrzdite úplne**

Tri krátke zvuky ● ● ●

Návesť 106, **Zabrzdite úplne**, dáva vodič vedúceho HDV zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy príkaz na brzdenie, alebo príkaz na utiahnutie ručných bŕzd, ak je to potrebné na zabezpečenie stojaceho vlaku; vodičom ostatných činných hnacích vozidiel zaradených do vlaku nariaďuje úplné vyradenie ťažnej sily.

307. Návesť 107, **Povoľte brzdy mierne**

Jeden dlhý a jeden krátky zvuk ▬ ●

Návesťou 107, **Povoľte brzdy mierne**, dáva vodič vedúceho HDV príkaz zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy, aby ich mierne povolili.

308. Návesť 108, **Povoľte brzdy úplne**

Jeden dlhý a dva krátke zvuky

Návesťou 108, **Povoľte brzdy úplne,** dáva vodič vedúceho HDV príkaz zamestnancom obsluhujúcim ručné brzdy, aby ich úplne povolili; vodičom ostatných činných hnacích vozidiel zaradených do vlaku nariaďuje, aby zväčšili ťažnú silu**.**

309. Návesťami 105, **Zabrzdite mierne,** 106, **Zabrzdite úplne,** a 108, **Povoľte brzdy úplne,** dáva vodič vedúceho HDV príkaz vodičom ostatných činných hnacích vozidiel vo vlaku, pokiaľ s nimi nie je spojený dostupným telekomunikačným zariadením.

310. Pri vlakoch s nepriveseným postrkom dá vodič vedúceho hnacieho vozidla návesť 108, **Povoľte brzdy úplne,** skôr ako uvedie vlak do pohybu.

Pri vlakoch s viacerými činnými hnacími vozidlami musí byť zachovaný tento postup:

a) na HDV vybavených telekomunikačným zariadením sa vodiči činných HDV dohodnú o rozjazde vlaku pomocou tohto zariadenia;

b) ak nie sú HDV vybavené telekomunikačným zariadením, uvedie vodič vedúce HDV do pohybu a ak postačí jeho ťažná sila na rozjazd celého vlaku, nedávajú sa žiadne návesti; ostatné činné HDV začnú vyvíjať ťažnú silu po uvedení vlaku do pohybu;

c) ak nestačí ťažná sila vedúceho HDV na rozjazd vlaku, dá vodič vedúceho HDV návesť 108, **Povoľte brzdy úplne,** ktorá je pre vodičov ostatných činných HDV vo vlaku príkazom, aby začali vyvíjať ťažnú silu.

Návesťou 108, **Povoľte brzdy úplne,** potvrdzuje vodič vlaku vchádzajúceho do stanice, že vzal na vedomie návesť 115, **Odchod.**

311. Ak zlyhá píšťala a húkačka na vedúcom HDV, vodič pokračuje v jazde za podmienok jazdy podľa rozhľadu. Vlak smie takto ísť najďalej do najbližšej stanice.

Zvukové návesti HDV v záujme obmedzovania hluku sa nemôžu dávať zbytočne dlho a môžu sa opakovať len v prípade nevyhnutnej potreby. Na potvrdenie príjmu ručných jazdných návestí sa prednostne použije zvuk píšťaly.

312. Neobsadené

313. Neobsadené

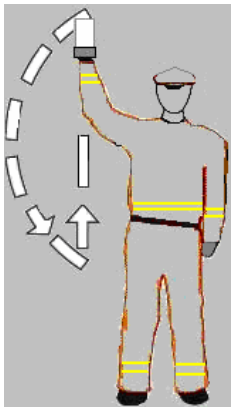
Návesti na skúšku brzdy

314. Návesť 109, **Zabrzdite**

Denný znak

Zopnutie rúk nad hlavou

Nočný znak



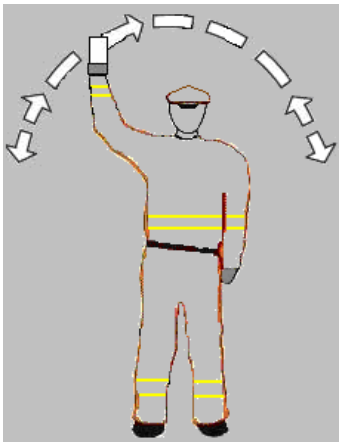
Niekoľkokrát opakované písmeno D ručným lampášom s bielym svetlom

315. Návesť 110, **Odbrzdite**

Denný znak

Opakované polkruhové pohyby
ruky nad hlavou

Nočný znak



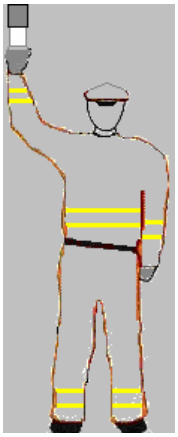
Opakované polkruhové pohyby
ručným lampášom s bielym svetlom
nad hlavou

316. Návesť 111, **Brzda v poriadku**

Denný znak

Vzpaženie ruky zvislo nahor

Nočný znak



Vzpaženie ruky s ručným lampášom
s bielym svetlom zvisle nahor

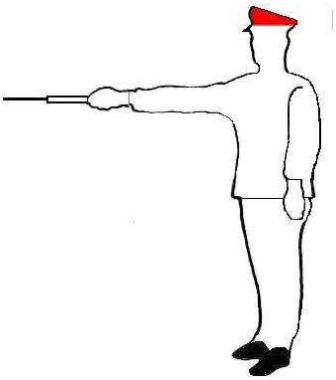
317. Neobsadené

Návesti pri výprave vlaku

318. Návesť 112, **Výzva na pohotovosť,**

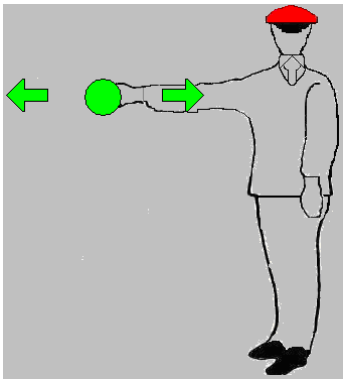
a) výpravkou

Denný znak



Výpravca drží dennú výpravku vo vodorovnej polohe kolmo na koľaj, návestným znakom k zemi

Nočný znak



Výpravca pohybuje vodorovne nočnou výpravkou so zeleným svetlom vo výške pliec

b) návestnou píšťalkou

Jeden krátky a jeden dlhý zvuk

Výpravca dáva návesť 112, **Výzva na pohotovosť,** smerom k vlakovému personálu.

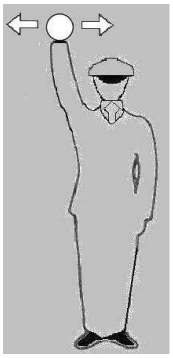
Ak vypravujú vlak len osoby tvoriace vlakový personál, používa sa len zvuková návesť, ktorú dáva prvá osoba vlakového personálu od čela vlaku týmto osobám, ktoré môžu návesť opakovať.

319. Návesť 113, **Pohotoví na odchod**

Denný znak

Krátke vodorovné pohyby vzpaženej ruky

Nočný znak

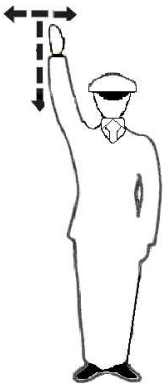


Krátke vodorovné pohyby ručným lampášom s bielym svetlom vzpaženej ruky

Návesť 113, **Pohotoví na odchod,** dávajú osoby vlakového personálu od konca vlaku postupne až k prvej osobe vlakového personálu v čele vlaku.

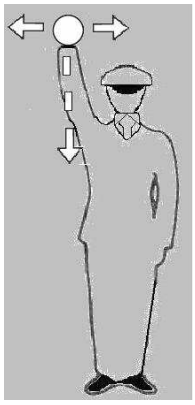
320. Návesť 114, **Súhlas na odchod**

Denný znak



Opakovaným opisovaním písmena **T** rukou

Nočný znak



Opakovaným opisovaním písmena **T** ručným lampášom s bielym svetlom

Návesť 114, **Súhlas na odchod,** dáva prvá osoba vlakového personálu na čele vlaku výpravcovi, alebo ak vypravujú vlak len osoby tvoriace vlakový personál, vodičovi vedúceho HDV. Ak táto osoba dáva návesť telekomunikačným zariadením, alebo je na stanovišti vodiča, dá návesť 114, **Súhlas na odchod,** vodičovi ústne slovami „**Súhlasím s odchodom**“. Táto návesť sa dáva po prijatí návesti 113,

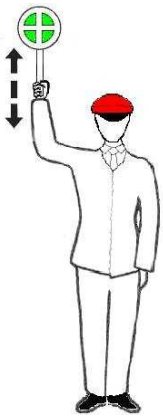
Ž 1

Pohotoví na odchod. Pri vlaku s prepravou cestujúcich musí byť skončený výstup a nástup cestujúcich, skončená manipulácia pri vlaku a je čas jeho odchodu.

321. Návesť 115, **Odchod**

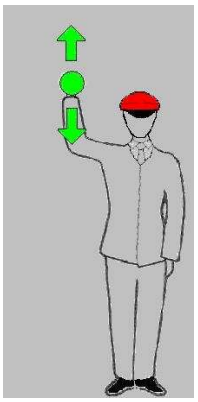
Výpravkou

denný znak



Výpravca pohybuje zvislo dennou výpravkou obrátenou zeleným terčíkom s bielym okrajom a bielym krížom smerom k vedúcemu HDV

Nočný znak



Výpravca pohybuje zvislo nočnou výpravkou svietiacou zeleným svetlom smerom k vedúcemu HDV

322. Neobsadené

Výprava vlaku

323. Vlak nesmie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením, okrem dopravne s výlukou dopravnej služby, bez návesti dovoľujúcej odchod alebo bez súhlasu (rozkazu) výpravcu.

Ak susedný výpravca s jazdou vlaku nesúhlasí, nemôže výpravca dovoliť jazdu vlaku z vlastnej stanice (ním riadenej dopravne).

Súhlas (rozkaz) na odchod dá výpravca, keď sú vykonané všetky predpísané úkony pred odchodom (prechodom) vlaku.

Pri výprave vlakov musí výpravca medzi odchodmi vlakov na tú istú trať dodržiavať stanovené následné medzičasy (traťové a elektrické).

324. V stanici bez odchodových návestidiel vodič každého vlaku postupuje ako u vlaku zastavujúceho.

325. V staniciach s odchodovými (cestovými) návestidlami, (okrem skupinových návestidiel bez indikátora) výpravca dovoľuje odchod vlaku **návesťou hlavného návestidla** (vrátane privolávacích návestí), platného len pre príslušnú koľaj.

Ak stojí za sebou na tej istej koľaji pred odchodovým (cestovým, vloženým) návestidlom viac vlakov pripravených na odchod, platí návesť dovoľujúca odchod len pre prvý vlak stojaci pred týmto návestidlom. Vodič ďalšieho vlaku musí byť o tomto vyrozumený a musí vyčkať, dokiaľ sa po novej návesti zakazujúcej jazdu znovu rozsvieti návesť dovoľujúca odchod vlaku.

326. Pri vlakoch s prepravou cestujúcich, ktoré stoja v stanici s odchodovými (cestovými) návestidlami z dôvodu vystupovania a nastupovania cestujúcich, môže byť z prevádzkových dôvodov nariadená výprava vlaku výpravcom.

Tieto stanice sú označené v stĺpci 2 tabelárnych cestovných poriadkov značkou. ⊕

327. V staniciach v ktorých nie je dovolený odchod vlaku návesťou hlavného návestidla (čl.325, 326), dá výpravca rozkaz na odchod:

a) výpravkou – návesťou 115, **Odchod**;

b) ústnym rozkazom **Odchod**, daným vodičovi osobne;

c) rozkazom **Odchod**, daným staničným rozhlasom alebo prostredníctvom iného telekomunikačného zariadenia; rozkaz musí byť doplnený číslom vlaku a číslom koľaje, z ktorej sa má odchod uskutočniť "***Vlak...*** (číslo) ***z ...*** (číslo) ***koľaje odchod***"; rozkaz daný staničným rozhlasom výpravca nesmie uplatniť v staniciach bez odchodových návestidiel alebo v staniciach so skupinovým odchodovým návestidlom ak je pripravený na odchod viac ako jeden vlak;

d) **písomným rozkazom** doručeným vodičovi HDV ("***Vlak ...*** (číslo)

z ... (číslo) ***koľaje odchod***".

328. Výpravca dáva návesť 115, **Odchod,** stojac pri koľaji, z ktorej je postavená vlaková cesta, alebo ide smerom k vedúcemu hnaciemu vozidlu tak, aby bola dobre viditeľná. Návesť dáva až do uvedenia vlaku do pohybu.

Vodič splní rozkaz na odchod ak si je istý, že návesť platí pre jeho vlak.

329. Označením výpravcu je červená rovnošatová čiapka. Ak vykonáva službu niekoľko výpravcov zároveň, červenú rovnošatovú čiapku má ten výpravca, ktorý je určený na výpravu vlakov.

Postup pri výprave vlaku

330. Pri výprave vlaku výpravkou alebo ústnym rozkazom "**Odchod**" sa zachová tento postup:

a) **pri vlaku sprevádzanom** vlakovým personálom dá výpravca pred odchodom vlaku návesť 112, **Výzva na pohotovosť**, a po návesti 114, **Súhlas na odchod,** dá výpravca rozkaz na **Odchod**;

b) **pri vlaku sprevádzanom len vodičom** (s prepravou cestujúcich, po skončenom výstupe a nástupe cestujúcich) dá výpravca rozkaz na **Odchod**.

331. Ak sa dovoľuje odchod vlaku návesťou hlavného návestidla, písomným rozkazom, rozhlasom alebo telekomunikačným zariadením zachová sa tento postup bez ohľadu na obsadenie dopravní:

a) **pri vlaku sprevádzanom viacerými osobami** vlakového personálu, prvá osoba vlakového personálu v čele vlaku dá pred odchodom vlaku návesť 112, **Výzva na pohotovosť**;

b) **pri vlaku sprevádzanom len jednou osobou** vlakového personálu sa návesti 112, **Výzva na pohotovosť** a 113, **Pohotoví na odchod** nedávajú; pri výprave vlaku podľa odsekov a),b) vodič uvedie vlak do pohybu po návesti 114, **Súhlas na odchod**;

c) **pri vlaku sprevádzanom len vodičom** (s prepravou cestujúcich, po skončenom výstupe a nástupe cestujúcich) vodič uvedie vlak do pohybu.

Postup uvedený v predchádzajúcich odsekoch platí aj pri výprave vlaku v dopravni s výlukou dopravnej služby, na zastávke, prípadne nákladisku alebo vlečke.

332. Ak vodič pri výprave návestidlom nemôže pri odchode vlaku pohľadom zistiť, že príslušné návestidlo dovoľuje jazdu, musí upraviť rýchlosť vlaku tak, aby mohol bezpečne zastaviť pred návesťou 1, 32, **Stoj,** hlavného návestidla alebo 151, **Stoj,** vloženého návestidla.

333. Postup vlakového personálu po návesti 112, **Výzva na pohotovosť:**

a) **pri vlaku sprevádzanom viacerými osobami** vlakového personálu (pri vlaku osobnej dopravy po výstupe a nástupe cestujúcich) zamestnanci postupne od konca vlaku dávajú návesť 113, **Pohotoví na odchod,** až po prvého zamestnanca vlakového personálu, ktorý má stanovište najbližšie k vedúcemu HDV. Tento zamestnanec dá návesť 114, **Súhlas na odchod**;

b) **pri vlaku sprevádzanom len jednou osobou** vlakového personálu sa návesť 113, **Pohotoví na odchod** nedáva, zamestnanec dá návesť 114, **Súhlas na odchod**;

c) **pri vlaku osobnej dopravy** zostavenom z vozňov bez centrálne ovládaných dverí ku ktorému je privesená jednotka s centrálne ovládanými dverami (obsadená cestujúcimi), prípadne ak je táto jednotka dopravovaná iným HDV, po návesti 112, **Výzva na pohotovosť**, dá člen vlakového personálu jednotky s diaľkovo ovládanými dverami návesť 113, **Pohotoví na odchod**, vodičovi tejto jednotky; vodič zatvorí centrálne ovládané dvere jednotky a po zistení správnej optickej kontroly zatvorenia dverí dá z okna svojho stanovišťa návesť 113, **Pohotoví na odchod,** členovi vlakového personálu časti vlaku bez centrálneho ovládania dverí, prípadne návesť 114, **Súhlas na odchod**, ak nie je pred týmto vodičom iný člen vlakového personálu. Ďalej sa pri výprave vlaku postupuje podľa prvého odseku tohto článku.

d) **pri vlaku osobnej dopravy** zostavenom z dvoch alebo viac jednotiek s centrálne ovládanými dverami, kde sú dvere všetkých jednotiek ovládané zo stanovišťa vodiča vedúceho HDV (jednotky v čele vlaku), vodič zatvorí centrálne ovládané dvere po návesti 115, **Odchod**,**(**návesti 114, **Súhlas na odchod)**.

334. Ak je potrebné v staniciach, kde sa dovoľuje odchod vlaku návesťou hlavného návestidla, aby vlak s prepravou cestujúcich zostal stáť v priestore pre nástup a výstup cestujúcich, výpravca vyrozumie o tejto potrebe vodiča. Pominutie dôvodov oznámi výpravca vodičovi.

335. Vlak pripravený na odchod má stáť čelom pred odchodovým návestidlom. Ak v nevyhnutnom prípade stojí čelom za odchodovým (cestovým, vloženým) návestidlom postupuje sa ako v staniciach bez odchodových návestidiel. Ak ide však v takomto prípade o odchodové (cestové) návestidlo, ktoré je súčasne predzvesťou nasledujúceho hlavného návestidla, musí vodič očakávať pri nasledujúcom hlavnom návestidle zákaz jazdy. Tieto stanice sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

336. Postup uvedený v čl. 335 neplatí pri vlakoch osobnej dopravy, ktoré pre výstup a nástup cestujúcich musia zastaviť čelom za návestidlom, pokiaľ čelo vlaku pred zastavením minulo odchodové (cestové) návestidlo s návesťou dovoľujúcou jazdu vlaku.

337. Neobsadené

Mimoriadne zastavenie vlaku v stanici

338. Ak vlak po rozkaze na odchod alebo prechodiaci vlak v stanici zastavil a vodič neprivolal člena vlakového personálu (vodiča od postrkového HDV), smie pokračovať v jazde, len čo to dovolí návestný znak návestidla alebo len čo pominie dôvod zastavenia.

Ak vlak zastavil pred skupinovým návestidlom zakazujúcim jazdu, smie pokračovať v ďalšej jazde až po rozkaze na odchod.

Ak vodič privolal člena vlakového personálu (vodiča od postrkového HDV) alebo vlak zastavil následkom použitia záchrannej brzdy alebo na návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**, smie pokračovať v ďalšej jazde po odstránení poruchy alebo prekážky, pričom sa zachová celý postup predpísaný pre výpravu vlaku.

339. Neobsadené

Postup pri mimoriadnom zastavení alebo prechodení vlaku v stanici

340. Ak má vlak v stanici mimoriadne zastaviť (prechodiť), zabezpečí výpravca vyrozumenie vodiča o mimoriadnom zastavení (prechodení) vlaku písomným rozkazom.
Ak má v stanici vlak mimoriadne prechodiť, najskôr musí byť o mimoriadnom prechodení vlaku vyrozumený výpravca stanice, ktorej sa mimoriadne prechodenie týka.
Ak bol vlak vyrozumený o mimoriadnom prechodení v stanici rozkazom V (napr. vlak zavedený v trase pravidelne zastavujúceho vlaku pri jazde odklonom a pod.), považuje sa za vlak prechodiaci.

341. Ak nebolo možné vodiča o mimoriadnom zastavení vyrozumieť, prípadne ak nedostane výpravca správu, že je vodič vyrozumený, môže v stanici s odchodovými návestidlami bez predzvestí uvoľniť vchodové (cestové) návestidlo, až keď bolo spoľahlivo zistené, že vlak pred ním zastavil.

Zastavenie pri vchodovom (cestovom) návestidle nie je potrebné, pokiaľ jazdu vlaku dovolí návesťou, podľa ktorej vodič očakáva na nasledujúcom hlavnom návestidle zákaz jazdy.

342. Ak treba dodržať zastavenie vlaku z dôvodu vyrozumenia vodiča o mimoriadnostiach, smie výpravca prestaviť príslušné hlavné návestidlá (dovoliť ich prestavenie) na návesť dovoľujúcu jazdu, až keď bol vodič vyrozumený, a pre pobyt v stanici nie je iný dôvod. Ustanovenie tohto článku sa vzťahuje aj na vlaky osobnej dopravy, pokiaľ majú v stanici pobyt z dopravných dôvodov **alebo zastavujú len v určité dni v týždni**.

343. Pobyt vlaku z dopravných dôvodov (v pomôckach GVD označený “+") nemusí byť dodržaný, ak pominuli dôvody, pre ktoré bol pobyt vlaku určený.

Pobyt vlaku z dopravných dôvodov sa neoznamuje cestujúcej verejnosti.

344. Ak smie v stanici prechodiť vlak, ktorý v nej má zastaviť, alebo vchádza s pohotovosťou zastaviť, a zastavenie nie je potrebné:

a) v stanici bez odchodových návestidiel, dá výpravca súhlas na prechod návesťou 115, Odchod, ak nedal výpravca návesť 115, Odchod, vodič musí s vlakom zastaviť;

b) v stanici s odchodovými návestidlami, nemusí takto vchádzajúci vlak zastaviť len vtedy, ak vodič nepochybne zistí, že príslušné hlavné návestidlá, platné len pre jeho jazdu, dovoľujú jazdu.

Ustanovenie predchádzajúcich odsekov sa nesmie použiť pri vlaku:
- zastavujúcom pre výstup a nástup cestujúcich;
- vyrozumenom písomným rozkazom o zastavení.

Pri mimoriadnom prechode vlaku, ktorý má v stanici pravidelný vchod na obsadenú koľaj, výpravca musí dať rozkaz na prechodenie návesťou 115, **Odchod**.

Ak vchádza vlak s pohotovosťou zastaviť, a zastavenie nie je potrebné, výpravca upozorní vodiča vchádzajúceho vlaku na možnosť prechodenia návesťou 115, **Odchod**.

345. O mimoriadnom zastavení alebo prechádzaní vlaku v zastávkach a nákladiskách sa vodič vyrozumie písomným rozkazom. Vodič vlaku bez prepravy cestujúcich, idúceho podľa cestovného poriadku vlaku osobnej dopravy, sa o prechádzaní zastávok nevyrozumieva, a pravidelné pobyty v staniciach sa považujú za pobyty z dopravných dôvodov.

346. O mimoriadnom zastavení alebo prechádzaní vlaku vyrozumie výpravca vždy všetkých zamestnancov zúčastnených na príprave vlakovej cesty.

347. Neobsadené

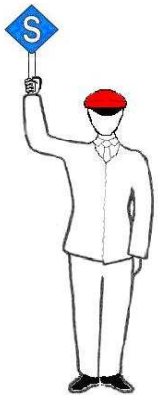
348. Neobsadené

Ručné jazdné návestidlá

349. Ručnými jazdnými návestidlami sa dávajú návesti, ktorými sa vzájomne dorozumievajú výpravcovia (strážnici oddielu) s vodičom počas jazdy vlaku.

Prevádzkový poriadok smie povoliť, aby ručné jazdné návesti miesto výpravcu dával iný určený zamestnanec.

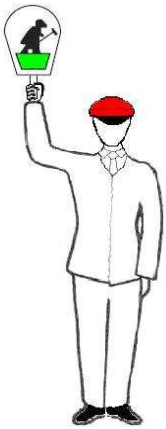
350. Návesť 116, **Choďte na sériové spojenie**



Modrá štvorcová tabuľka s bielym písmenom S, postavená na vrchole

Návesťou 116, **Choďte na sériové spojenie,** dáva z rozkazu elektrodispečera výpravca, alebo strážnik oddielu na rozkaz výpravcu, príkaz vodičom činných elektrických hnacích vozidiel, aby prestavili riadiaci kontrolér na sériový stupeň; pri jazde do najbližšej stanice nesmie vodič použiť vyšší než sériový stupeň.

351. Návesť 117, **Očakávajte výstražný terč**



Oválny terčík s čiernym obrazom kopáča v bielom poli nad zeleným lichobežníkom

Návesťou 117, **Očakávajte výstražný terč**, upozorňuje výpravca vodiča prechodiaceho vlaku, že na trati je pracovné miesto označené výstražným terčom.

Ž 1

352. Návesť 118, **Posun za námedzník**

Biela štvorcová na vrchole postavená tabuľka s dvoma čiernymi kruhmi

Na návesť 118, **Posun za námedzník,** vlak jazdu končí na mieste, ktoré ukončuje vlakovú cestu a ako posunujúci diel pokračuje v ďalšej jazde bez zastavenia za návestidlo (miesto) ukončujúce vlakovú cestu.

353. Návesť 119, **Možno prechodiť**

Úzka obdĺžniková tabuľka s čiernou šípkou v bielom poli vo vodorovnej polohe

Návesťou 119, **Možno prechodiť,** výpravca upozorňuje vodiča prechodiaceho vlaku, že výpravca susednej stanice vie o poruche traťovej časti vlakového zabezpečovača, alebo o poruche priecestia závislého na priecestníku, v medzistaničnom úseku alebo v stanici, do ktorej vlak ide, a preto vodičovi odpadá povinnosť poruchu v susednej stanici hlásiť, prípadne za týmto účelom v stanici zastaviť.

354. Návesť 116, **Choďte na sériové spojenie,** dáva výpravca alebo strážnik oddielu tak dlho, kým ho minú všetky činné HDV elektrickej trakcie vo vlaku. Návesti 117, **Očakávajte výstražný terč,** 118, **Posun za námedzník** a 119, **Možno prechodiť**, sa dávajú tak dlho, kým vodič vedúceho HDV neminie toto návestidlo.

Podľa potreby môžu byť dávané (okrem návesti 118) dve z týchto návestí alebo jedna z nich zároveň s návesťou 115, **Odchod.**

Za účelom vyrozumenia vlaku niektorou z návestí 116 – 119, výpravca upraví súčasné vchody vlakov tak, aby mohol vyrozumieť vodiča vlaku prechodiaceho po vzdialenejšej koľaji.

Vodičov vlakov stojacich v stanici výpravca vyrozumie vhodným spôsobom.

355. Neobsadené

Návestidlá a návesti pre jazdu dráhového vozidla

356. Návesť 120, **Lichobežníková tabuľka**

a) Biela doska lichobežníkového tvaru s čiernym orámovaním a s bielymi odrazkami v rohoch, umiestnená na stĺpiku; stĺpik má šikmé čierne a biele pásy

b) Biela doska lichobežníkového tvaru s čiernym orámovaním a s bielymi odrazkami v rohoch, umiestnená na stĺpiku, nad ňou žlté svetlo; stĺpik má šikmé čierne a biele pásy

Návesť 120, **Lichobežníková tabuľka,** na tratiach so zjednodušeným riadením vlakovej dopravy nahrádza vchodové návestidlo dopravne.
Návesť 120a, **Lichobežníková tabuľka,** označuje miesto, kde musí určený vlak zastaviť skôr, ako sa mu dovolí vchod.
Návesť 120 b, **Lichobežníková tabuľka,** doplnená žltým svetlom sa umiestňuje pred dopravňami so samovratnými výhybkami a dovoľuje jazdu vlaku (PMD) cez samovratnú výhybku do dopravne.
357. Ak na lichobežníkovej tabuľke žlté svetlo nesvieti, návesť je nezreteľná alebo pochybná, musí vodič s vlakom (PMD) pred lichobežníkovou tabuľkou zastaviť a oprávnený zamestnanec sa na mieste presvedčí o stave a postavení výmeny, o stave samovratného zariadenia a ďalej postupuje podľa týchto zásad:

a) ak zistí, že samovratné zariadenie výhybky je zapnuté, výmena je správne postavená v základnej polohe (na koľaj určenú ZCP) a nie je

zjavne poškodená, zamkne priľahlý jazyk výmeny; zamknutie oznámi vodičovi a vodič vojde s vlakom do dopravne;

b) ak na mieste zistí, že samovratné zariadenie výhybky je vypnuté, výmena je zjazdná a koľaj určená ZCP je voľná, zamkne priľahlý jazyk výmeny; zamknutie oznámi vodičovi a vodič vojde s vlakom do dopravne;

c) po prejdení celého vlaku cez výhybku oprávnený zamestnanec odomkne výmenu a záverný hák zamkne v sklopenej polohe;

d) ak je samovratná výhybka poškodená tak, že nie je zjazdná v základnej polohe, musí samovratné zariadenie vypnúť z činnosti, prestaviť výmenu a zamknúť výmenovou zámkou v opačnej polohe;

e) poruchu návestidla (výhybky) ohlási výpravcovi, ktorý zariadi vyrozumenie vodičov vlakov (PMD).

358. Návesť 121, **Tabuľka s krížom**

Žltá šesťuholníková doska s čiernym orámovaním a bielym okrajom a na nej čierny ležatý kríž; v uhloch kríža žlté odrazky; stĺpik má šikmé čierne a biele pásy

Návesť 121, **Tabuľka s krížom,** oznamuje vodičovi, že sa blíži k lichobežníkovej tabuľke alebo k hlavnému návestidlu.

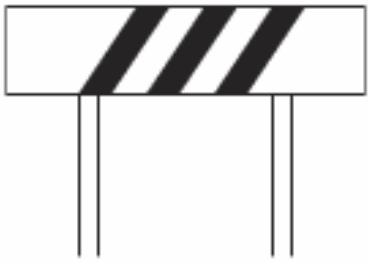
Tabuľka s krížom sa umiestňuje na zábrzdnú vzdialenosť:

a) pred návesťou 120a, **Lichobežníková tabuľka**, s traťovou rýchlosťou vyššou ako 60 km.h^{-1};

b) pred návesťou 120b, **Lichobežníková tabuľka** (so žltým svetlom);

c) namiesto predzvesti, na niektorých tratiach so zábrzdnou vzdialenosťou 400 m.

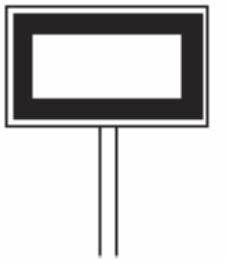
359. Návesť 122, **Tabuľa pred zastávkou**



Ležatá biela obdĺžniková doska s troma šikmými čiernymi pásmi

Návesť 122, **Tabuľa pred zastávkou,** oznamuje vodičovi, že sa blíži k zastávke, umiestňuje sa najmenej na zábrzdnú vzdialenosť pred návesťou 123, **Koniec nástupišťa,** a to šikmo ku koľaji.

360. Návesť 123, **Koniec nástupišťa**

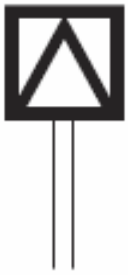


Biela obdĺžniková tabuľka s čiernym obdĺžnikovým rámom vo vnútri

Návesť 123, **Koniec nástupišťa,** označuje na zastávke miesto, pred ktorým musí najďalej zastaviť prvý vozeň vlaku s cestujúcimi (alebo batožinami), ktorý má na zastávke predpísaný pobyt.

Návesť 123, **Koniec nástupišťa,** sa smie používať aj v staniciach.

361. Návesť 124, **Začiatok práce postrku**



Biela, čierno orámovaná štvorcová doska s čiernym šípom smerujúcim nahor

Návesť 124, **Začiatok práce postrku,** oznamuje, že o 100 m ďalej musí postrkové HDV začať vyvíjať ťažnú silu.

362. Návesť 125, **Koniec práce postrku**

Biela, čierno orámovaná štvorcová doska s čiernym šípom smerujúcim dole

Návesť 125, **Koniec práce postrku,** označuje miesto, kde musí postrkové HDV prestať vyvíjať ťažnú silu.

363. Návesť 126, **Koniec jazdy nepriveseného postrku**

Biela, čierno orámovaná štvorcová doska s dvoma čiernymi šípmi smerujúcimi dolu

Návesť 126, **Koniec jazdy nepriveseného postrku,** označuje miesto, ku ktorému musí neprivesené postrkové HDV dôjsť a od ktorého sa musí vrátiť.

364. Návestidlá pre návesti 124, Začiatok práce postrku, 125, Koniec práce postrku, a 126, Koniec jazdy nepriveseného postrku, sa nepoužívajú v obvode stanice.

365. Návesť 127, **Zastavte prácu pluhu**

Štvorec s uhlopriečkami zostavený z latiek stojaci na vrchole; návestidlo má čierne a biele pásy

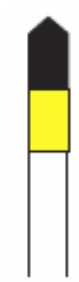
Návesť 127, **Zastavte prácu pluhu,** označuje začiatok úseku, v ktorom nie je dovolená práca snehového pluhu. Umiestňuje sa 30 m pred zariadením na dráhe, ktoré by bolo poškodené prácou snehového pluhu.

366. Návesť 128, **Začnite prácu pluhu**

Trojuholník zostavený z latiek pripevnený na stĺpiku vrcholom dole; návestidlo má čierne a biele pásy

Návesť 128, **Začnite prácu pluhu,** označuje začiatok úseku v ktorom je dovolená práca snehového pluhu . Umiestňuje sa 10 m za zariadením na dráhe, ktoré by bolo poškodené prácou snehového pluhu.

367. Návesť 129, **Zapnite čistiaci prítlak brzdových klátikov**



Šedý stĺpik s čiernou hlavicou, pod ktorou je vodorovný žltý pás

Návesť 129, **Zapnite čistiaci prítlak brzdových klátikov,** označuje miesto, kde musí vodič samostatne idúceho HDV vybaveného zariadením pre čistiaci prítlak brzdových klátikov, toto zariadenie uviesť do činnosti.

Návestidlo s návesťou 129, **Zapnite čistiaci prítlak brzdových klátikov**, sa umiestňuje minimálne 200 m pred začiatkom ovládacieho úseku svetelného priecestného zabezpečovacieho zariadenia.

368. Návesť 130, **Vypnite čistiaci prítlak brzdových klátikov**

Šedý stĺpik s čiernou hlavicou, pod ktorou je vodorovný biely a čierny pás

Návesť 130, **Vypnite čistiaci prítlak brzdových klátikov,** označuje miesto, kde smie vodič idúceho HDV vybaveného zariadením pre čistiaci prítlak brzdových klátikov, toto zariadenie vyradiť z činnosti.

Návestidlo s návesťou 130, **Vypnite čistiaci prítlak brzdových klátikov**, sa umiestňuje vždy na zadnej strane návestidla s návesťou 129, **Zapnite čistiaci prítlak brzdových klátikov.**

Návestidlá sa umiestňujú aj v dopravniach s koľajiskom, a to za krajnou výhybkou.

369. Návesť 131, **Zvolávanie všetkých zamestnancov**

Skupina dlhého a troch krátkych zvukov, opakovaná najmenej počas jednej minúty

Návesť 131, **Zvolávanie všetkých zamestnancov,** dáva vodič píšťalou alebo húkačkou, ak nemá inú možnosť privolať pomoc.

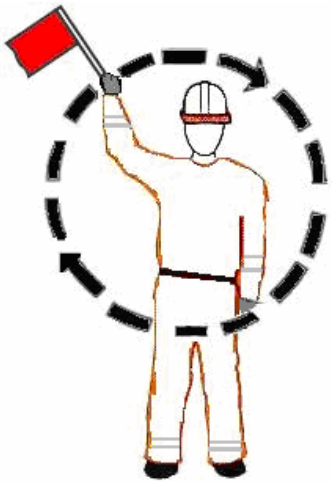
370. Návesť 132, **Požiarny poplach**

Skupina dlhého a dvoch krátkych zvukov, opakovaná najmenej počas jednej minúty

Návesť 132, **Požiarny poplach,** dáva vodič píšťalou alebo húkačkou, ak nemá inú možnosť ohlásiť požiar alebo keď ho zodpovedná osoba vyzve, aby túto návesť dával.

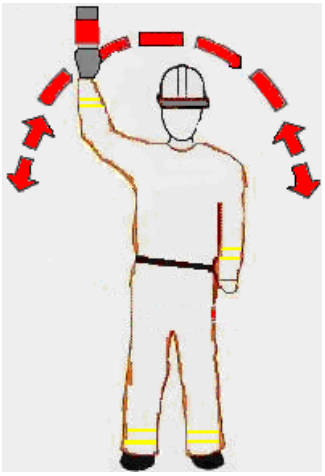
371. Návesť 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**

Denný znak



Krúženie červenou zástavkou proti obom smerom pozemnej komunikácie

Nočný znak



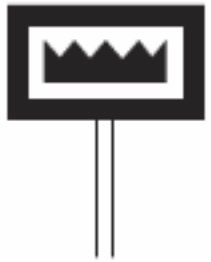
Opakované polkruhové pohyby ručným lampášom s červeným svetlom nad hlavou.

Návesťou 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, upozorňuje železničný zamestnanec užívateľov pozemnej komunikácie na zákaz vjazdu alebo vstupu na železničné priecestie.

Zamestnanec strážiaci priecestie dáva návesť 134, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, uprostred pozemnej komunikácie tak, aby ju bolo dobre vidieť z obidvoch smerov a to do doby, pokiaľ železničné dráhové vozidlo vojde na priecestie.

Návesť 133, **Stoj pre užívateľov pozemnej komunikácie**, môže zamestnanec doplniť volaním. Chodcov varuje volaním.

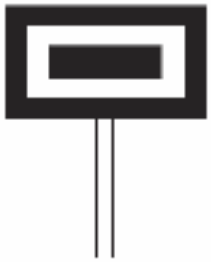
372. Návesť 134, **Začiatok ozubnice**



Čierny obrázok ozubnice na bielej obdĺžnikovej tabuľke s čiernym okrajom

Návesť 134, **Začiatok ozubnice,** označuje na ozubnicových tratiach miesto, kde ozubené koleso HDV zájde na ozubnicu.

373. Návesť 135, **Koniec ozubnice**



Čierny obdĺžnik na bielej obdĺžnikovej tabuľke s čiernym okrajom

Návesť 135, **Koniec ozubnice,** označuje miesto, kde ozubené koleso HDV opúšťa ozubnicu.

374. Neobsadené
375. Neobsadené

XI. Kapitola
Osobitné ustanovenia pre elektrickú prevádzku
Návestidlá pre elektrickú prevádzku

376. Návestidlá na elektrickú prevádzku sú modré štvorcové dosky čierno orámované s bielym okrajom postavené na vrchole. Návestné znaky tvoria biele odrazky kruhového tvaru, alebo je celá doska vyrobená z materiálu odrážajúceho svetlo. Druhá strana návestidla má sivú farbu, alebo je na nej umiestnené návestidlo pre opačný smer jazdy. Návestidlo, ktoré návesti návesť s dočasnou platnosťou, môže mať návestný znak vo svetelnom vyhotovení; neplatnosť sa návesti základnou modrou farbou návestnej dosky alebo sa návestidlo označí za neplatné. Návestidlá sa umiestňujú priamo v trakčnom vedení, na stĺpoch trakčného vedenia alebo na stĺpikoch pri koľaji:

377. Návesť 136,

a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu**

Dva zvislé pásy v uhlopriečke návestnej dosky

b), **Vypnite prúd**

Prerušené písmeno U

Návesť 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu,** upozorňuje vodiča, že bude nasledovať návesť 136 b, **Vypnite prúd**.
Návesť 136b), **Vypnite prúd,** označuje začiatok úseku, ktorý sa musí na elektrifikovaných tratiach prechádzať bez odberu prúdu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel elektrickou energiou.

378. Návesť 137, **Zapnite prúd**

Písmeno U

Návesť 137, **Zapnite prúd,** označuje koniec úseku, cez ktorý sa na elektrifikovaných tratiach smie prechádzať bez odberu z trakčného vedenia a na neelektrifikovaných tratiach len s vypnutým elektrickým zásobovaním vozidiel

elektrickou energiou. Na neelektrifikovaných tratiach sa smie zapnúť zásobovanie vozidiel elektrickou energiou až vtedy, keď celý vlak minie návesť 137, **Zapnite prúd.**

379. Na elektrifikovaných tratiach návesť 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu**, návesť 136b), **Vypnite prúd**, a návesť 137, **Zapnite prúd,** neplatí pre elektrické zásobovanie vozidiel elektrickou energiou z motorových HDV.

380. Návesť 138, **Koľaj bez trakčného vedenia**

a) Bez trakčného vedenia sú ďalej všetky koľaje

Štvorec postavený na vrchole, biely stred

b) Bez trakčného vedenia je koľaj pokračujúca v priamom smere

Hrot šípu nahor, biely stred

c) Bez trakčného vedenia je koľaj odbočujúca vpravo

Hrot šípu vpravo, biely stred

d) Bez trakčného vedenia je koľaj odbočujúca vľavo

Hrot šípu vľavo, biely stred

Na koľaje bez trakčného vedenia nesmie byť dovolená jazda HDV so zdvihnutým zberačom.

381. Návesť 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača**

Dva krátke vodorovné pásy, ľavý v spodnej, pravý v hornej časti návestnej dosky

Návesť 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača,** upozorňuje vodiča, že bude nasledovať návesť 140, **Stiahnite zberač**.

382. Návesť 140, **Stiahnite zberač**

Vodorovný pás v uhlopriečke návestnej dosky

Návesť 140, **Stiahnite zberač,** označuje začiatok úseku, ktorý sa musí prechádzať len so stiahnutým zberačom. V úrovni návestidla musí byť už zberač stiahnutý.

383. Návesť 141, **Zdvihnite zberač**

Zvislý pás v uhlopriečke návestnej dosky

Návesť 141, **Zdvihnite zberač,** označuje koniec úseku, ktorý sa smie prechádzať len so stiahnutým zberačom. Vodič, ktorý vedie HDV, smie zberač zdvihnúť, až keď posledný zberač vlaku (súpravy vozidiel) prejde okolo návestidla.

Návesť 140, **Stiahnite zberač,** sa umiestňuje 50 m pred začiatkom chráneného úseku, návesť 141, **Zdvihnite zberač,** 50 m za chráneným úsekom.

Návesti 136a), **Pripravte sa na vypnutie prúdu,** a 136b), **Vypnite prúd;** a návesti 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača**, a 140, **Stiahnite zberač**, **sa medzi sebou umiestňujú na tratiach**:

s traťovou rýchlosťou najviac		
60 km.h^{-1}	100 km.h^{-1}	160 km.h^{-1}
na vzdialenosť		
400 m	600 m	800 m

384. Návesť 142, **Začiatok jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy**

Dva vodorovné biele pásy

385. Návesť 143, **Začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy,** označuje začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy

a) s napätím 25 kV, 50 Hz Biela sínusoida

b) s napätím 15 kV, 16, 7 Hz Biela sínusoida
a nad ňou biela číslica 15

386. Návesť 142, **Začiatok jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy**, a návesť 143, **Začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy,** sa umiestňuje na styku dvoch trakčných prúdových sústav. Jednosystémové HDV nesmie so zdvihnutým zberačom prechádzať cez úseky s nezodpovedajúcou trakčnou sústavou, viac systémové HDV musí byť prepnuté na príslušnú trakčnú sústavu. Uvedené návesti musia byť doplnené návesťami 139, **Pripravte sa na stiahnutie zberača**, 140, **Stiahnite zberač**, a 141, **Zdvihnite zberač.**

Na jednokoľajnej trati môže byť návesť 137, **Zapnite prúd,** umiestnená na druhej strane dosky s návesťou 136b, **Vypnite prúd,** a návesť 141, **Zdvihnite zberač** na druhej strane dosky s návesťou 140, **Stiahnite zberač.** Návesť 137, **Zapnite prúd,** a návesť 141, **Zdvihnite zberač,** sú v týchto prípadoch vľavo od koľaje.

387. Návesť 144, **Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu**

Biely blesk smerujúci dolu symetricky umiestnený k zvislej uhlopriečke návestnej dosky

Návesť 144, **Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu**, sa umiestňuje na začiatok a na koniec prvého a posledného vozidla súpravy alebo na stojane v úrovni prvého a posledného vozidla súpravy, ktorá je pripojená na elektrické predkurovanie, a to ešte pred zapojením predkurovania. Návestidlo sa odstráni až po odpojení predkurovania alebo pred odchodom vlaku. Pri takto označenej súprave vozidiel je zakázaná akákoľvek manipulácia s vykurovacími spojkami, a pri zachádzaní na vozidlá je nevyhnutné opatrne posunovať, aby sa zájdením HDV na súpravu nepoškodil kábel.

388. Manipuláciu s elektrickým káblom napájania vlaku smie vykonávať len oprávnený zamestnanec, ak nie je v stanici oprávnený zamestnanec, obstará potrebnú manipuláciu vodič. Ak je nevyhnutne potrebné rozpájať alebo spájať elektrický kábel napájania vlaku (pri rozpájaní súpravy, pripojení vozňa a pod.) smú sa jeho zásuvky odomykať len záverným kľúčom HDV príslušného vlaku (záverné kľúče od prípadných ďalších HDV zapojených do obvodu elektrického kábla napájania vlaku musí mať oprávnený zamestnanec pri sebe).

389. Neobsadené

390. Návesť 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**

Oranžová štvorcová čierno orámovaná doska s bielym okrajom, postavená na vrchole; na nej čierny blesk smerujúci dole a jedna odrazka nad ním; pod doskou biela obdĺžniková tabuľka s čiernou číslicou udávajúcou skutočnú výšku trolejového drôtu na najnižšom mieste

Návesť 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**, označuje začiatok miesta, kde výška trolejového drôtu nad temenom koľajnice je menšia ako menovitá výška.

391. Vodič traťového stroja pre údržbu trakčného vedenia musí zastaviť (pri jazde vlaku aj pri posune), pred návesťou 145, **Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu**, ak je pracovná plošina obsadená zamestnancami. V jazde smie pokračovať len so súhlasom vedúceho pracovnej čaty.

392. Návesť 146, **Koniec zníženej výšky trolejového drôtu**

Biela štvorcová čierno orámovaná doska s bielym okrajom, postavená na vrchole

Návesť 146, **Koniec zníženej výšky trolejového drôtu**, označuje koniec úseku so zníženou výškou trolejového drôtu.

393. Na jednokoľajných tratiach sa používa zadná strana dosky s návesťou Začiatok zníženej výšky trolejového drôtu, pre umiestnenie návesti Koniec zníženej výšky trolejového drôtu, ktorá je potom umiestnená vľavo od koľaje alebo nad ňou.

394. Neobsadené

Obsluha úsekových odpojovačov

395. Úsekové odpojovače, s výnimkou úsekových odpojovačov miestneho významu (napr. odpojovačov vykládkových a nakládkových koľají, colných koľají a pod.), môže obslúžiť len oprávnený zamestnanec a to len na rozkaz alebo so súhlasom elektrodispečera. Rozkazy na obsluhu úsekových odpojovačov smie prebrať od elektrodispečera len výpravca a ten prikáže obsluhu úsekových odpojovačov oprávnenému zamestnancovi, pokiaľ obsluhu nevykonáva sám.

396. V prílohe prevádzkového poriadku musí byť schéma napájania a delenia trakčného vedenia a priľahlých medzistaničných úsekov podľa aktuálneho stavu.

397. V schéme napájania a delenia trakčného vedenia musia byť uvedené koľaje s trakčným vedením, koľaje bez trakčného vedenia, koľaje miestneho významu a všetky mimoriadnosti týkajúce sa trakčného vedenia. Schematický plán sa musí vyvesiť na stanovištiach, kde sa obsluhuje diaľkové ovládanie úsekových odpojovačov.

398. Skôr, ako výpravca obslúži alebo prikáže obslúžiť úsekové odpojovače, nariadi vodičom HDV elektrickej trakcie stojacich na koľajach v obvode odpojovanej časti trakčného vedenia od napätia, aby stiahli zberače. Súčasne nariadi zamestnancom splnomocneným obsluhovať elektrické predkurovanie, aby predkurovanie vypli.

399. Pri obsluhe úsekových odpojovačov preklenujúcich elektrické delenie, ktoré oddeľujú trakčné vedenie šírej trate od stanice, nesmú byť po celý čas ich odpojenia na koľajach medzi vchodovým návestidlom (prípadne miestom v jeho úrovni) a krajnou výhybkou žiadne HDV elektrickej trakcie so zdvihnutým zberačom.

400. V prevádzkovom poriadku sa uvedú miesta úschovy a postup pri používaní univerzálnych kľúčov od úsekových odpojovačov a kľúk na ručný pohon diaľkovo ovládaných úsekových odpojovačov a ochranných pomôcok. Ich výdaj a vrátenie zapisuje zamestnanec poverený úschovou do osobitného zápisníka vždy na podpis. Tam, kde sa používajú univerzálne kľúče, musia sa vždy uložiť u výpravcu. Pred ručnou obsluhou pohonu úsekového odpojovača pomocou kľuky, alebo pred obsluhou ručného úsekového odpojovača, musí zamestnanec pohľadom prekontrolovať stav pripojenia vodivého spojenia trakčnej podpery s koľajnicovým vedením. Ak na tomto spojení zistí poruchu, nesmie obslúžiť úsekový odpojovač, kým poruchu neodstráni odborný zamestnanec.

401. Obsluhujúci zamestnanec musí pri ručnej obsluhe pohonu úsekových odpojovačov pomocou kľuky, alebo pri obsluhe ručných úsekových odpojovačov, použiť ochranné izolačné rukavice, ochrannú prilbu a ochranné gumové galoše. Po skončení obsluhy úsekového odpojovača ohlási zamestnanec splnenie rozkazu výpravcovi.

402. Ak bude nevyhnutne potrebné zachádzať s HDV elektrickej trakcie smerom k vypnutej časti trakčného vedenia, musí vždy výpravca vhodným dostupným spôsobom zabezpečiť vyrozumenie vodiča HDV elektrickej trakcie o vypnutej časti trakčného vedenia a o tom, že HDV elektrickej trakcie nesmie so zdvihnutým zberačom prejsť elektrické delenie.

403. Úsekové odpojovače miestneho významu (napr. nakládkovej a vykládkovej koľaje) obsluhuje alebo ich obsluhu nariaďuje výpravca podľa potreby bez súhlasu elektrodispečera.

404. Trakčné vedenie koľají miestneho významu musí byť v čase nakládkových manipulácií na týchto koľajach odpojené od napätia a skratované s koľajnicovým vedením. Pod napätie sa TV zapína len pred obsluhou týchto koľají HDV elektrickej trakcie. Oprávnený zamestnanec, ktorý je určený prevádzkovým poriadkom, smie zapojiť trakčné vedenie nakládkovej a vykládkovej koľaje pod napätie, len vtedy, keď na to **preukázateľne** upozornil všetky osoby pracujúce na koľaji sám, alebo prostredníctvom vedúceho práce a vyzval ich, aby opustili koľaj. Osobne sa presvedčí, že títo zamestnanci koľaj opustili. Zároveň musí zistiť, či je náklad na vozňoch vzdialený najmenej 0,65 m a použité mechanizmy najmenej dva metre od časti trakčného vedenia, ktoré bude po zapnutí pod napätím. O zapnutí trakčného vedenia vyrozumie vedúceho posunu, ktorý až potom smie začať s posunom.

Postup pri zapínaní a vypínaní úsekových odpojovačov miestneho významu a menný zoznam zamestnancov oprávnených a splnomocnených obsluhovať úsekové odpojovače miestneho významu sa uvedie v Prevádzkovom poriadku stanice.

405. Po skončení posunu HDV elektrickej trakcie na nakládkových a vykládkových koľajach opäť odpojí a skratuje určený zamestnanec úsekovým odpojovačom so skratovačom trakčné vedenie a **po preukázateľnom upozornení** dovolí pokračovať v manipuláciách pri nakladaní a vykladaní tovaru.

406. Bez odpojenia trakčného vedenia od napätia a bez jeho skratovania, je na elektrifikovaných tratiach a koľajach zakázané vystupovať na strechy vozidiel, na nádržkové vozne a náklady vozňov za akýmkoľvek účelom (opravy a úpravy vozňov a nákladu, uvoľnených plachiet a pod.) a pracovať alebo sa pohybovať s dlhými predmetmi a mechanizmami vztýčenými proti trakčnému vedeniu, ktoré by sa mohli k trakčnému vedeniu priblížiť.

407. Pri nebezpečenstve, ak sú ohrozené ľudské životy a hrozí nebezpečenstvo z premeškania, výpravca alebo na jeho príkaz oprávnený zamestnanec odpojí príslušný úsekový odpojovač i bez rozkazu alebo súhlasu elektrodispečera. **Takto vypnutý úsekový odpojovač sa smie zapnúť len so súhlasom elektrodispečera.** O odpojení vyrozumie výpravca čo najskôr elektrodispečera.

408. – 411. Neobsadené

Hlásenie porúch na trakčnom vedení

412. Každý zamestnanec, ktorý zistí poruchu alebo spozoruje mimoriadne javy na trakčnom vedení, na HDV elektrickej trakcie alebo na napájacích, spínacích staniciach, prípadne iných častiach trakčného vedenia, oznámi to čo najskôr výpravcovi.

Hlásenie výpravca ihneď odovzdá elektrodispečerovi, ktorý rozhodne o ďalších opatreniach potrebných pre bezpečnú prevádzku, bezpečnosť osôb a zariadi ich vykonanie.

413. Ak nemožno vhodným spôsobom (napr. telekomunikačným spojením s vodičom) zastaviť vlak dopravovaný HDV elektrickej trakcie na ktorom bola zistená porucha, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť dopravy, **zastaví sa vlak vypnutím napätia v trakčnom vedení.**

414. Výpravca, ktorý poruchu spozoroval alebo ktorému bola hlásená (ak nejde o poruchu, kde sú ohrozené ľudské životy a hrozí nebezpečenstvo z premeškania), požiada ihneď elektrodispečera, aby vypol alebo nariadil vypnúť napätie trakčného vedenia traťového úseku, v ktorom je práve vlak s poruchou. Ihneď o tom vyrozumie výpravcu susednej stanice, aby nedovolil jazdu žiadneho vlaku alebo PMD do ohrozeného úseku a oznámi mu dôvod.

415. Pri strate napätia v trakčnom vedení musia vodiči všetkých elektrických vozidiel pozorne sledovať vlastnú súpravu vozidiel po oboch stranách, prípadne i vozidiel protiidúcich vlakov či na vlaku nie je porucha ohrozujúca bezpečnosť dopravy. Ak sa takáto porucha zistí, musí sa vlak ihneď zastaviť, podľa možnosti ešte v tom istom traťovom oddiele. Inak vodič vedúceho HDV i pri jazde po spáde zníži rýchlosť tak, aby mohol za všetkých okolností včas zastaviť pred prekážkou. Vodič sa vhodným telekomunikačným zariadením opýta výpravcu na príčinu vypnutia trakčného napätia.

416. Ak je na vlaku porucha ohrozujúca jazdu vlaku po susednej koľaji

alebo ak vznikla prekážka v susednej koľaji, o postupe pri odstránení vzniknutej poruchy sa dohodnú obaja výpravcovia s vodičom a s elektrodispečerom. Výpravca, ktorý má povolenku pre príslušný traťový úsek, (traťovú koľaj), riadi odstraňovanie poruchy, prípadne dohodne s elektrodispečerom napäťovú výluku trakčného vedenia potrebného rozsahu.

Tento výpravca si musí vždy u vodiča overiť, či porucha na vlaku neohrozuje jazdu po susednej koľaji a či nebráni ani zapnutiu napätia do trakčného vedenia koľaje, na ktorej stojí vlak s poruchou.

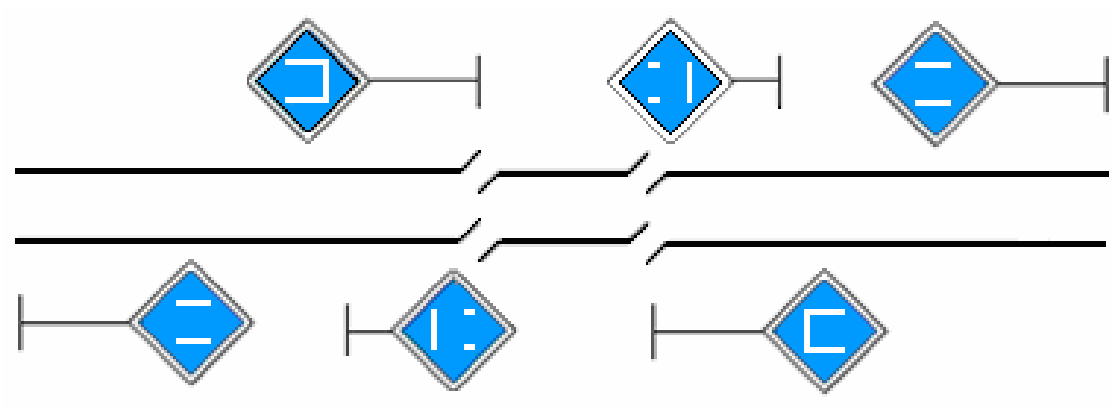
Ak nie je možné bezpečne zistiť či porucha neohrozuje jazdu vlaku po susednej koľaji, elektrodispečer z dôvodu bezpečnosti vypne napájaný úsek a koľaje priľahlé k miestu poruchy až do zistenia rozsahu ohrozenia poruchou. Podľa výsledku zistenia potom výpravca požiada elektrodispečera o zapnutie trakčného vedenia pod napätie na jednotlivých koľajach.

417. Ak dôjde po strate napätia v trakčnom vedení k jeho obnoveniu, môžu sa rozbiehať (uvádzať do pohybu) na trati stojace vlaky osobnej dopravy a rušňové vlaky **ihneď**, ostatné vlaky po uplynutí **dvoch minút** od času obnovenia napätia.

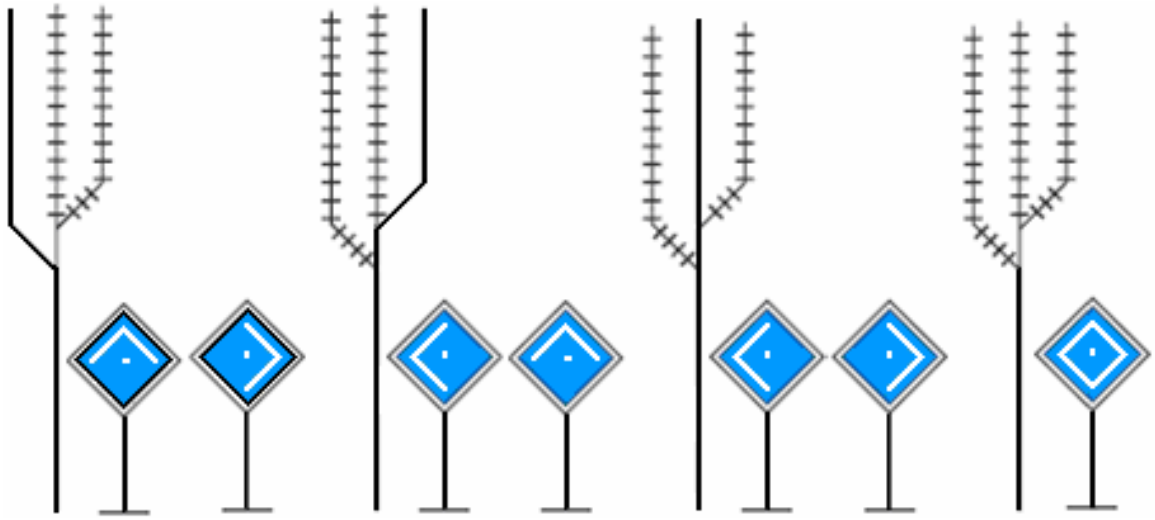
418. Neobsadené
419. Neobsadené

Príklady rozmiestnenia návestidiel pre elektrickú prevádzku

A.

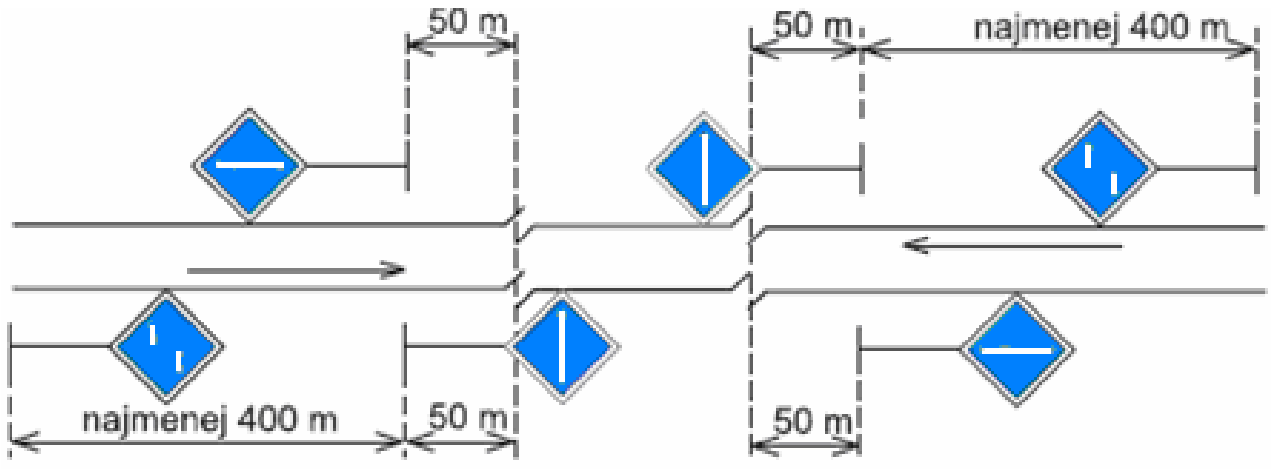


B.

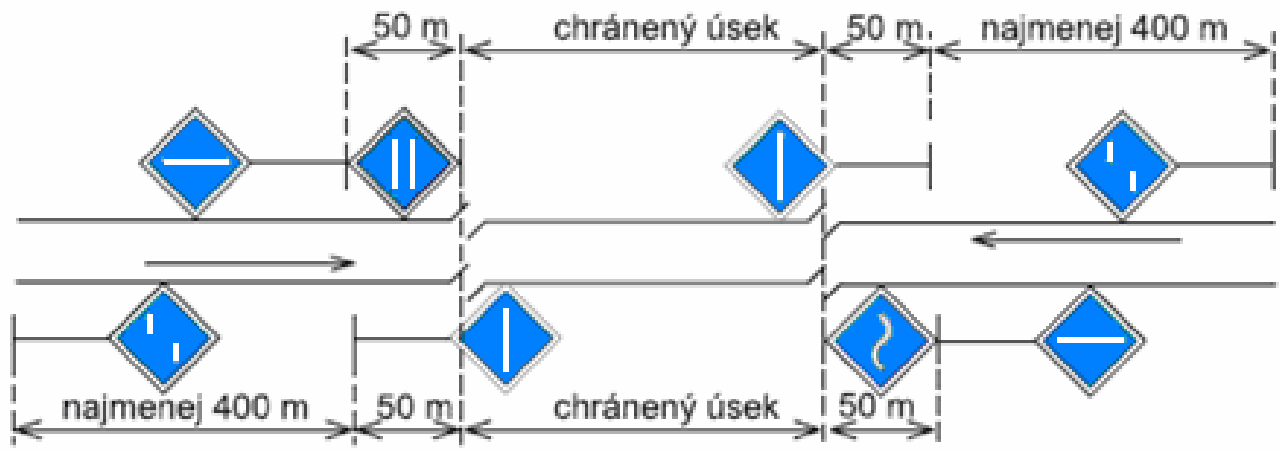


Ž 1

C.


50 m
50 m
najmenej 400 m
najmenej 400 m
50 m
50 m

D.


50 m
chránený úsek
50 m
najmenej 400 m
najmenej 400 m
50 m
chránený úsek
50 m

XII. Kapitola
Ostatné návestidlá a návesti
Výstražné návestidlá

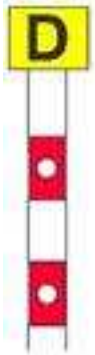
420. Návesť 147, **Pískajte**

a) **výstražný kolík s celodennou platnosťou**

Kolík so striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky s bielymi odrazkami v červených pásoch

b) **výstražný kolík s časovo vymedzenou platnosťou**

Kolík so striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky s bielymi odrazkami v červených pásoch; na vrchole dodatková tabuľka s čiernym písmenom D v žltom poli



Výstražný kolík s návesťou 147b, **Pískajte**, platí v čase od 6.00 -18.00 hodiny.

Ak je v mimoriadnych prípadoch potrebné, aby výstražný kolík s návesťou 147 b, **Pískajte**, platil aj mimo časovo vymedzenej platnosti (mimoriadna pochôdzka, práce na trati a pod.), musia byť o jeho mimoriadnej platnosti vopred vyrozumení výpravcovia susedných staníc. Rovnako tak musia byť vyrozumení výpravcovia aj o ukončení mimoriadnej platnosti tohto výstražného kolíka.

O mimoriadnej platnosti výstražného kolíka s časovo vymedzenou platnosťou musí byť vlak alebo posunujúci diel vyrozumený písomne.

Návestidlá sa umiestňujú pred nezabezpečenými priecestiami a pred miesta

na traťových úsekoch, kde nie je dostatočný priestor na pobyt osôb pohybujúcich sa na trati počas jazdy vlaku, najmä pred tunelmi, mostami, zárezmi, kde nie je zabezpečený schodný a manipulačný priestor.

Umiestnenie výstražných kolíkov okrem výstražných kolíkov umiestnených pred priecestia, ktoré sú dočasne označené prenosnou cestnou dopravnou značkou „D 60 - zmena miestnej úpravy“ je uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov.**

421. Návesť 148, **Pracovné miesto, pískajte**

a) Výstražný terč oválneho tvaru s čiernym obrazom kopáča v bielom poli nad zeleným lichobežníkom; terč sa umiestňuje na stĺpiku označenom vodorovnými červenými a bielymi pásmi. V červených pásoch sú biele odrazky. Za zníženej viditeľnosti sa návestný znak osvetľuje okrem návestidiel, ktorých návestný znak je celý zhotovený z materiálu odrážajúceho svetlo.

b) Cyklicky rozsvecované modré svetlá na traťovom stroji.

422. Návesť 148, **Pracovné miesto, pískajte,** možno na trať umiestniť a odstrániť ho len po vyrozumení výpravcov susedných staníc. Výpravca **poslednej stanice** pred pracovným miestom vyrozumie vodiča o umiestnení návesti 148, **Pracovné miesto, pískajte,** a to:

- písomným rozkazom alebo;
- telekomunikačným zariadením alebo;
- ručnou návesťou 117, **Očakávajte výstražný terč**, (len ak vlak v stanici obsadenej výpravcom prechádza).

423. Návestidlo s návesťou 148a, **Pracovné miesto, pískajte** sa umiestňuje pred pracovné miesto na šírej trati, ak je potrebné varovať pracujúce osoby pred jazdou dráhového vozidla, a to na vzdialenosť najmenej 400 m, najviac na 700 m pred pracovným miestom, ak tomu nebráni rozvetvené koľajisko, ku všetkým koľajam, odkiaľ možno očakávať jazdu dráhového vozidla.

V medzistaničnom úseku možno touto návesťou označiť len jedno pracovné miesto.

424. Umiestnenie výstražného terča nezbavuje nikdy zamestnanca zod-

povedného za bezpečnosť na pracovnom mieste povinnosti varovať tu pracujúcich, aj keď návesť 104, **Pozor**, nepočuje.

Na dvojkoľajných tratiach alebo pri súbehu koľají (tratí) sa postaví výstražný terč aj ku každej koľaji bezprostredne susediacej s koľajou, na ktorej je mimo súbehu koľají (tratí), postaví sa výstražný terč len pri tej koľaji pracovné miesto.

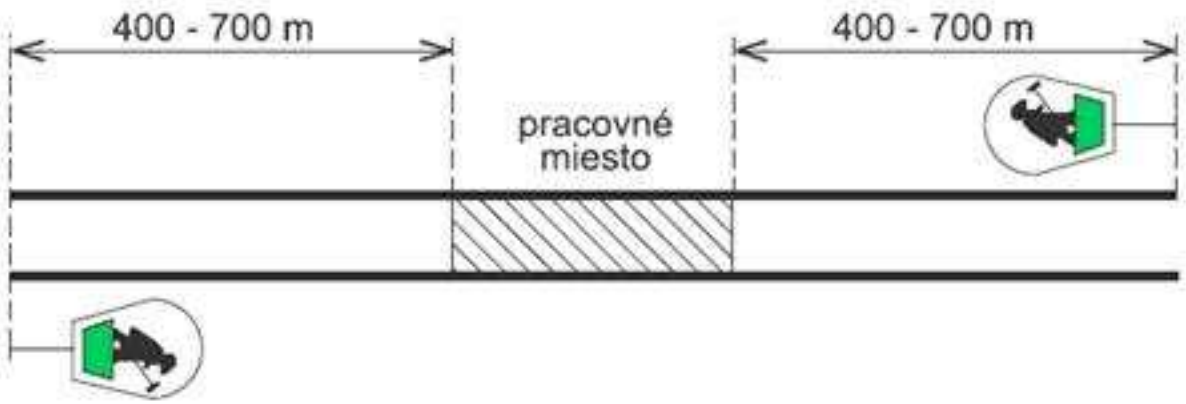
Ak je pracovné miesto mimo súbehu koľají (tratí), postaví sa výstražný terč len pri tej koľaji na ktorej sa pracuje.

Na vylúčenej koľaji sa výstražné terče nestavajú. Na koľajach susediacich s vylúčenou koľajou sa výstražné terče stavajú podľa požiadaviek vedúceho prác. Ak priechodný prierez nedovoľuje použiť výstražný terč na stĺpiku, môže sa za dňa použiť nízky terč.

425. Neobsadené

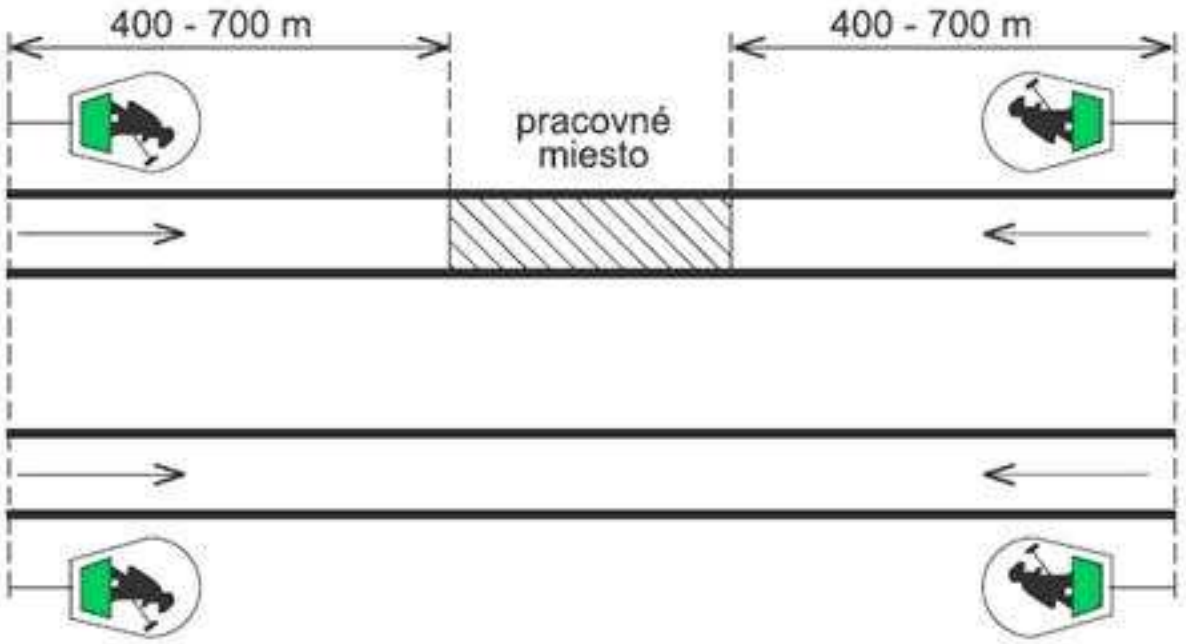
Príklady umiestnenia výstražných terčov

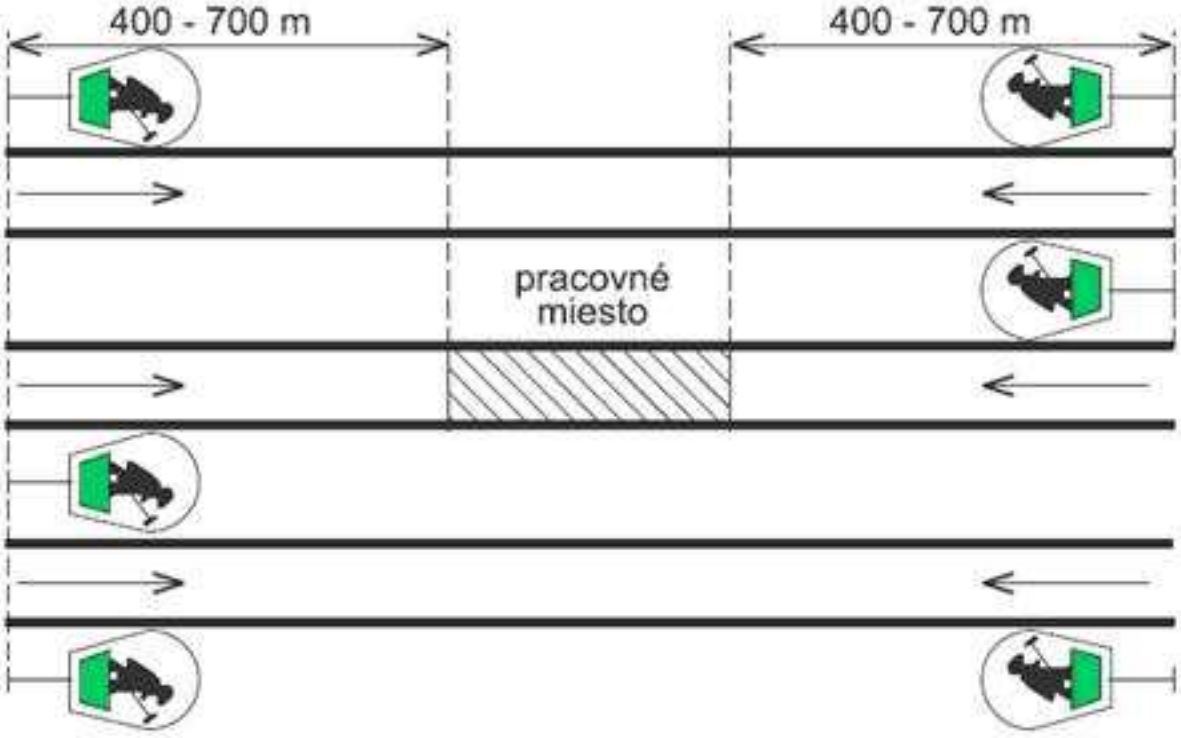
A. Pracovné miesto na jednokoľajnej trati



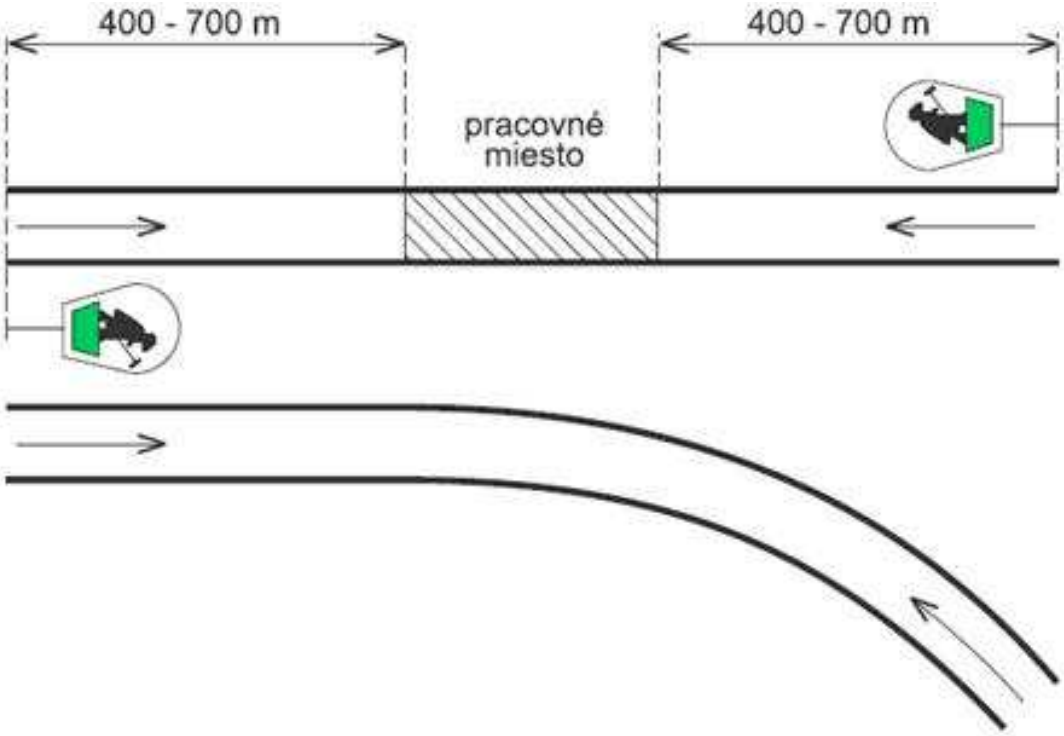
Ž 1

B. Pracovné miesta pri súbehu viac koľají (tratí)





C. Pracovné miesto mimo súbehu koľají (tratí)



Návesti pracovných čiat

426. Na zlepšenie bezpečnosti zamestnancov v koľaji alebo v jej blízkosti a na upozornenie potreby uvoľniť koľaj pred jazdou vlaku slúžia návesti pracovných čiat. Dávanie návestí zabezpečí vedúci pracovnej skupiny. Návesti pracovných čiat sa dávajú na šírej trati aj v stanici.

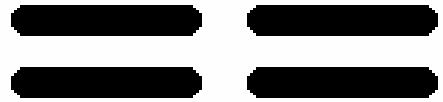
427. Návesť 149, **Vlak sa blíži**

a) Jeden dlhý zvuk dvojhlasnej trúbky (húkačky) alebo jeden kolísavý zvuk húkačky

b) Prerušované červené svetlá

Na návesť 149a, **Vlak sa blíži,** musia zamestnanci v koľajisku odstrániť náradie alebo iné predmety, ktoré by mohli prekážať jazde vlaku a musia vystúpiť na vopred určenú stranu z koľaje.

428. Návesť 150, **Odíďte z pracoviska**



Dva dlhé zvuky dvojhlasnej trúbky (húkačky) alebo dva kolísavé zvuky húkačky

Na návesť 150, **Odíďte z pracoviska,** musia zamestnanci urýchlene vystúpiť aj s náradím z koľaje a odstúpiť na vopred určené bezpečné miesto.

429. Neobsadené

Vložené návestidlá

430. Vložené návestidlá sú svetelné návestidlá, ktoré:

a) návestia či odchodové (cestové) návestidlo dovoľuje alebo zakazuje jazdu vlaku;

b) určujú koľaj, z ktorej je postavená vlaková cesta pre odchod, ak je odchodové (cestové) návestidlo skupinové pre niekoľko odchodových koľají alebo pre všetky odchodové koľaje;

c) označujú miesto, kde musí vchádzajúci vlak zastaviť;

d) návestia, či je dovolený alebo zakázaný posun.

431. Návesť 151, **Stoj**

Červené svetlo, pod ním modré svetlo

432. Návesť 151, **Stoj,** na vložených návestidlách platí pre vlaky aj pre posun. Ich stožiare majú striedavo červené, biele a modré pásy rovnakej výšky; trpasličie vložené návestidlá majú na označovacom páse umiestnenom vedľa návestného štítu striedavo červené, biele a modré pásy rovnakej výšky.

433. Návesť 152, **Odchodové návestidlo dovoľuje jazdu**

Prerušované biele svetlo

Návesť 152, **Odchodové návestidlo dovoľuje jazdu,** znamená, že na

odchodovom návestidle je návesť dovoľujúca jazdu. Rýchlosť jazdy vlaku vložené návestidlo nenávestí; vodič smie ísť rýchlosťou najviac 40 km.h^{-1}, ak vlak odchádza z ktorejkoľvek koľaje iným, ako priamym smerom.

434. Okrem návesti 151, **Stoj** a návesti 152, **Odchodové návestidlo dovoľuje jazdu,** môžu vložené návestidlá návestiť ešte tieto návesti svetelných hlavných alebo svetelných zriaďovacích návestidiel:

a) návesť 1, **Stoj** - červené svetlo

b) návesť 81, **Posun zakázaný** - modré svetlo

c) návesť 82, **Posun dovolený** - biele svetlo

Podobne ako pri zlúčení hlavného návestidla (odchodového, cestového) so zriaďovacím návestidlom, môže aj vložené návestidlo návestiť návesť 82, **Posun dovolený,** červeným svetlom a bielym svetlom pod ním.

435. V staniciach s vloženými návestidlami sa privolávacie návestidlá s návesťou 38, **Opatrne na privolávaciu návesť,** môžu používať len na vchodových návestidlách.

V staniciach s viac obvodmi stanice (vložené návestidlá sú len v niektorom obvode stanice), sa privolávacie návestidlá s návesťou 38, **Opatrne na privolávaciu návesť,** môžu používať v obvode stanice s vloženými návestidlami len na vchodovom (cestovom) návestidle do tohto obvodu stanice.

Pri poruche vloženého návestidla sa dovoľuje jazda vlaku ručným privolávacím návestidlom alebo písomným rozkazom. Pri posune musia byť všetci zúčastnení zamestnanci vyrozumení o poruche vloženého návestidla ústne. Posunuje sa potom ako na koľaji bez zriaďovacieho návestidla.

436. Pred vchodovým zhlavím stanice (obvodu stanice) s vloženými

návestidlami sa umiestni návesť 153, **Koľajisko s vloženým návestidlom**.

Stanice (obvody stanice) s vloženými návestidlami sa uvedú v **Tabuľkách traťových pomerov.**

Návesť 153, **Koľajisko s vloženým návestidlom**

Čierny výkričník na bielej tabuli čierno orámovanej

437. Návestidlo s návesťou 153, **Koľajisko s vloženým návestidlom,** sa umiestňuje na stĺpiku na vonkajšej strane vchodovej koľaje pred krajnou

výhybkou, prípadne na stožiari vchodového (cestového) návestidla a najďalej na výmenníku krajnej výhybky. Toto návestidlo sa môže umiestniť aj na spoločnom stĺpiku s rýchlostníkom (ak je osadený pred vchodovým návestidlom), a to nad doskou (terčom) s návesťou 55, **Rýchlostník.**

438. Neobsadené

XIII. Kapitola
Vlakový zabezpečovač
Všeobecné ustanovenia

439. Návestný opakovač je súčasťou vlakového zabezpečovača na hnacom vozidle. Na kódovaných úsekoch šírej trate a v dopravniach, kde hlavné návestidlá nasledujú za sebou na zábrzdnú vzdialenosť, informuje vodiča príslušným svetlom o návestnom znaku návestidla, ku ktorému sa vlak blíži. V dopravniach, kde hlavné návestidlá sú umiestnené za sebou na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdná, informuje vodiča príslušným svetlom o návestnom znaku hlavného návestidla na konci zábrzdnej vzdialenosti, resp. o návestnom znaku najbližšieho hlavného návestidla s povážlivejšou návesťou.

Pri jazde na trati s voliacim prepínačom v polohe „Prevádzka“ kontroluje vlakový zabezpečovač bdelosť vodiča v prípadoch, keď prenášaná návesť vyžaduje znižovanie rýchlosti, ako aj v prípadoch, keď na vozidlo nie je prenášaná žiadna návesť.

440. Svetlá návestného opakovača majú tento význam:

Zelené svetlo

Najbližšie hlavné návestidlo návestí návesť
3, **Voľno**

Žlté svetlo

Najbližšie hlavné návestidlo návestí návesť
2, **Výstraha, alebo niektorú z návestí:**
4, **Očakávajte rýchlosť 40 kmh-1**
5, **Očakávajte rýchlosť 60 kmh-1**
6, **Očakávajte rýchlosť 80 kmh-1**
7**, Očakávajte rýchlosť 100 kmh-1**

Vodič musí upraviť rýchlosť vlaku tak, aby pri najbližšom hlavnom návestidle nebola vyššia ako 120 km.h $^{-1}$. Stupeň návestenej (predzvestenej) rýchlosti zistí vodič z návesti najbližšieho hlavného návestidla; ak je to oddielové návestidlo, ktoré je zhasnuté, musí vlak znižovať rýchlosť tak, aby mohol zastaviť pred hlavným návestidlom (zakazujúcim jazdu) na konci zábrzdnej vzdialenosti.

Ž 1

Červené svetlo

Najbližšie hlavné návestidlo na konci zábrzdnej vzdialenosti návestí návesť 1, **Stoj** a vlak musí pred ním zastaviť

Žlté medzikružie

Od hlavného návestidla na konci zábrzdnej vzdialenosti a v obvode výhybiek priľahlom k hlavnému návestidlu, musí vlak ísť zníženou rýchlosťou, určenou dvojsvetlovou návesťou, vrátane svetelných pruhov a číslic

Modré svetlo

a) Voliaci prepínač je v polohe postrk;
b) Vybavovač samočinného brzdenia pri voliacom prepínači v polohe „Prevádzka“ bol vylúčený buď dokázaním bdelosti rušňovodiča alebo automatickou výlukou.

Žiadne svetlo

Na návestnom opakovači nesvieti žiadne svetlo (príp. svieti len modré svetlo), a to z týchto príčin:

a) vlak je v obsadenom oddiele;

b) vlak vošiel do oddielu automatického bloku alebo do stanice na návesť dovoľujúcu jazdu a došlo k poruche vlakového zabezpečovača na hnacom vozidle alebo na traťovej časti vlakového zabezpečovača, príp. k inej závade na trati (k lomu koľajnice, k náhlemu obsadeniu oddielu vozidlom, k poruche automatického bloku a pod.);

V prípadoch uvedených v a) alebo b) vodič nevie, pre ktorú z uvedených príčin došlo k zhasnutiu svetla na návestnom opakovači. Musí preto predpokladať prekážku a ísť podľa podmienok jazdy podľa rozhľadu až k nasledujúcemu hlavnému návestidlu. Od tohto návestidla smie ísť vlak podľa návestných znakov na tomto návestidle iba vtedy, ak sa obnoví prenos návestí na návestný opakovač. Ak na návestnom opakovači naďalej nesvietia žiadne svetlá, vodič nevie z ktorých príčin nesvieti svetlo návestného opakovača a musí preto aj naďalej predpokladať prekážku. Ďalšiu jazdu musí upraviť podľa rozhľadových pomerov ako je vyššie uvedené. Periodicky obsluhuje tlačidlo bdelosti, ak zanedbá jeho obsluhu, zariadenie vyvolá zabrzdenie vlaku.

Ak vodič zistí, že ide o poruchu traťovej časti vlakového zabezpečovača, ohlási to v najbližšej stanici, kde za týmto účelom zastaví. Prechodiaci vlak v tejto stanici nemusí zastaviť, ak je vyrozumený písomným rozkazom, rádiotelefonicky alebo návesťou 119, **Možno prechodiť,** že je porucha susednej stanici už ohlásená.

c) Hnacie vozidlo je na nekódovanom úseku (v stanici, na trati); takéto úseky sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**. Vodič smie ísť najväčšou dovolenou rýchlosťou podľa návestí hlavných návestidiel a ich predzvestí. Bdelosť vodiča je kontrolovaná a vodič ju periodicky preukazuje obsluhou tlačidla bdelosti, zmenou polohy kontroléra alebo iného ovládacieho prvku; ak nepreukáže bdelosť v stanovenom intervale, zariadenie vyvolá zabrzdenie vlaku.

Ž 1

Ak sa vlak blíži k samostatnej opakovacej predzvesti alebo k opakovacej predzvesti zlúčenej s hlavným návestidlom, môže sa na návestnom opakovači rozsvietiť svetlo zodpovedajúce povážlivejšej návesti, ako je návestená návestidlom.

441. Neobsadené

Návestidlá pre vlakový zabezpečovač

442. Návestidlá pre vlakový zabezpečovač sa umiestňujú na vzdialenosť maximálne 5 m pred izolovaným stykom ohraničujúcim koľajové obvody rozdielnych frekvencií.

443. Návesť 154, **Prepnite VZ na frekvenciu 50 Hz**

Čierna *obdĺžniková doska s bielym okrajom, postavená na užšej základni. Na doske biele písmená VZ a číslice udávajúce frekvenciu 50 Hz, doplnené bielymi odrazkami*

Návesť 155, **Prepnite VZ na frekvenciu 75 Hz**

Čierna obdĺžniková doska s bielym okrajom, postavená na užšej základni. Na doske biele písmená VZ a číslice udávajúce frekvenciu 75 Hz, doplnené bielymi odrazkami

444. Na tratiach vybavených traťovou časťou VZ sa návestidlami pre vlakový zabezpečovač udeľuje príkaz, v ktorom mieste na trati sa musí prepnúť prepínač frekvencie z polohy 50 Hz na 75 Hz alebo opačne. Na tratiach s jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou musí byť prepínač frekvencie vždy v polohe 75 Hz. Na neelektrifikovaných tratiach a na tratiach s jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou musí byť prepínač frekvencie, ktorý je umiestnený na stanovišti vodiča, v polohe 50 Hz, pokiaľ návestidlá pre vlakový zabezpečovač neurčujú inak.

445. Neobsadené

XIV Kapitola
Traťové značky

Tabuľka pred priecestím

446. Tabuľka pred priecestím vyznačuje kilometrickú polohu priecestia s PZZ. Pri skupine priecestí, ktorých vzájomná vzdialenosť je kratšia ako 100 m, sa pred prvé priecestie umiestnia tabuľky s kilometrickými polohami priecestí na spoločnom stĺpiku.

Tabuľka pred priecestím sa umiestňuje na 60 m pred priecestím.

Biela tabuľka s čiernou číslicou vyznačuje kilometrickú polohu priecestia s priecestným zabezpečovacím zariadením.
Čierna tabuľka s bielou číslicou určuje počet priecestí za touto tabuľkou, ktoré sú kryté návestidlom alebo priecestníkom.
Tabuľka je na stĺpiku so šikmými bielymi a čiernymi pásmi.

Označenie vzdialenosti

447. Kilometrická poloha miest na trati je označená stĺpikmi, samostatnými tabuľkami v celých kilometroch, v kilometroch a ich desatinách, alebo tabuľkami umiestnenými na pevných zariadeniach v kilometroch a metroch.

Kilometrovníky označujú trať v celých kilometroch

Hektometrovníky označujú trať v kilometroch a v ich desatinách

Tabuľka označuje trať v kilometroch a metroch

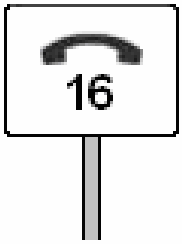
Označenie miesta na trati zo sťaženým prístupom záchrannej služby

448.V miestach so sťaženým prístupom záchrannej služby a kde nie je možná bezpečná evakuácia cestujúcich z vlaku sú zariadenia označujúce kilometrickú polohu zo strany prichádzajúceho vlaku označené žltooranžovým náterom. Tieto miesta sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

Takto sa označujú všetky zariadenia nachádzajúce sa v priestore od začiatku zábrzdnej vzdialenosti pred problémovým miestom až po jeho koniec.

Označenie traťového rádiového kanálu

449. Návesť 156, **Prepnite rádiový kanál**



Biela obdĺžniková tabuľka na nej čierne číslo udávajúce rádiový kanál, nad číslom symbol telefónneho slúchadla označuje miesto na trati, kde sa mení na číslicou vyznačený rádiový kanál

Návesťou 156, **Prepnite rádiový kanál,** sa označuje miesto na trati, kde musí vodič prepnúť prepínač na číslicou vyznačený rádiový kanál.

Označenie stanovišťa s telefónom

Čierne písmeno T v bielom štvorci (čierne orámovanie treba len pri umiestnení na svetlom objekte);značka T označuje miesto, kde je umiestnený telefón

Označenie smeru k najbližšiemu telefónnemu stanovišťu

Smer k najbližšiemu telefónnemu stanovišťu je vyznačený:

a) na tratiach s nadzemným vedením – umiestnením žltej tabuľky s vylisovaným číslom na podpere;

najbližšie telefónne stanovište je od tabuľky

v pravo

v úrovni značky

vľavo

b) na elektrifikovaných tratiach s káblovým vedením – čiernymi alebo bielymi trojuholníkovými šípkami (odchylne od náteru stožiara) na stožiaroch trakčného vedenia;

najbližšie telefónne stanovište je

vpravo

v úrovni značky

vľavo

c) na tratiach bez trakčného vedenia s káblovým vedením – čiernymi trojuholníkovými šípkami na hektometrovníkoch, a to na bližšej strane ku koľaji;

najbližšie telefónne stanovište je

vpravo

v úrovni značky

vľavo

Označenie sklonových pomerov

Trať stúpa

Vodorovná trať

Trať klesá

XV. Kapitola
Používanie návestí v rádiotelefónnej prevádzke
Všeobecné ustanovenia

450. Návesť 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám**, a návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**, možno nahradiť akýmikoľvek vhodnými slovami. Napr.: „**Vlak ...***(číslo)***... ihneď stoj! Nebezpečenstvo!“**

„Vlak...(číslo)**...okamžite zastavte!“** a pod., podľa potreby niekoľkokrát opakovanými.

Po zastavení vlaku treba doplniť ďalšie potrebné údaje na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva.

Návesti za vlakovej dopravy dávané rádiotelefónom musia byť dané (opakované) doslovným názvom návesti (bez čísla) alebo nato určeným záväzným slovným znením, prípadne sa doplnia o ďalšie potrebné údaje.

Doslovný názov návesti:

Návesť 105, **Zabrzdite mierne**

Návesť 106, **Zabrzdite úplne**

Návesť 107, **Povoľte brzdy mierne**

Návesť 108, **Povoľte brzdy úplne**

Pri vlakoch s nepriveseným postrkom sa návesť 108, **Povoľte brzdy úplne**, nepoužíva. Vodič prvého HDV nariadi vodičovi postrkového HDV jeho uvedenie do pohybu slovami:

Vlak... (číslo) ***má dovolený odchod, zvoľna tlačte!***

Návesť 109, **Zabrzdite**, sa nahradí slovami ***Vlak...*** (číslo) ***na*** ...(číslo), ***koľaji zabrzdite!***

Návesť 110, **Odbrzdite**, sa nahradí slovami ***Vlak...*** (číslo) ***na*** ...(číslo), ***koľaji odbrzdite!***

Návesť 111, **Brzda v poriadku**, sa nahradí slovami „***Vlak..***.(číslo)...***na*** ...(číslo), ***koľaji brzda v poriadku!***

Návesť 115, **Odchod**, sa nahradí slovami: ***Vlak*** ...(číslo)...***z*** ...(číslo)... ***koľaje, odchod*!**

Návesť 118, **Posun za námedzník**, sa nahradí slovami

Vlak... (číslo), ***posun za námedzník dovolený!***

Pri návesti 118, **Posun za námedzník,** sa musí v odbočných staniciach doplniť záväzné slovné znenie aj udaním smeru.

Vlak... (číslo) ***posun za námedzník smerom na ...***(smer) ***dovolený!***

451. Návesti, dávané za vlakovej dopravy rádiotelefónom, musí prijímajúci zamestnanec opakovať. Ak nedošlo k ich opakovaniu, musí zamestnanec, ktorý návesť dal, predpokladať, že zamestnanec ktorému bol príkaz určený, počul; čo sa prejaví vykonaním daného rozkazu.

452. Záväzné slovné znenie nahradzujúce ručné jazdné návesti.

Návesť 116, **Choďte na sériové spojenie**, sa nahradí slovami: ***Vlak .. .*** (číslo), ***medzi stanicami ...(názov), choďte na sériové spojenie!***

Návesť 117, **Očakávajte výstražný terč**, sa nahradí slovami: ***Vlak ...*** (číslo), ***medzi stanicami ...*** (názov), ***očakávajte výstražný terč!***

Návesť 119, **Možno prechodiť**, sa nahradí slovami:

Medzi stanicami ... (názov) ***a ...*** (názov) ***porucha traťovej časti vlakového zabezpečovača v ...*** (názov) ***možno prechodiť!***

Záväzné slovné znenie nahradzujúce ručné jazdné návesti, musí vodič vzhľadom na zaistenie bezpečnosti vlakovej dopravy vždy opakovať. Ak vodič rozkaz neopakoval, výpravca musí postupovať tak, ako by návesť rádiotelefónom nebola dávaná a vodič vlaku musí byť o mimoriadnosti vyrozumený ručnou návesťou alebo musí byť vlak zastavený a vodič vyrozumený písomným rozkazom.

453. Záväzné slovné znenie nahradzujúce viditeľné návesti pri posune:

Návesť	Záväzné slovné znenie
„**Vzdialit'**“ alebo „**Priblížit'**“	*Posunujte smerom k (na)*
„**Vzdialit'**“ alebo „**Priblížit'**“ (pri posune na obsadenú koľaj)	*Posunujte smerom k (na) obsadenú koľaj 100 metrov- 50 metrov – 30 metrov – pomaly - stoj*
„Stlačit'“	*Na ... (číslo) koľaji stlačiť*
„Popotiahnut'“	*Na ... (číslo) koľaji popotiahnite*
„Odraz“	*Budeme odrážať vozne – odraz (opakuje sa podľa potreby) – stoj, stoj (opakuje sa podľa potreby)*
„Pomaly“	*Pomaly, pomaly, pomaly, pomaly, (opakovane v intervale asi päť sekúnd)*
„Stoj“	*Stoj*
„Výhybka je uvoľnená“	*Výhybka je uvoľnená*
„Výmeny sú prestavené“	*Z ... (číslo) koľaje postavené (znenie možno doplniť podľa potreby udaním smeru postavenej posunovej cesty)*
„Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun“	*Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun*
„Tlačiť zakázané“	*Stoj*
„Tlačiť pomaly“	*Tlačte pomaly*
„Tlačiť rýchlejšie“	*Tlačte rýchlejšie*
„Späť'“	*Posunujte smerom na (k)*
„Prísun súpravy vozidiel k spádovisku“	*Z ... (číslo) prísunovej koľaje tlačte k spádovisku*

Uvedené záväzné slovné znenia, majúce formu jednoduchého ústneho rozkazu, nahrádzajúce návesti pri posune, vodič neopakuje.

Záväzné slovné znenia sa môžu doplniť prípadnými ďalšími potrebnými údajmi, ktoré vyplývajú z miestnych pomerov a potrieb.

Stále spojenie medzi vedúcim posunu a vodičom idúceho HDV **musí byť preverované opakovaním** vysielaných oznámení asi v **päťsekundových intervaloch. Ak nie je pravidlo dodržané, musí vodič ihneď zastaviť.**

Vodič je však povinný sa vždy riadiť návesťami príslušných neprenosných návestidiel platných pre posun.

454. Používanie návesti 149, **Vlak sa blíži** a 150, **Odíďte z pracoviska**.

Na šírej trati:

Návesť 149, **Vlak sa blíži**, sa nahradí slovami : ***„Pozor, od ... sa blíži vlak, odstráňte náradie a vystúpte z koľaje***!“, príp. sa doplní o ďalšie údaje (číslo traťovej koľaje, po ktorej sa blíži vlak a pod.).

Návesť 150, **Odíďte z pracoviska**, sa nahradí slovami: „***Pozor, pozor, odstráňte náradie a vystúpte ihneď z koľaje!“,*** príp. doplní ďalšie potrebné údaje.

V dopravni s koľajovým rozvetvením:

Vedúceho práce, bezpečnostnú hliadku aj osamelých zamestnancov pracujúcich v koľaji varuje dopravný zamestnanec pred hroziacim nebezpečenstvom slovami: „***Pozor, pozor, vystúpte ihneď z koľaje!“,*** príp. doplní ďalšie potrebné údaje.

Uvedené upozornenie varovaný zamestnanec neopakuje. Príjem upozornenia potvrdí slovami: „***Rozumiem, ...*** (priezvisko zamestnanca)***“***.

455. Neobsadené

Ž 1

DRUHÁ ČASŤ
GRAFIKON VLAKOVEJ DOPRAVY
XVI. Kapitola
Pomôcky GVD
Všeobecné ustanovenia

456. Pri riadení dopravy na dráhe sa postupuje podľa predpisov prevádzkovateľa dráhy, technologických postupov a dohodnutých cestovných poriadkov.

Pri vypracovaní cestovného poriadku sa vychádza z požiadaviek dopravcov.

Vlaky sa označujú druhovou skratkou, číslom a označením dopravcu. Na celej sieti ŽSR sa v ten istý deň smie použiť určité označenie vlaku len raz.

Druhy vlakov a ich skratky

457. Podľa druhu dopravy rozoznávame:

a) vlaky osobnej dopravy, zabezpečujúce dopravu cestujúcich, batožín, spešnín a pošty;

b) vlaky nákladnej dopravy, určené predovšetkým na prepravu tovaru;

c) vlaky osobitného určenia.

458. Podľa **pravidelnosti** sa vlaky delia na:

a) **pravidelné;** vlaky idúce podľa grafikonu vlakovej dopravy najmenej raz týždenne v určený deň;

b) **mimoriadne;**. vlaky, ktoré nespĺňajú podmienku pravidelného vlaku.

459. Podľa technických a kvalitatívnych parametrov rozoznávame tieto druhy vlakov:

Vlaky osobnej dopravy:

- **SuperCity** (SC): medzištátny vlak najvyššej kvality, ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úroveň poskytovaných služieb a pod.) odlišuje od ostatných vlakov; slúži na rýchle spojenie významných miest alebo centier jednotlivých štátov; jeho jazda je sledovaná výborom UIC;
- **EuroCity** (EC): obdoba SC vlaku
- **InterCity** (IC): medzištátny alebo vnútroštátny vlak vyššej kvality, ktorý sa svojimi parametrami (cestovná rýchlosť, počet zastavení, úroveň poskytovaných služieb a pod.) odlišuje od ostatných vlakov nižších kategórii; slúži na rýchle spojenie významných miest, (centier) jednotlivých štátov alebo vo vnútroštátnej preprave;
- **Expresný vlak** (Ex): dôležitý vlak, spájajúci významné miesta krajín a štátov na veľké vzdialenosti;
- **RegionalExpres** (REX): medzištátny rýchlik

- **Rýchlik** (R): vlak na rýchlu prepravu na väčšie vzdialenosti, zastavuje spravidla len v dôležitých staniciach;
- **EuroRegio** (ER): medzištátny zrýchlený vlak;
- **Zrýchlený vlak** (Zr): vlak, ktorý je obdobou rýchlika s častejším zastavovaním v staniciach; slúži na rýchle spojenie miest jednotlivých regiónov;
- **Osobný vlak** (Os): vlak, ktorý zabezpečuje prepravu spravidla do všetkých staníc a zastávok prechádzanej trate;
- **Súpravový vlak** (Sv): vlak zabezpečujúci premiestnenie súprav vozidiel osobnej dopravy.

Vlaky nákladnej dopravy:

- **Expresný nákladný vlak** (Nex): vlak vyššej úsekovej rýchlosti určený na prepravu mimoriadne dôležitej záťaže;
- **Priebežný nákladný vlak** (Pn): vlak určený na prepravu medzi vlakotvornými stanicami resp. medzi miestami hromadnej nakládky a vykládky;
- **Manipulačný vlak** (Mn): vlak určený na obsluhu medziľahlých staníc a nákladísk;
- **Vlečkový vlak** (Vleč) - vlak určený výhradne na obsluhu vlečiek a nákladísk.

Vlaky osobitného určenia:

- **Rušňový vlak** (Rv): HDV alebo skupina HDV idúcich ako vlak (ak nejde o súpravový vlak);
- **Služobný vlak** (Služ): vlak zavedený pre potreby ŽSR.

460. Vlaky podľa čl. 459 môžu mať ďalšie špecifické rozlíšenie:

- **Rušiaci vlak** je vlak, ktorého jazda vylučuje alebo narušuje pravidelnú jazdu iného vlaku.
- **Vlak podľa potreby** je vlak s cestovným poriadkom obsiahnutým v GVD, jazdiaci len v prípade potreby.
- **Osobitný vlak** je vlak, ktorého cestovný poriadok nie je obsiahnutý v GVD; jeho účelom je uspokojenie požiadavky, ktorá spravidla nebola známa pri tvorbe GVD.

- **Následv vlaku** je vlak, ktorý sa riadi vždy cestovným poriadkom kmeňového vlaku.

461. Následy vlakov je dovolené zavádzať, len ak v grafikone vlakovej dopravy nie je vhodná trasa.

462. Cestovným poriadkom jedného (kmeňového) vlaku sa smie riadiť najviac 9 následov.

463. Následy vlakov sa ohlasujú tak, že pred číslo vlaku sa dajú slová *„prvý následˮ, „druhý následˮ, „tretí následˮ a pod.,* napr. *„druhý následˮ vlaku 77 154ˮ a pod..*

464. Neobsadené.

Cestovné poriadky

465. Pre služobnú potrebu sa vydávajú:

a) listy grafikonu vlakovej dopravy (listy GVD);

b) zošitové cestovné poriadky (ďalej ZCP);

c) cestovné poriadky osobitných vlakov;

d) zoznamy vlakov pre staničných zamestnancov;

e) zoznamy vlakov pre traťových zamestnancov.

466. Pre potrebu cestujúcich sa vydávajú:

a) vývesné cestovné poriadky;

b) cestovný poriadok ŽSR (v knižnej, prípadne elektronickej forme);

c) zoznamy “Príchody vlakov" a “Odchody vlakov".

467. GR ŽSR môže vydať pre niektoré trate alternatívny grafikon vlakovej dopravy a alternatívne cestovné poriadky pre cestujúcich.

468. Pred zavedením nového GVD (zmeny do GVD) sa musia všetky jeho pomôcky dodať pracoviskám ŽSR a dopravcom najmenej 7 kalendárnych dní pred začiatkom platnosti.

469. Zavedením nového GVD strácajú účinnosť pomôcky predchádzajúceho GVD vrátane operatívnych príkazov a nariadení, ktoré sa k nemu vzťahujú.

470. O zmenách pomôcok grafikonu vlakovej dopravy musia byť praco-

viská ŽSR a dopravcovia vyrozumený najmenej 7 kalendárnych dní pred ich účinnosťou.

471. Nariadené zmeny pomôcok GVD, vývesných cestovných poriadkov, cestovných poriadkov ŽSR a zoznamu príchodov a odchodov vlakov sa musia vykonať včas. Zmeny v zošitových cestovných poriadkoch a cestovných poriadkoch ŽSR vykonajú zamestnanci, ktorým sú pridelené. Vykonanie zmeny ostatných cestovných poriadkov, zoznamu vlakov, vývesných cestovných poriadkov a zoznamov príchodov a odchodov vlakov zabezpečí prednosta organizačnej jednotky.

472. Na pracoviskách výpravcov a ostatných zamestnancov v stanici zúčastnených na doprave sa vyloží alebo vyvesí zoznam vlakov pre staničných zamestnancov. Tento zoznam musí obsahovať všetky vlaky, ktoré sa podľa listu GVD týkajú stanice (obvodov). Vlaky sa zapíšu v časovom poradí príchodov do stanice a odchodov z nej.

Do stĺpca 4 sa zapisuje čas odchodu, ak začína jazda vlaku v niektorom z uvedených miest. Pri vlakoch, ktoré sa vracajú z trate späť do stanice (napr. vlečkové), zapíše sa odchod zo stanice do stĺpca 9 a v nasledujúcom riadku sa zapíše do stĺpca 4 čas odchodu z trate (vlečky).

V poznámkach sa uvedie napr.: obmedzenie v doprave, pravidelný postrk, nezavesený postrk, tlačenie vlaku, pravidelný vchod na slepú alebo obsadenú koľaj, miesto skončenia jazdy na trati alebo miesto začiatku jazdy na trati, a pod. Údaj o pravidelnom vchode na slepú alebo obsadenú koľaj sa červeno podčiarkne.

V staniciach, kde to pomery vyžadujú, odporúča sa zoznam vlakov upraviť ako zošit a doplniť inými praktickými pokynmi pre výkon dopravnej služby.

Zoznam vlakov podpíše prednosta stanice (vedúci výkonného pracoviska). Ten tiež zodpovedá za jeho správnosť a čitateľnosť a za jeho zmeny.

473. V služobných miestnostiach závorárov, strážnikov oddielov, na odbočkách, prípadne na iných obsadených stanovištiach na trati sa vyloží alebo vyvesí zoznam vlakov pre traťových zamestnancov. Zoznam musí obsahovať všetky vlaky, ktoré jazdia podľa listu GVD na príslušnej trati. Na jednokoľajných tratiach sa tento zoznam usporiada v časovom poradí odchodov vlakov zo susedných staníc, na dvojkoľajných tratiach sa zostaví pre každú koľaj oddelene.

V zozname vlakov pre traťových zamestnancov stĺpec 6 a 7 sa vyplňuje len vtedy, ak začína vlak jazdu na trati alebo ak manipuluje vlak v nákladišti alebo na vlečke, ktorá leží v úseku trate, priľahlom k hlásnici, hradlu alebo k stanovišťu závorára.

V stĺpci “Poznámky" sa zapisujú obmedzenia v doprave, pravidelný postrk, neprivesený postrk, pravidelná jazda po nesprávnej koľaji, skončenie alebo začiatok jazdy vlaku na šírej trati a pod.

V zozname vlakov určenom pre stanovište závorárov sa nevyplňuje stĺpec 8 a 9.

474. Zoznamy vlakov pre staničných aj traťových zamestnancov vyhotovené podľa alternatívneho grafikonu vlakovej dopravy alebo pre výluku dopravnej služby musia byť výrazne označené, napr.: “Platí len pre dni pracovného pokoja", “Platí len pri výluke dopravnej služby".

475. V staniciach musia byť na miestach verejne prístupných vyvesené len platné cestovné poriadky a platné zoznamy príchodov a odchodov vlakov. Na zastávkach musí byť vyvesený platný zoznam príchodov a odchodov vlakov s prepravou cestujúcich, ktoré tam zastavujú podľa GVD, za čo zodpovedá prednosta stanice.

476. Odbočné stanice so zložitejšími pomermi si môžu na uľahčenie služby výpravcov zostaviť pomocný list GVD a zakresliť do neho vlaky všetkých priľahlých tratí. Za jeho správnosť zodpovedá prednosta stanice.

477. Na tratiach s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením a na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy výpravca má na svojom pracovisku zoznam vlakov pre ovládané dopravne doplnený o číslo vchodovej koľaje.

478. Neobsadené

Rýchlosť vlakov

479. Rýchlosti, ktoré sa nesmú prekročiť pri zostave cestovného poriadku ani pri jazde vlaku, sú:

a) pri vlakoch osobnej dopravy ……..... 160 km.h-1;

b) pri rušňových vlakoch (okrem skušobných jázd) …….... 160 km.h^{-1};

c) pri vlakoch nákladnej dopravy .....……..…… 120 km.h^{-1};

d) pri vlakoch s postrkovým HDV
nezapojeným na priebežnú brzdu (neprivesený postrk) …... 80 km.h^{-1};

e) pri vlakoch s koncovo alebo sedlovo naloženými vozidlami .... 70 km.h^{-1};

f) pri vlakoch, v ktorých sú zaradené nákladné vozne
s rozchodom 1520 mm, previazané na rozchod 1435 mm ..... 65 km.h^{-1};

Ž 1

g) pri vlakoch so zásielkami mimoriadnej dĺžky

naloženými na dvoch vozňoch, spojených nákladom

alebo pevnou spojkou ..... 50 $km.h^{-1}$;

h) pri tlačených vlakoch ……...…..... 30 $km.h^{-1}$;

ch) ak sa návesti neprenášajú na vedúce HDV ..... 120 $km.h^{-1}$.

480. Neobsadené

TRETIA ČASŤ
POSUN
XVII. Kapitola
Posun v dopravni s koľajovým rozvetvením
Všeobecné ustanovenia

481. Každý posun smie riadiť len jeden oprávnený zamestnanec - vedúci posunu.

482. Označenie vedúceho posunu samostatných posunovacích čiat, je červená páska okolo rovnošatovej čiapky (na ochrannej prilbe).

483. Ešte pred začatím posunu vyrozumie výpravca vedúceho posunu o úkonoch, ktoré majú byť vykonané ak vedúcemu tieto úkony nie sú vopred známe.

484. Ak riadenie posunu prevezme iný oprávnený zamestnanec, je odstupujúci zamestnanec alebo výpravca povinný vyrozumieť všetkých zamestnancov zúčastnených na posune o tom, kto bude riadiť ďalší posun.

485. Vedúci posunu musí zistiť pred každou zamýšľanou posunovou cestou (pohľadom alebo dopytom) či:

a) v zamýšľanej posunovacej ceste nie sú vozidlá;

b) návestidlá platné pre posun nezakazujú posun;

c) v dopravniach a nákladiskách, v ktorých prestavuje výmeny alebo výkoľajky vedúci posunu (posunovač), sú všetky v správnej polohe pre predmetnú posunovú cestu.

486. Pred uvedením vozidla do pohybu, musí vedúci posunu zabezpečiť:

a) aby o zamýšľaných pohyboch boli upovedomení zamestnanci v koľajach alebo pri koľajach, na ktorých sa bude posunovať;

b) uvoľnenie brzd a odstránenie zariadení zabezpečujúcich stojace vozidlo;

c) podmienky pre bezpečné zastavenie posunovaných vozidiel (vyskúšanie brzd, položenie zarážok a pod.);

d) bezpečnosť na priecestiach, cez ktoré bude vykonávaný posun;

e) aby boli odstránené cestné vozidlá a zariadenia zasahujúce do priechodného prierezu (autá, žeriavy, transportéry, mostíky a pod.);

f) uzavretie bočných dverí vozňov, klapiek a svetlíkov otvárajúcich sa von a zabezpečenie uvoľnených plachiet;

g) aby boli reťaze protiľahlých klaníc vozňov spojené, alebo zabezpečené proti voľnému pohybu iným vhodným spôsobom;

h) skrátenie alebo zavesenie veľmi dlhého nepoužitého spriahadla;

i) vyzvanie osôb, ktoré sú pri nakladaní alebo vykladaní vo vozňoch, aby vystúpili a vzdialili sa od koľají;

j) riadne zabezpečenie dverí vozňov, v ktorých počas posunu zostanú osoby (sprievodcovia zásielok, zamestnanci pošty a pod.) a ústne varovanie týchto osôb;

k) zabezpečenie bočných dverí pri vozňoch obsadených cestujúcimi, prípadne aj čelných dverí, ak bol prerušený prechod medzi vozňami; cestujúci musia byť vyrozumení a tieto vozne musí sprevádzať určený zamestnanec.

487. Na tratiach s trakčným vedením musia byť pri posune s HDV elektrickej trakcie so zdvihnutým zberačom dodržané tieto zásady:

a) skôr, ako sa začne posunovať, vedúci posunu overí dopytom u výpravcu, či je trakčné vedenie koľají, na ktorých sa má posunovať pod napätím;

b) vypnuté trakčné vedenie nesmie zapnúť prv než bude zaistené, aby nedošlo k ohrozeniu zamestnancov pri posune alebo zamestnancov zúčastnených pri nakladaní či vykladaní a zistení či naložený náklad je v predpísanej vzdialenosti od častí trakčného vedenia, ktoré budú po zapnutí pod napätím. Pravidelne vypnuté trakčné vedenie, zapínané iba na umožnenie vykonania posunu, musí byť po skončení posunu opäť vypnuté;

c) cez úsekové deliče, ohraničujúce odpojené úseky trakčného vedenia, nesmie ísť HDV elektrickej trakcie so zdvihnutým zberačom, aby nedošlo k prepojeniu napätia;

d) posunujúce HDV elektrickej trakcie musí byť pod zapnutým trakčným

vedením. Pri posune na koľaje bez trakčného vedenia, prípadne s vypnutým trakčným vedením, je potrebné medzi HDV a posunované vozne pridať dostatočný počet vozňov, aby bol tento posun možný;

e) na koľajach, kde sa vykladá alebo nakladá, nesmú sa nechať stáť vozne pod úsekovými deličmi alebo pred nimi pod trakčným vedením, ktoré je pod napätím, aby neboli ohrození zamestnanci pri nakládke alebo vykládke vozňov.

488. Výpravca, prípadne zamestnanec poverený obsluhou úsekového odpojovača, musí všetkým zamestnancom, ktorých sa to týka, vždy oznámiť, že napätie trakčného vedenia bude zapnuté a rovnako im oznámi jeho vypnutie.

489. HDV so zdvihnutým zberačom nesmú prechádzať úsekové deliče trolejového vedenia, ktoré oddeľujú trolejové vedenie pod napätím od trolejového vedenia bez napätia (podľa jednotlivých skupín koľají).

490. Neobsadené

Posun súčasne na niekoľkých miestach

491. Ak sa v stanici pravidelne posunuje súčasne na niekoľkých miestach, určia sa Prevádzkovým poriadkom jednotlivé posunovacie obvody. O pohyboch vozidiel do iných posunovacích obvodov sa musia vedúci posunu vzájomne dohodnúť a zabezpečiť si súčinnosť výhybkárov.

492. Ak má byť vykonávaný posun súčasne na niekoľkých miestach v stanici, v ktorej nie sú Prevádzkovým poriadkom stanovené posunovacie obvody, dá výpravca zúčastneným vedúcim posunu potrebné pokyny pre postup pri posune. Títo zamestnanci sa potom vzájomne dohodnú tak, aby bol posun bezpečný.

Zamestnanec (výpravca, výhybkár) nesmie dať súhlas na posun, do obvodu obsluhovaného iným zamestnancom, bez súhlasu tohto zamestnanca.

493. Neobsadené

Posun na spáde

494. Na spáde väčšom ako 2,5 promile a vo vzdialenosti do 50 metrov pred týmto spádom, nie je dovolené posunovať s vozidlami bez ich pripojenia na HDV. V staniciach, v ktorých sa zostavujú vlaky je tento posun povolený len na koľaje, kde nebezpečnému pohybu vozidla zabraňuje iné dostatočne zabezpečené vozidlo alebo na tento účel skonštruované zariadenie.

Pri tlačení vozidiel po spáde, ak nie je ich nežiaduci pohyb znemožnený

odvratnou koľajou, výkoľajkou, vozňami zabrzdenými ručnou (ustavovacou) brzdou, musí mať prvý vozeň obsluhovanú ručnú brzdu alebo zapojenú účinkujúcu priebežnú brzdu.

Pri posune na spáde väčšom ako 15 promile sa musia posunované vozidlá priebežne brzdiť, v prípadoch, ak je hmotnosť ťahaných vozidiel väčšia ako dvojnásobok hmotnosti HDV.

495. Neobsadené

Odrážanie a spúšťanie vozidiel

496. Nie je dovolené odrážať alebo spúšťať vozidlá obsadené cestujúcimi a vozidlá, ktoré sú označené zákazom odrážania alebo spúšťania. Ak sa preskúšaním ručnej brzdy overí, že vozidlá spoľahlivo zastaví ručná brzda, je dovolené odrážať alebo spúšťať vozidlá obsadené osobami, ak nejde o cestujúcich.

Okrem ostatných ustanovení platných pre posun, musia sa pri odrážaní a spúšťaní splniť ešte tieto podmienky:

a) vozidlá v odrazenej časti musia byť spojené;

b) vozidlá nesmú dôjsť k priecestiu, ktoré nie je uzavreté alebo strážené, ani na koľajovú váhu, ak nie je isté, že stojí správne a je zabezpečená;

c) vozidlá smú nabehnúť na stojace vozidlá rýchlosťou pomalej chôdze, pričom rýchlosť 5 $km.h^{-1}$, sa nesmie prekročiť;

d) návesť 75, **Odraz,** možno dať, ak po odpojení vozidiel nevznikne tak veľká medzera, že by pri odraze mohla byť príčinou prudkého nárazu; ak sa vozidlá rozvesujú bez tyče, možno dať návesť 75, **Odraz**, až keď zamestnanec odpojujúci vozidlá vystúpi z koľaje;

e) odrážať alebo spúšťať vozidlá na miesta, kde by mohla byť ohrozená bezpečnosť cestujúcich, nie je dovolené.

497. Posunovači a výhybkári sledujú jazdu spustených alebo odrazených vozidiel, ktoré smú za sebou nasledovať len v takých intervaloch, aby výhybkár mal dostatok času na prestavenie výmen pre ďalšie vozidlá.

Pri obmedzenom rozhľade alebo pri silnom vetre sa musia vozidlá podľa miestnych pomerov odrážať a spúšťať opatrne, alebo sa s nimi musí zachádzať.

498. Vozne vyžadujúce pri posune zvláštnu opatrnosť musia byť označené trvale alebo nálepkou s trojuholníkmi a to:

1. stupeň opatrnosti - vozne označené **„jeden výkričník“** a ďalšie určené vozne smú byť odrážané a spúšťané za predpokladu, že ich spoľahlivé zastavenie je zabezpečené dvoma zarážkami, alebo ručnou brzdou ovládanou z plošiny vozňa;

2. stupeň opatrnosti - vozne označené **„dva výkričníky“** a ďalšie určené vozne smú byť odrážané a spúšťané za predpokladu ich spoľahlivého zastavenia ručnou brzdou ovládanou z plošiny vozňa;

3. stupeň opatrnosti - vozne označené **„tri výkričníky“** a ďalšie určené vozne je zakázané odrážať a spúšťať, posun s týmito vozňami je povolený len zachádzaním.

Na takto označené vozne, nesmie dôjsť pri posune k nárazu.

499. Prvý stupeň opatrnosti sa vzťahuje aj na:
a) chladiace vozne bez strojového zariadenia;
b) naložené plošinové podvozkové vozne;
Na vozidlá, uvedené pod písmenom a), b), nesmie dôjsť pri posune k nárazu.

500. Druhý stupeň opatrnosti sa vzťahuje aj na:

a) vozidlá, v ktorých sú železniční, poštoví, colní zamestnanci, a príslušníci ozbrojených zborov a vozne naložené živými zvieratami;

b) prípojné vozne k motorovým alebo elektrickým vozňom;

c) krátko spojené vozne pozostávajúce z dvoch alebo viacerých dielov;

d) vozne, ktoré nie sú dosiaľ celkom naložené, alebo vyložené a vozne s posunutým alebo uvoľneným nákladom;

Na vozidlá, uvedené pod písmenom a), b), c), d), nesmie dôjsť pri posune k nárazu.

501. Tretí stupeň opatrnosti, sa vzťahuje aj na :

a) vozne obsadené cestujúcimi, sprievodcami zásielok;

b) HDV cez zvážny pahorok; netýka sa však odrážania a spúšťania HDV na ostatných koľajach, pokiaľ majú ovládanú tlakovú brzdu, ktorou budú zastavené;

c) traťové stroje;

d) reštauračné, lôžkové, salónne a bufetové vozne;

e) vozne s koncovo alebo sedlovo naloženými kolesovými vozidlami, vozne naložené pásovými vozidlami (tanky, transportéry, traktory, buldozéry a pod.), oplenové vozne s dlhým nákladom na viac ako dvoch vozňoch, vozne bez oplenov s dlhým nákladom na viac ako jednom vozni, vozne s dopravnou hmotnosťou 100 ton a vyššou;

f) výsypné vozne vyložené alebo naložené na jednej strane;

g) poškodené vozne s poznámkou **"Neodrážať"** na opravovej nálepke;

h) vozidlá cez zvážny pahorok s trvalým označením značkou alebo nálepkou **Zákaz jazdy cez zvážny pahorok**. Netýka sa odrážania a spúšťania na iných koľajach.

Na vozidlá, uvedené pod písmenom a), b), c), d), e), f), g), h), nesmie dôjsť pri posune k nárazu.

502. Pri posune na vozidlá, pri ktorých nesmie dôjsť k nárazu:

a) sa pri treťom stupni opatrnosti pri posune smie na ne s inými vozidlami zachádzať, a to s najväčšou opatrnosťou, pokiaľ s nimi nie je možné uskutočniť posun, pri ktorom budú vozidlá zastavené ručnou brzdou. V prípade, že sa odráža alebo spúšťa na koľaj, kde stoja vozidlá na ktoré nesmie dôjsť k nárazu, musia byť počas takéhoto posunu chránené vo vzdialenosti najmenej 10 m skupinou najmenej dvoch iných vozidiel, ktoré sú tak zabrzdené, že zabránia nárazu na tieto stojace vozidlá. Pred vozňami naloženými výbušninami alebo jedovatými látkami musí byť vzdialenosť takejto skupiny vozňov najmenej 50 m.

b) sa pri druhom a prvom stupni opatrnosti pri posune musia iné vozidlá zastaviť tak, aby do týchto vozňov nenarazili; pri zastavovaní vozňov zarážkou sa položia dve zarážky.

503. Smernice pre posun na spádoviskách vydáva a odchylné ustanovenia pre posun povoľuje schvaľovateľ Prevádzkového poriadku.

504. Neobsadené

Posun trhnutím

505. Pri posune trhnutím v posunujúcom diele nesmie byť zaradené ďalšie HDV alebo traťový stroj.

506. Keď posunujúci diel dosiahne potrebnú rýchlosť, dá vedúci posunu návesť 76, **Pomaly**. Vodič zníži rýchlosť a pri stlačení nárazníkov posunovač odvesí spriahadlo. Ihneď po odvesení dá vedúci posunu návesť pre ďalšiu jazdu, a vodič zvýši rýchlosť. Len čo celá prvá časť posunujúceho dielu uvoľní výhybku, prestaví ju výhybkár pre jazdu druhej časti posunujúceho dielu.

Zamestnanec určený na odvesovanie spriahadla musí stáť pevne na schodíkoch vozidla (na stúpadle) tak, aby nemohol byť zranený, aj keď by odpojené vozne dostihli prednú časť; spriahadlo smie odvesiť len pomocou k tomu určeného sochora.

Koľaj, na ktorú ide prvá časť posunujúceho dielu, musí byť voľná v dostatočnej dĺžke, aby odbiehajúca časť posunujúceho dielu mohla včas uvoľniť námedzník a potom bezpečne zastaviť.

507. Pre posun trhnutím platia obdobné ustanovenia ako pri odrážaní a spúšťaní vozňov.

508. Posun trhnutím je zakázaný:

a) cez ústredne a miestne prestavované výmeny, cez výhybky s prestaviteľnými srdcovkami a cez výhybky so samovratným zariadením v zapnutom samovratnom režime;

b) všade tam, kde je zakázané odrážať a spúšťať vozne;

c) za nepriaznivých rozhľadových pomerov.

509. Neobsadené

Používanie zarážok pri posune

510. Zarážky sa stále musia udržiavať v prevádzkyschopnom stave. Zarážky dodané po oprave alebo nové zarážky musia byť pred ich použitím vyskúšané.

511. Zarážky pri teplote 0°C a menej sa musia pred použi tím zohriať. Rozpálené zarážky sa nesmú používať.

Ak zarážky príliš zadŕhajú, potrie sa ich trecia plocha na to určeným mazivom. Ak tam, kde sa má použiť zarážka sú koľajnice príliš klzké, posype

sa koľajnica a jazyk zarážky pieskom. Na mieste, kde sa kladie zarážka, treba odstrániť ľad alebo inovať niekoľkonásobným posunutím zarážky po hlave koľajnice.

Pravdepodobnosť odskočenia zarážky sa bez ohľadu na počasie znižuje, ak sa jazyk zarážky posype pieskom.

512. Zarážka musí byť položená na hlavu koľajnice na takú vzdialenosť od stojacich vozidiel, aby nedošlo k prudkému nárazu. Zamestnanec pritom musí uvážiť stav a konštrukciu koľaje, rýchlosť, hmotnosť a počet vozidiel, ktoré sa majú pomocou zarážky zastaviť.

Zarážka musí byť položená na koľajnicu tak včas pred pohybujúcim sa dráhovým vozidlom, aby nebola ohrozená bezpečnosť posunovača.

Ak nemá zarážka vozeň zabezpečovať proti jeho ďalšiemu pohybu, po zastavení tohto vozňa sa zarážka musí odstrániť.

513. Ak to nie je nevyhnutne potrebné, nesmú sa klásť zarážky na koľajnicový styk alebo priamo pred ním, ako aj v oblúku. Ak je nevyhnutne potrebné položiť zarážku v oblúku, musí byť položená na vnútornú koľajnicu oblúka.

Zarážky s dvomi prírubami sa nesmú klásť na koľajnice s roztlačenými hlavami, na koľajnice uložené v dlažbe a na koľajnice vysoko naštrkované. Na výhybkách je kladenie zarážok zakázané, pokiaľ to nie je potrebné na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva.

Zarážky s dvomi prírubami sa nesmú používať na tých koľajach, na ktorých sú vodivé koľajnicové prepojky navarené na boku hlavy koľajníc. Takéto koľaje musia byť uvedené v Prevádzkovom poriadku.

Zarážky pod zastavovanými vozňami sa nesmú posunúť až na výhybku, točňu a presuvňu.

514. Zabraňovať ďalšiemu pohybu zastavovaných vozidiel položením zarážky naprieč na koľajnicu je zakázané.

515. Zarážkami sa smie zastavovať skupina vozňov s celkovým počtom najviac 12 náprav, ak ide o vozne prázdne, alebo 6 náprav, ak ide o vozne naložené. Pri skupine naložených a prázdnych vozňov sa jedna náprava naloženého vozňa ráta za dve nápravy prázdneho vozňa. Za prázdne vozne sa považujú aj vozne naložené s dopravnou hmotnosťou 10 t a nižšou.

Pre odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva smie na zarážku nabehnúť aj viac vozňov.

516. Zastavovať zarážkami skupinu naložených a prázdnych vozňov je dovolené len vtedy, keď ako prvý vozeň je zaradený vozeň naložený alebo ťažký. Za ťažký vozeň sa považuje aj vozeň prázdny s hmotnosťou vyššou ako 20 t.

517. Ak treba zabezpečiť zastavenie vozňov pre prípad, že by prvá zarážka mohla odskočiť, ďalej pri námraze, inovati, v oblúku, pri použití novej zarážky a pod., položia sa dve zarážky na jednej koľajnici za sebou alebo po jednej na oboch koľajniciach, a to na vzdialenosť 10 až 15 m od seba.

518. V staniciach so spádoviskom treba mať v pohotovosti najmenej dve zarážky vedľa každej koľaje, na ktorú sa vozne spúšťajú a okrem toho vždy jednu záložnú zarážku pre dve koľaje. Pre ostatné koľaje v takýchto staniciach a pre ostatné stanice potrebný počet zarážok a miesto ich uloženia určí Prevádzkový poriadok.

519. Zarážky musia byť uložené na určenom mieste (na stojanoch).

520. Osobitným zariadením na usmernenie rýchlosti spúšťaných vozňov sú v staniciach so spádoviskami zarážkové brzdy (tzv. patenty). Ich obsluhu smú vykonávať len skúsení zamestnanci.

521. Neobsadené

Zabezpečenie vozidiel proti neúmyselnému pohybu

522. Odstavené vozidlá musia byť zabezpečené proti neúmyselnému pohybu.

Vozidlá odstavené na koľaji so sklonom väčším ako 2,5 promile musia byť zabezpečené proti neúmyselnému pohybu ešte pred odpojením od HDV alebo traťového stroja. Zabezpečenie vozidiel proti neúmyselnému pohybu sa vykonáva ručnou brzdou alebo zarážkami v závislosti na sklonových pomeroch stanice podľa **Tabuliek traťových pomerov**.

523. Vozidlá, na ktoré sa zachádza, odráža alebo spúšťa, musia byť zabezpečené proti neúmyselnému pohybu.

524. Jednotlivé skupiny odstavených vozidiel po skončenom posune musia byť spojené a zabezpečené proti neúmyselnému pohybu, pokiaľ to na manipulačných koľajach neznemožňuje nakládka, vykládka alebo oprava týchto vozidiel a podobne.

525. Skupiny vozidiel pri posune (ponechané bez HDV) sa nemusia

zabezpečiť proti neúmyselnému pohybu, ak im spoľahlivo bránia v pohybe iné vozidlá, ktoré sú zabezpečené proti neúmyselnému pohybu. Vedúci posunu musí však zabezpečiť, aby pri posune s vozidlami na odstavenú skupinu vozidiel neboli tieto náhodne uvedené do pohybu.

526. Zarážky s dvoma prírubami sa môžu používať na zabezpečenie vozidiel proti neúmyselnému pohybu i v tých staniciach, v ktorých ich používanie pri posune je zakázané.

527. Zarážky s jednou prírubou je možné používať na zabezpečenie stojacich vozidiel proti neúmyselnému pohybu len počas posunu, kedy sú vozidlá pod dozorom zamestnancov posunu.

528. V neobsadenej dopravni (výpravcom, výhybkárom) smú byť odstavené vozidlá iba v prípade, ak je ich neúmyselnému pohybu do vlakovej cesty alebo na trať znemožnené zabezpečením výmen v odvratnej polohe alebo (na dopravnej koľaji uzamykateľnými v oboch polohách) výkoľajkami.

529. Na zabezpečenie odstavených vozňov sa zarážky položia priamo ku kolesu. Na koľajach s výkoľajkou sa zarážka položí na tú koľajnicu, na ktorej nie je výkoľajka. Pri nakladacej rampe musí byť zarážka položená na koľajnicu, ktorá je vzdialenejšia od nakladacej rampy a to aj v prípade, ak je na uvedenej koľajnici výkoľajka.

530. Zaistenie odstavených vozidiel proti neúmyselnému pohybu vykonajú zamestnanci, ktorí ich odstavili (odpojili od HDV alebo od vlaku).

531. Súprava vozidiel počas výmeny vlakového HDV (ponechaná bez HDV) smie byť zabezpečená proti náhodnému pohybu len zabrzdením priebežnou brzdou za podmienky, že vozne zostanú pod priamym dohľadom určeného zamestnanca. V prípade neuskutočnenej výmeny HDV tento zamestnanec zabezpečí zaistenie odstavenej súpravy proti neúmyselnému pohybu.

532. Vedúci posunu sa musí vždy o správnom zabezpečení vozňov proti neúmyselnému pohybu presvedčiť osobne alebo dopytom u zamestnanca, ktorému nariadil tieto vozne zabezpečiť.

533. Pred uvedením odstavených vozidiel do pohybu musia byť povolené všetky ručné brzdy a odstránené všetky zarážky použité na zabezpečenie vozidiel proti neúmyselnému pohybu.

534. Za povolenie ručných brzd a odstránenie zarážok zodpovedá ten zamestnanec, ktorý spája HDV so súpravou alebo privesuje vozidlá k vlaku.

535. Neobsadené

Posun cestnými vozidlami, posun ručný a mechanizačným zariadením

536. Pri posune cestnými vozidlami smú byť vozidlá ťahané len reťazou alebo lanom dlhým aspoň tri metre. Cestné vozidlo musí ísť vždy mimo koľaje. Vodič cestného vozidla nesmie byť zároveň zamestnancom oprávneným riadiť posun.

537. Pri ručnom posune je dovolené tlačiť vozidlá len zo strany; kráčať v koľajach alebo medzi vozidlami je zakázané.

Osoby, ktoré nie sú oboznámené s prácami pri posune, smú sa zúčastniť ručného posunu len vtedy, ak boli zamestnancom oprávneným riadiť posun náležite poučené.

538. Pre používanie jednoduchých mechanizačných prostriedkov (strkače, navijaky a pod.) platia pokyny výrobného pasportu, ktoré však musia byť pred zavedením mechanizačného prostriedku do prevádzky schválené GR ŽSR a ak treba, aj doplnené podľa miestnych podmienok a miestnych potrieb.

539. Neobsadené.

Posun hnacími dráhovými vozidlami

540. Vedúci posunu pred začatím posunu vyrozumie vodiča o spôsobe brzdenia posunujúceho dielu a oznámi vodičovi:

- počet a približnú hmotnosť posunovaných vozidiel;
- počet obsluhovaných ručných bŕzd;
- počet vozidiel so zapojenou priebežnou brzdou a počet kotúčových bŕzd alebo bŕzd s nekovovými klátikmi;
- postup práce a či posunuje na voľnú alebo obsadenú koľaj.

Dohodne sa s vodičom, na ktorej strane budú dávané návesti a v prípade potreby určí zamestnanca na sprostredkovanie návestí. Ďalej ho upozorní na nevyhnutnosť vykonania mimoriadne opatrného posunu vždy, keď je to potrebné (napr. pri zachádzaní na vozne obsadené osobami) a na každú prestávku dlhšiu ako 10 minút.

541. Pri ťahaných posunujúcich dieloch zaujme vodič miesto na prednom

stanovišti v smere jazdy. Pri tlačených posunujúcich dieloch zaujme vodič miesto na tom stanovišti, z ktorého môže najlepšie pozorovať dávané návesti.

542. Pri tlačenom posunujúcom diele zodpovedá zamestnanec, ktorý riadi jeho jazdu ručnými návesťami za včasné dávanie návestí. Návesť 76, **Pomaly**, a 77, **Stoj,** musí dávať tak včas, aby vodič mohol posunujúci diel bezpečne zastaviť.

543. Vodič smie uviesť HDV do pohybu, len ak bol o postupe pri posune vyrozumený, a ak dá na to rozkaz vedúci posunu ústne, rádiotelefonicky alebo návesťou, ktorú dá sám alebo prostredníctvom na to určeného zamestnanca.

544. Vodič je pri posune povinný:

a) sledovať rozkazy dávané návesťami a presne ich vykonávať;

b) pri ťahaných posunujúcich dieloch sledovať voľnosť posunovej cesty a osoby pohybujúce sa v posunovej ceste, alebo v jej blízkosti.

545. Vodič musí pri posune prispôsobiť rýchlosť podmienkam jazdy podľa rozhľadových pomerov tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť posunu. Pri posune ťahaním vozidiel, nesmie byť prekročená rýchlosť 40 $km.h^{-1}$ a pri posune tlačením vozidiel rýchlosť 30 $km.h^{-1}$. Pri nabiehaní na stojace vozidlá nesmie byť prekročená rýchlosť 5 $km.h^{-1}$, a to v úseku 20 metrov pred stojacim dráhovým vozidlom.

546. S vozňami obsadenými osobami alebo naloženými nebezpečnými látkami alebo mimoriadnymi zásielkami, ako aj s vozňami naloženými alebo vyloženými na jednej strane sa musí posunovať veľmi opatrne. Rýchlosť pri posune s takýmito vozňami upravuje vodič podľa pokynov vedúceho posunu.

547. Miestne obmedzenia rýchlosti platné pre vlaky sa vzťahujú aj na posun.

548. Manipulačné koľaje ako aj výhybky v manipulačných koľajach sa smú prechádzať rýchlosťou najviac 40 $km.h^{-1}$.

Koľajovú brzdu v odbrzdenej polohe smú HDV prechádzať rýchlosťou najviac 30 $km.h^{-1}$.

Ak treba, aby sa prechádzali nižšou rýchlosťou, sú takéto výhybky, manipulačné koľaje, koľajové brzdy a príslušné rýchlosti uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

549. Pri posune vozidiel tlačením stojí určený zamestnanec na stúpadlách

(plošine) prvého vozidla, najďalej na druhom vozidle alebo kráča tak, aby nebola ohrozená jeho bezpečnosť a mohol prezrieť koľaj a dávať potrebné návesti. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na posun na spádovisku alebo na výťažnej koľaji.

Ak sa vykonáva posun v mieste pravidelného nástupu a výstupu cestujúcich bez ostrovných nástupíšť, zamestnanec ide pred čelom prvého tlačeného vozidla a volaním, alebo dávaním návesti 104, **Pozor**, cestujúcich varuje.

Pri zachádzaní tlačeného posunujúceho dielu na stojace koľajové vozidlá určený zamestnanec smie dávať návesti z miesta medzi čelom posunujúceho dielu a stojacimi vozidlami, ak má prehľad na celú posunovú cestu.

550. Neobsadené

Súhlas na posun

551. Pred začatím posunu si vedúci posunu musí vyžiadať súhlas na posun.

552. Súhlas na posun na dopravných koľajach musí dať vždy oprávnený zamestnanec (výpravca), ktorý riadi jazdu vlakov na týchto koľajach.

Pri posunujúcich dieloch (HDV) s vedúcim posunu je návesť 82, a 84, **Posun dovolený,** súhlasom na posun pre vedúceho posunu, prípadne zamestnanca, ktorý je v čele tlačeného posunujúceho dielu.

Pri nesprevádzaných posunujúcich dieloch, samostatne idúcom nesprevádzanom hnacom vozidle a pri spojených HDV je návesť 82, a 84, **Posun dovolený,** súhlas na posun pre vodiča.

Ak je pred návestidlom niekoľko nesprevádzaných HDV alebo posunujúcich dielov s vedúcim posunu, platí návesť 82, alebo 84, **Posun dovolený**, ako súhlas na posun len pre vodiča prvého HDV alebo vedúceho posunu prvého posunujúceho dielu. Ďalšie HDV alebo ďalší posunujúci diel musí vyčkať, až sa po novej návesti 81, alebo 83, **Posun zakázaný**, znova návestí návesť 82, alebo 84, **Posun dovolený.**

V staniciach s reléovým zabezpečovacím zariadením (elektronickým stavadlom) pri odovzdaní obsluhy výhybiek do pomocného stavadla **musí** vedúci posunu pred prevzatím obsluhy tohto stavadla vyrozumieť vodičov nesprevádzaných hnacích vozidiel, že návesť 82, **Posun dovolený**, nie je pre nich súhlasom na posun.

Ž 1

Ak je zriaďovacie návestidlo výnimočne skupinové, zakazuje návesť 81, alebo 83, **Posun zakázaný**, posunovať za miesto, ktoré je v úrovni návestidla; ak je však skupinové zriaďovacie návestidlo umiestnené za námedzníkom, zakazuje táto návesť posunovať za námedzník.

Na skupinových zriaďovacích návestidlách návesť 82, alebo 84, **Posun dovolený, nie je súhlas na posun**.

Ak zastaví posunujúci diel (nesprevádzané HDV) tak, že nestojí pred návestidlom platným pre opačný smer jazdy, nesmie začať posunovať opačným smerom bez súhlasu zamestnanca obsluhujúceho výhybky a návestidlá (daný ručnou návesťou, rozhlasom alebo rádiotelefónom).

553. Súhlas výpravcu na posun platí vždy len pre jazdu posunujúceho dielu k najbližšiemu neprenosnému návestidlu platnému pre posun, alebo tam, kde tieto nie sú, po príslušný námedzník koľaje (prípadne po hrot jazyka odvratnej výmeny, alebo po výkoľajku), po ktorej sa posunujúci diel pohybuje. Ďalší súhlas na posun musí byť daný návestným znakom návestidla platného pre posun, alebo ručnou návesťou pre posun.

Skôr ako dá zamestnanec súhlas na posun podľa predchádzajúceho odseku, musí zabezpečiť správne postavenie posunovej cesty.

554. V staniciach, kde sú výhybkári, musí vedúci posunu dohodnúť spôsob posunu a dávanie návestí s príslušným výhybkárom.

555. Posun na manipulačných koľajach, ktorým nebude dotknutá žiadna vlaková cesta, dohodne vedúci posunu len s príslušným výhybkárom.

556. V staniciach, kde nie sú návestidlá pre posun, smie dať výhybkár ručnou návesťou súhlas na posun príslušnému vedúcemu posunu za predpokladu, že touto návesťou nedá súčasne súhlas na začatie posunu aj inému posunujúcemu dielu (neuvedie do omylu iný posunujúci diel).

557. Prestavenie výmen pre zamýšľaný posun nesmie nikto zo zúčastnených na posune považovať za súhlas na posun.

558. Neobsadené

Posun na dopravných koľajach

559. Povolením na posun na dopravných koľajach dovoľuje výpravca aj obsadenie týchto koľají vozidlami, ale len na čas trvania posunu. Toto povolenie nie je však nikdy súhlasom na obsadenie koľají vozidlami aj po skončení posunu. Na takéto obsadenie je potrebný osobitný súhlas výpravcu; pri jeho udelení musí výpravca vyrozumieť všetkých zamestnancov zodpovedajúcich za voľnosť vlakovej cesty; rovnako postupuje výpravca aj po opätovnom uvoľnení koľaje.

560. Súhlas na obsadenie dopravnej koľaje po skončení posunu si musí vedúci posunu vyžiadať aj vtedy, keď už je dopravná koľaj obsadená (napr. vozidlami po predchádzajúcom posune, vlakom, vlakovou súpravou a pod.).

561. V staniciach s koľajovými obvodmi pri posune s traťovými strojmi, ktoré nie sú označené červeným písmenom **„A"**, musí vedúci posunu ohlásiť výpravcovi priamo alebo prostredníctvom výhybkára každé, t.j. aj prechodné obsadenie dopravnej koľaje.

562. Skončenie posunu, uvoľnenie dopravných koľají a príslušných koľajových obvodov ohlási vedúci posunu ihneď po jeho skončení výpravcovi priamo alebo prostredníctvom výhybkára. Ostatní zamestnanci zodpovedajúci za voľnosť vlakovej cesty sa vyrozumejú podľa ustanovenia Prevádzkového poriadku.

563. Ak vedúci posunu predpokladá, že posun nebude v určenom čase skončený, je povinný to bezodkladne ohlásiť výpravcovi a vyžiadať si ďalšie pokyny.

564. Hlásenie týkajúce sa súhlasu na posun na dopravných koľajach a obsadenie dopravných koľají vozidlami, ako aj hlásenie o skončení posunu, prípadne uvoľnenie dopravných koľají sa nezapisuje.

565. Ak sú potrebné, vzhľadom na miestne pomery (napr. pre krátku vzdialenosť medzi stanicami alebo stanicou a odbočkou a pod.), osobitné opatrenia trvalej platnosti (napr. určenie miesta, kam až možno posunovať a pod.), musia byť uvedené v Prevádzkovom poriadku.

566. Neobsadené

Posun vzhľadom na jazdy vlakov

567. Pri každom posune musia neprenosné návestidlá kryjúce obvod, v ktorom sa posunuje, zakazovať jazdu vlaku.

568. Ak sa očakáva vlak, musí sa včas uvoľniť vlaková cesta a zastaviť rušiaci posun, t.j. taký posun, pre ktorý by bol vlak zadržaný pri vchodovom (cestovom) návestidle alebo by musel znížiť rýchlosť od predzvesti.

569. V dobe uvedenej v predchádzajúcom článku (ak sa očakáva vlak) nesmie sa v priestore medzi krajnou výhybkou a označníkom posunovať proti očakávanému vlaku.

570. Rozkaz na uvoľnenie vlakovej cesty a na zastavenie rušiaceho posunu dá výpravca vedúcemu posunu priamo alebo prostredníctvom

výhybkára, a to podľa okolností ešte pred prípravou vlakovej cesty . Rozkaz sa smie dať aj návesťou 80, **Uvoľnite vlakovú cestu a zastavte posun**, alebo telekomunikačným zariadením. Vedúci posunu je povinný ohlásiť výpravcovi priamo alebo prostredníctvom výhybkára, že posun bol zastavený. Výhybkár sprostredkuje ohlásenie buď pred prípravou vlakovej cesty alebo pri hlásení prípravy vlakovej cesty podľa toho, kedy bol rozkaz daný.

V rozkaze na uvoľnenie vlakovej cesty a na zastavenie rušiaceho posunu danom pred prípravou vlakovej cesty, musí byť vždy uvedené číslo vlaku, pre ktorý je rušiaci posun zastavovaný a číslo jeho vchodovej (odchodovej) koľaje: „***Pre jazdu vlaku*** ..... (číslo vlaku) ***na (z)*** ..... (číslo) ***koľaj(e) zastavte rušiaci posun!“*** V hlásení o zastavení rušiaceho posunu musí byť uvedené, na ktorej koľaji posunujúci diel stojí: „***Rušiaci posun zastavený na*** ..... (číslo) ***koľaji“.***

Osobitný rozkaz na zastavenie rušiaceho posunu (prípadne hlásenie, že rušiaci posun bol zastavený) nie je potrebný, ak je posunujúci diel mimo vlakovej cesty pred neprenosným návestidlom zakazujúcim posun, platným pre túto koľaj. Návestidlo uzávery koľaje sa za takéto návestidlo nepovažuje.

571. Ak neohlásil výpravca zamestnancovi zúčastnenému na príprave vlakovej cesty uvoľnenie dopravnej koľaje, na ktorú nariaďuje prípravu vlakovej cesty, musí na toto zamestnanec ihneď upozorniť výpravcu.

572. Po rozkaze na zastavenie rušiaceho posunu musí vedúci posunu ihneď skončiť posun a uvoľniť vlakovú cestu.

Posun smie byť dovolený len v smere jazdy očakávaného vlaku.

Posun proti smeru jazdy očakávaného vlaku smie vedúci posunu dovoliť len so súhlasom výpravcu. Výpravca smie dať tento súhlas len vtedy, keď spoľahlivo zistil, že vlak zastavil pri vchodovom návestidle.

573. Ak je dovolená jazda vlaku, možno na koľajach zbiehajúcich sa s vlakovou cestou posunovať (nie však odrážať alebo spúšťať vozne na voľnú koľaj) len po neprenosné návestidlo platné pre túto koľaj a zakazujúce posun (na koľaji bez takéhoto návestidla po prenosnú návesť 51a, **Stoj**).

574. Posunovať na odchodovej strane v pokračovaní vlakovej cesty je dovolené:

a) ak je priamo pri vchodovej koľaji návestidlo platné pre jazdu vlaku;

b) ak nie je priamo pri vchodovej koľaji hlavné návestidlo (vložené návestidlo), dá sa vlaku v mieste pravidelného alebo potrebného zastavenia, najmenej 50 m pred námedzníkom, návesť 51, **Stoj.**

Vo všetkých prípadoch posunu v pokračovaní vlakovej cesty proti smeru vchádzajúceho vlaku musí výhybkár pred ohlásením voľnosti vlakovej cesty prestaviť výhybku smerujúcu na vchodovú koľaj vlaku do odvratnej polohy a pri ručne prestavovaných výhybkách ju v tejto polohe uzamknúť a kľúč mať v úschove; pri ústredne prestavovaných výhybkách zabezpečiť ručnú západku výmenovej páky (výmenový radič) pomocnou uzávierkou (pomôckou znemožňujúcou prestavenie radiča).

575. V staniciach s reléovým zabezpečovacím zariadením, alebo s elektronickým stavadlom, nemusí byť podmienka predchádzajúceho článku splnená, ak pri posune proti smeru vchádzajúceho vlaku je výmena vedúca na vchodovú koľaj krytá návestidlom platným pre posun a ak je posunujúci diel hnacím dráhovým vozidlom ťahaný; ak sa však majú vozne tlačiť, odrážať alebo spúšťať, musí výpravca pred dovolením vchodu vlaku prestaviť výmeny smerujúce na vchodovú koľaj vlaku do odvratnej polohy a výmenový radič zabezpečiť pomocnou uzávierkou (pomôckou znemožňujúcou prestavenie radiča).

576. Neobsadené

Posun cez priecestia

577. Skôr ako sa začne posunovať cez priecestie, vedúci posunu je povinný zabezpečiť uzatvorenie závor alebo uvedenie PZZ do činnosti.

Ak PZZ je v poruche, nie je v činnosti alebo posunujúci diel je tlačený cez priecestie zabezpečené výstražnými krížmi, musí byť strážené.

578. Ak sa má posunovať cez priecestie dlhší čas a ak ide o frekventované priecestie, musí vedúci posunu najviac po 10 minútach priecestie uvoľniť pre cestnú premávku.

579. Posun na priecestí musí byť vždy prerušený a priecestie uvoľnené čo najskôr ak sa k priecestiu blíži alebo pred priecestím stojí cestné vozidlo dávajúce svetelné alebo akustické výstražné znamenie, prípadne keď o to požiada užívateľ cestnej premávky vezúci osobu na poskytnutie zdravotníckej pomoci. Zamestnanec, ktorý spozoroval nutnosť uvoľnenia priecestia alebo bol o to požiadaný, vyrozumie ihneď vedúceho posunu, ktorý bez meškania zabezpečí prerušenie posunu, uvoľnenie priecestia, prípadne otvorenie závor.

580. Neobsadené

Posun za označník

581. Ak treba vzhľadom na dĺžku posunujúceho dielu posunovať za označník, oznámi vedúci posunu túto skutočnosť ako aj predpokladaný čas trvania posunu výpravcovi a vyžiada si jeho súhlas na tento posun, a to priamo alebo prostredníctvom výhybkára.

Pri posune za označník nesmie koniec posunujúceho dielu opustiť obvod stanice, za čo zodpovedá vedúci posunu .

582. Ustanovenie o posune za označník platí aj pre posun za úroveň označníka, ak je zavedená jazda vlakov po nesprávnej koľaji, prípadne za svetelné zriaďovacie návestidlo, ktoré nahradzuje označník. Pri poruche tohto návestidla sa postupuje ako pri poruche zriaďovacieho návestidla.

583. Súhlas na posun za označník (obvod stanice) s uvedením smeru (čísla traťovej koľaje) dá výpravca vedúcemu posunu ústne, a to priamo alebo prostredníctvom výhybkára. Vedúci posunu vyrozumie o tomto súhlase vodiča HDV ústne.

584. Výpravca smie dovoliť posunovať za označník v stanici s traťovým súhlasom ak má udelený súhlas (netýka sa ak ide o posun proti stojacemu vlaku).

Pri poruche traťového súhlasu a v stanici bez traťového súhlasu len po dohode so susedným výpravcom a ak:

a) zistí, že nie je na ceste zo susednej stanice k nemu vlak, ani PMD;

b) oznámi výpravcovi susednej stanice časové rozmedzie posunu za označník a na ktorú traťovú koľaj sa bude posunovať;

585. Počas nemožného dorozumenia smie dovoliť posun za označník len výpravca, ktorý má povolenku pre koľaj, po ktorej sa má posunovať za označník.

586. Výpravca susednej stanice zavesí varovný štítok na tlačidlo hradlového záveru odchodového návestidla, alebo na miesto určené Prevádzkovým poriadkom a nesmie na túto koľaj vypraviť vlak, dovoliť jazdu **PMD**. Varovný štítok smie výpravca odstrániť, až keď dostane hlásenie, že bol skončený posun za označník.

Dohodnutie a ukončenie posunu za označník si výpravcovia oboch staníc zapíšu do Telefónneho zápisníka.

587. O posune za označník (za obvod stanice) vyrozumie výpravca výhybkárov, ktorých sa tento posun týka.

588. Ak sa bude pri posune za označník (za obvod stanice) posunovať cez priecestie zabezpečené PZZ, ktoré obsluhuje závorár, musí výpravca vyrozumieť o posune aj závorára s uvedením času posunu. O tom, že nebol závorár o tomto posune vyrozumený, vyrozumie výpravca vedúceho posunu a vodiča rozkazom V.

589. Ak je za označníkom, prípadne za svetelným zriaďovacím návestidlom, ktoré nahradzuje označník, priecestie so zabezpečovacím zariadením závislým od postavenia návestidiel stanice, uvedú sa povinnosti zamestnanca pre zabezpečenie priecestia pri posune za označník (za obvod stanice) v Prevádzkovom poriadku.

590. Vedúci posunu pri tlačenom posunujúcom dieli vyrozumie ústne o podmienkach posunu za označník posunovača idúceho na čele tlačeného posunujúceho dielu.

591. Ak bude potrebné celkom výnimočne posunovať za označník v prípade, že pri vchodovom návestidle stojí vlak, musí byť vodič stojaceho vlaku o tomto posune vyrozumený.

592. Ak je potrebné posunovať za označník (za obvod stanice) a za predchádzajúcim vlakom nedošla odhláška, prípadne ak výpravca nemá kontrolu voľnosti prvého traťového oddielu alebo nedošla za PMD správa o príchode do susednej stanice, vyrozumie o tom výpravca rozkazom V vedúceho posunu a vodiča.

593. Neobsadené

Posun za námedzník

594. Posun za námedzník, sa smie vykonať len pri vlaku pravidelne zastavujúcom. Pri vlaku mimoriadne zastavujúcom iba vtedy, ak je vyrozumený písomným rozkazom o zastavení.

595. Ak je priamo vedľa koľaje, po ktorej ide vlak, návestidlo platné pre posun musí dovoľovať posun. Ak je priamo vpravo pri koľaji, po ktorej sa povoľuje posun za námedzník, skupinové návestidlo platné pre posun, ručné návesti dávané pre tento posun sa musia dávať tak, aby nebol touto návesťou uvedený do omylu posunujúci diel stojaci na inej koľaji.

596. Pri posune za námedzník riadi posun výpravca. Návesti pre tento posun musia byť dávané priamo pri koľaji pre ktorú platia (nie zo stanovíšť).

Ž 1

Táto návesť nie je nikdy súhlasom na posun za označník alebo za obvod stanice.

597. Neobsadené

Nesprevádzaný posun

598. Pri posune nesprevádzaných HDV alebo posunujúcich dielov po dopravných koľajach je vedúcim posunu výpravca (obsluhujúci zabezpečovacie zariadenie, pokiaľ nie je v Prevádzkovom poriadku určené inak).

599. Na manipulačných koľajach je podľa predchádzajúcich podmienok vedúci posunu výhybkár.

600. Vyrozumenie vodiča vedúcim posunu o posune smie byť vykonané:

- osobne;
- prostredníctvom zamestnanca určeného Prevádzkovým poriadkom;
- vhodným telekomunikačným zariadením.

601. Vyrozumenie vodiča musí obsahovať najmä:

a) dôvod posunu (prestavenie HDV na inú koľaj, jazda HDV na odstavený vlak, jazda HDV na postrk, príprah alebo prestavenie vozidiel do iného obvodu a pod.);

b) informáciu o najvyššej dovolenej rýchlosti, spôsob brzdenia posunujúceho dielu (vzhľadom na brzdenie posunujúceho dielu; ak posunuje s vozidlami);

c) smer posunu (zhlavia) s udaním miesta, kde bude menený smer jazdy, a ak je to potrebné i miesto, kde bude posun ukončený;

d) približný pobyt na tejto koľaji (ak prichádza do úvahy);

e) upozornenie vodiča na nutnosť zvlášť opatrného posunu (napr. zachádzanie na vozne obsadené osobami, na vozne naložené zásielkami nebezpečného tovaru, alebo na vozne s mimoriadnymi zásielkami a pod.).

Ak nemožno pred začatím posunu nesprevádzaného posunujúceho dielu postaviť celú posunovú cestu musí byť vodič o postavení len časti posunovej cesty a mieste (stanovišti) prerušenia posunovej cesty vyrozumený vždy pred začatím jazdy.

Každé vyrozumenie musí vodič zopakovať tomu, kto ho vyrozumel.

602. Po vyrozumení vodiča o posune sa ďalšia jazda nesprevádzaných

HDV riadi neprenosnými návestidlami platnými pre koľaj, po ktorej sa posunuje. V stanici s koľajovými obvodmi sa ale neprenosnými návestidlami nesmie riadiť posun tých traťových strojov, ktoré nie sú označené červeným písmenom „**A**".

603. Ak nie sú v stanici neprenosné návestidlá pre posun platné len pre príslušnú koľaj, alebo ak nie je nesprevádzaný traťový stroj označený červeným písmenom „**A**", musí príslušné ručné návesti pre posun dávať zamestnanec (zamestnanci) určený Prevádzkovým poriadkom a vodič musí byť vyrozumený o tom, v ktorých miestach, alebo z ktorých stanovíšť budú dávané návesti pre posun.

Posun nesprevádzaných HDV riadený ručnými návesťami pre posun je možné však uskutočniť len vtedy, ak sa neposunuje súčasne na susedných koľajach (aby nedošlo k zámene návestí), a ak nie sú v príslušnom posunovacom obvode iné nesprevádzané hnacie vozidlá alebo nesprevádzané posunujúce diely.

604. Ak tlačí nesprevádzané HDV jedno vozidlo a týmto posunom nie je ohrozená bezpečnosť cestujúcich, nemusí byť tlačené vozidlo obsadené zamestnancom.

605. Neobsadené

XVIII. Kapitola
Posun medzi dopravňami
Všeobecné ustanovenia

606. Ako posun medzi dopravňami sa môžu uskutočňovať:

a) jazdy traťových strojov;

b) jazda pomocného HDV pre uviaznutý vlak alebo pre zanechanú časť z roztrhnutého vlaku;

607. Ustanovenia platné pre nepredvídaný návrat vlaku zo šírej trate a tlačené vlaky platia aj pre PMD. Traťové stroje, ktoré tlačia špeciálne vozidlá ktoré svojou konštrukciou ani nákladom neobmedzujú výhľad vodičovi, sa nepovažujú za tlačený posunujúci diel.

608. PMD smie byť vykonaný len v dostatočne dlhých prestávkach medzi vlakmi. Posunom medzi dopravňami nesmie byť rušená jazda vlakov s výnimkou jazdy pomocného vlaku (HDV).

609. Posunujúci diel musí byť sprevádzaný zamestnancom, ktorý plní povinnosti vedúceho posunu. Pri jazde samostatných HDV, alebo ak nie je pri jazde pomocného vlaku žiadny odborne spôsobilý zamestnanec k dispozícii, plní povinnosti vedúceho posunu vodič.

610. Pre jazdu z určitého kilometra (miesta) na šírej trati, kde PMD začína (napr. z vlečky, odbočky, nákladiska a pod.) si musí vedúci posunu vyžiadať súhlas výpravcov oboch susedných staníc priamo.

611. Každý posunujúci diel musí byť priebežne brzdený a posledné vozidlo (pri tlačených posunujúcich dieloch prvé vozidlo) musí mať zapnutú a účinkujúcu priebežnú brzdu (okrem prípadov jazdy špeciálnych vozidiel, keď sa postupuje podľa osobitných podmienok).

612. Obmedzenia rýchlosti platné pre posun platia aj pre posun medzi dopravňami.

613. V dopravniach s koľajovým rozvetvením môže posunujúci diel, ktorý ide ako posun medzi dopravňami, bez ďalších opatrení vchádzať aj na koľaj obsadenú stojacimi dráhovými vozidlami.

614. Posun medzi dopravňami sa vždy riadi písomným rozkazom vydaným výpravcom.

615. Posun medzi dopravňami za vlakom nie je dovolený:

a) pri zníženej viditeľnosti;

b) medzi dopravňami, kde sú neprehľadné tunely, ak má posun ísť až za tunel; tieto úseky sa uvedú v **Tabuľkách traťových pomerov;**

c) ak vezie výbušninu.

616. Za posunujúcim dielom možno vypraviť vlak až keď uvoľní celý medzistaničný úsek medzi dopravňami s koľajovým rozvetvením.

617. Neobsadené

Dohodnutie PMD

618. Výpravca dohodne PMD s výpravcom susednej stanice. Ak výpravca nedostal súhlas na PMD, nesmie dovoliť PMD ani pri správnej činnosti traťového zabezpečovacieho zariadenia; okrem PMD za účelom uvoľnenia traťovej koľaje (jazda pomocného HDV pre uviaznutý vlak alebo pre zanechanú časť z roztrhnutého vlaku a pod.).

619. Pri žiadosti o súhlas na PMD oznámi výpravca výpravcovi do susednej stanice typ traťového stroja (číslo HDV), a upozorní ho na traťové stroje spoľahlivo neovplyvňujúceho koľajové obvody a na veci vyžadujúce osobitnú pozornosť. Súčasne mu oznámi o aký druh jazdy ide, dané príkazy, či posunujúci diel bude pokračovať zo susednej stanice a kam, prípadne či v nej potrebuje dlhší pobyt. Všetky uvedené údaje oznámi výpravcovi vodič.

Výpravca nesmie žiadať o súhlas na PMD kým nepríde po tej istej koľaji naposledy vypravený vlak (posunujúci diel) opačného smeru a kým za ním nedá odhlášku (okrem prípadov jázd pomocného HDV pre uviaznutý vlak, alebo pre zanechanú časť z roztrhnutého vlaku).

620. Ak idú posunujúce diely zo susedných staníc proti sebe, vodiči musia byť vyrozumení rozkazom PMD o mieste zastavenia na šírej trati kilometrickou polohou zastavenia čela posunujúceho dielu. Výpravca musí určiť miesto zastavenia, ktoré musí byť vzdialené od miesta zastavenia protiidúceho posunujúceho dielu najmenej 200 m.

621. Len čo je daný súhlas na PMD, umiestnia výpravcovia obidvoch staníc varovný štítok, prípadne inú mnemotechnickú pomôcku na miesto určené Prevádzkovým poriadkom.

622. Príklady dohodnutia PMD:

„**Smie odísť o** (čas odchodu) **z** (názov stanice) (označenie stroja) **ako PMD po** (číslo) **traťovej koľaji s príchodom do** (názov stanice) **najneskôr o** (čas), **obsluha priecestných zabezpečovacích zariadení nariadená; PMD pokračuje ďalej do** (názov stanice)? (priezvisko výpravcu)".

„**Áno, smie odísť o** (čas) **z** (názov stanice označenie stroja) **ako PMD** (po číslo traťovej koľaji) **s príchodom do** (názov stanice) **najneskôr o** (čas) (priezvisko výpravcu)".

„**Smie odísť o** (čas odchodu) **z** (názov stanice) **do km ....,..** (označenie stroja) **ako PMD, kde bude manipulovať a vráti sa späť do** (názov stanice), **do** (čas príchodu), **bez obsluhy priecestných zabezpečovacích zariadení?** (priezvisko výpravcu)"

„**Áno, smie odísť o** (čas odchodu) **z** (názov stanice) **do km ....,..** (označenie stroja) **ako PMD, kde bude manipulovať a vráti sa späť do** (názov stanice), **do** (čas príchodu), **bez obsluhy priecestných zabezpečovacích zariadení**. (priezvisko výpravcu)"

„**Smie odísť o** (čas odchodu) **z** (názov stanice) **do km ....,..** (označenie stroja) **ako PMD kde bude manipulovať a po skončení manipulácie pokračuje v jazde do** (názov stanice) **s príchodom do** (čas príchodu), **bez obsluhy priecestných zabezpečovacích zariadení; predpokladaný pobyt v** (názov stanice) **asi** (čas) **min.?** (priezvisko výpravcu)"

„**Áno, smie odísť o** (čas odchodu) **z** (názov stanice) **do km ....,..** (označenie stroja) **ako PMD kde bude manipulovať a po skončení manipulácie pokračuje v jazde do** (názov stanice) **s príchodom do** (čas príchodu), **bez obsluhy priecestných zabezpečovacích zariadení.** (priezvisko výpravcu)"

Ak výpravca nesúhlasí s PMD, odmietne ho slovami: „**Nie, čakajte**! (priezvisko výpravcu)" a uvedie príčinu a predpokladanú dĺžku dispozície.

623. Neobsadené

Odchod posunujúceho dielu z dopravne

624. Pred odchodom posunujúceho dielu zo stanice oznámi výpravca výhybkárovi, z ktorej koľaje posunujúci diel odíde a čas odchodu; v staniciach odbočných a staniciach dvojkoľajných tratí i na ktorú traťovú koľaj je PMD dovolený.

625. Výhybkári zapisujú údaje o **PMD** do **Zápisníka voľnosti a správneho**

postavenia vlakovej cesty pokiaľ sa ich PMD týka takto:

- do stĺpca 1 zapíšu skratku „PMD";
- do stĺpca 2 z ktorej koľaje posunujúci diel odchádza (na ktorú koľaj posunujúci diel vchádza);
- do stĺpca 3 do ktorej stanice posunujúci diel odchádza (z ktorej stanice posunujúci diel ide), a doplní číslo traťovej koľaje;
- do stĺpca 4 čas skutočného odchodu posunujúceho dielu z vlastnej stanice, a čas príchodu posunujúceho dielu ohlásený výpravcom;
- do stĺpca 5 čas predpokladaného odchodu z vlastnej stanice, alebo susednej stanice, a to len vtedy, ak je mu nariadená obsluha PZZ, prípadne kontrola činnosti PZZ.

626. Výpravca dostatočne včas pred odchodom posunujúceho dielu zo stanice ohlási jeho jazdu všetkým traťovým stanovištiam s uvedením času odchodu, predpokladaný čas príchodu, miesta začiatku a ukončenia jazdy, miesto manipulácie alebo pobytu posunujúceho dielu na šírej trati, a či je nariadená obsluha PZZ. Odchod posunujúceho dielu nesmie byť dovolený pred ohláseným časom odchodu.

Traťový zamestnanci zapisujú hlásenie o PMD do „Zápisníka predvídaných odchodov" alebo do „Zápisníka odhlášok a predvídaných odchodov" podľa smeru jazdy takto:

Do stĺpca „Vlak číslo" sa zapíše skratka „PMD ", do stĺpca „Predvídaný odchod" čas odchodu posunujúceho dielu ohlásený výpravcom a do stĺpca „Poznámky" slová „obsluha PZZ", ak je nariadená obsluha priecestných zabezpečovacích zariadení.

627. V staniciach, kde sú pre každú koľaj umiestnené neprenosné návestidlá platné pre posun, smie posunujúci diel po vydaní rozkazu odísť len na návesť dovoľujúcu posun na návestidle jeho odchodovej koľaje.

V staniciach, kde nie sú pre každú koľaj neprenosné návestidlá platné pre posun, prípadne pri ich poruche, po vyrozumení ide posunujúci diel po námedzník odchodovej koľaje, prípadne po výkoľajku, alebo hrot odvratnej výmeny a odtiaľ pokračuje v jazde na šíru trať len na návesť 72, **Priblížiť**, dávanú výhybkárom.

V staniciach bez výhybkárov na odchodovom zhlaví, keď je postavená posunová cesta pre odchod posunujúceho dielu, výpravca dá ústny súhlas na odchod zo stanice vedúcemu posunu.

628. Odchod posunujúceho dielu zo stanice na šíru trať ohlási výhybkár ihneď výpravcovi; súčasne uvedie, z ktorej koľaje a na ktorú traťovú koľaj, prípadne do ktorej stanice posunujúci diel odišiel.

629. Výpravca ohlási susednej stanici skutočný čas odchodu posunujúceho dielu.

630. Neobsadené

Jazda posunujúceho dielu cez priecestia

631. Pri PMD s manipuláciou (pobytom) na šírej trati, pri jazde do kilometra a späť do stanice a pri jazde PMD za vlakom (za PMD) sa ručne ovládané PZZ neobsluhujú. Pri PZZ s automatickým ovládaním nie je v týchto prípadoch zabezpečená ich správna činnosť, a preto vodič (vedúci) posunujúceho dielu pri jazde cez takto zabezpečené priecestia postupuje vždy ako pri poruche PZZ (čl.702,703).

632. Pre PMD bez manipulácie na šírej trati sa obsluhujú ručne ovládané PZZ. Z tohto dôvodu oznámi výpravca pred odchodom posunujúceho dielu čas odchodu a príchodu do susednej stanice tiež závorárom a nariadi im, aby pre PMD obsluhovali PZZ. Túto správu počúva tiež výpravca susednej stanice. Obaja výpravcovia nariadia obsluhu PZZ tiež výhybkárom. Ak nemožno niektorého závorára vyrozumieť, vyrozumie výpravca vodiča rozkazom pre PMD, v ktorom kilometri sa nebude PZZ obsluhovať.

633. Automaticky ovládané PZZ sú pri jazdách traťových strojov, označených červeným písmenom „**A**", ovládané týmito vozidlami, pokiaľ nejde o PZZ závislé od iného zabezpečovacieho zariadenia (napr. od návesti dovoľujúcej jazdu návestenú príslušným hlavným návestidlom, prípadne v niektorých prípadoch od smeru udeleného súhlasu a pod.).
Pri PZZ závislých od iných zabezpečovacích zariadení sa musí zaistiť bezpečnosť na priecestí ručnou obsluhou tlačidla „Uzavretie priecestia" alebo vyrozumením vodiča (vedúceho) posunujúceho dielu rozkazom pre PMD o tom, že príslušné PZZ pre jazdu neúčinkuje.

634. Za uvoľnenie priecestia zodpovedá vedúci posunujúceho dielu. Ak nie je obvod PZZ označený návesťou 54, **Hranica izolovaného úseku**, musí byť v **Tabuľkách traťových pomerov** uvedená kilometrická poloha izolovaných stykov (koľajových spínačov) ich ovládacích obvodov.

635. Ak nie je traťový stroj označený červeným písmenom „**A**", nie je jeho jazdou zabezpečená spoľahlivá činnosť PZZ na šírej trati. Na týchto priecestiach postupuje vodič (vedúci) posunujúceho dielu ako pri poruche PZZ.

636. Neobsadené

Vchod posunujúceho dielu do dopravne

637. Spôsob akým bude dovolený vchod posunujúceho dielu do stanice (telekomunikačným zariadením, návesťou 72, **Priblížiť,** alebo návesťou vchodového návestidla), určí výpravca rozkazom pre PMD.

Ak sa posunujúcemu dielu nedovoľuje vchod do stanice dohodnutým spôsobom, zastaví pri vchodovom návestidle a o ďalšom postupe sa dohodne s výpravcom.

638. Výhybkár ohlási príchod posunujúceho dielu k vchodovému návestidlu výpravcovi a ten určí vchodovú koľaj.

639. Ak výpravca určí vchodovú koľaj pre posunujúci diel**,** dá súčasne aj výhybkárovi súhlas na vchod PMD do stanice.

640. Výhybkár (vedúci posunu) ohlási ihneď po príchode posunujúceho dielu výpravcovi, že tento došiel celý. Až po tomto hlásení smie výpravca ohlásiť príchod posunujúceho dielu susednej stanici a časový údaj príchodu zapíše do dopravného denníka.

641. Počas výluky dopravnej služby v stanici možno PMD dovoliť len vtedy, ak bude skončený pred začatím dopravnej služby v stanici s výlukou dopravnej služby. PMD dohodnú výpravcovia obsadených staníc, prípadne ho povoľuje výpravca poslednej obsadenej stanice, ak trať končí v stanici s výlukou dopravnej služby.

642. Ak sa výnimočne stane, že skončenie jazdy nebude oznámené do skončenia výluky dopravnej služby, musí byť výpravca nastupujúci službu v stanici s výlukou dopravnej služby vyrozumený o dohodnutej jazde a jej podmienkach. Vyrozumie ho výpravca, ktorému je hlásený nástup služby.

Ak nedôjde posunujúci diel do stanice, alebo nie je zistené, v ktorom medzistaničnom úseku sa posunujúci diel nachádza, nesmie byť do celého úseku vypravený žiadny vlak.

643. Neobsadené

Ž 1

ŠTVRTÁ ČASŤ
ZABEZPEČENIE JAZDY VLAKOV
XIX. Kapitola
Dopravná dokumentácia
Dopravný denník

644. Dopravný denník sa vedie v písomnej alebo v elektronickej forme. Do dopravného denníka zamestnanci určení Prevádzkovým poriadkom zaznamenávajú údaje o jazdách vlakov a PMD, prípadne aj iné predpísané údaje.

Titulný list Dopravného denníka musí byť vždy označený otlačkom pečiatky železničnej stanice, a ak je v stanici viac stanovíšť, na ktorých je vedený dopravný denník, aj názvom (označením) stanovišťa; ďalej musí byť označený dátumom začiatku a konca používania, počtom strán podľa skutočného počtu zisteného očíslovaním, záznamom kto ho očísloval a v pravom hornom rohu poradovým číslom v bežnom roku.

Pre každú jazdu vlaku (PMD) sa vyplňuje vždy samostatný dvojriadok. Do horného riadku sa zapisujú údaje o príchode, do dolného riadku údaje o odchode (prechode) vlaku.

645. Na tratiach s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením (so zjednodušeným riadením dopravy) predpísané údaje sa zaznamenávajú elektronickou formou.

Ak technické zariadenie neumožňuje vedenie záznamu GVD elektronickou formou, plnenie GVD musí byť zaznamenávané ručne.

646. Obsluha technického zariadenia nahradzujúceho Dopravný denník (počítač a podobne) sa vykonáva podľa návodu na obsluhu príslušného zariadenia dodaného výrobcom a schváleného GR ŽSR.

647. V staniciach, kde je to z prevádzkových dôvodov výhodné, zapisujú zamestnanci určení Prevádzkovým poriadkom niektoré údaje do upraveného Dopravného denníka.
Inú úpravu Dopravného denníka môže povoliť schvaľovateľ Prevádzkového poriadku.

648. Výpravca zapisuje stanovené údaje do Dopravného denníka podľa predtlače, prípadne cez všetky stĺpce v časovom poradí, a to s prvým záznamom týkajúcim sa príslušného vlaku.

Zápisy v Dopravnom denníku vykonáva súčasne s hlásením, prípadne bezprostredne po skončení príkazu alebo úkonu. Písať záznamy vopred je zakázané.

Pri zapisovaní do dopravnej dokumentácie sa pri následoch číslo kmeňového vlaku doplní arabskou číslicou a skratkou „nsl.“ (napr. druhý následd vlaku 75 504 sa zapíše: *“2. nsl. 75 504”).*

Výpravca zapisuje do stĺpca 1 dopravného denníka následd vlaku takto:

- do horného riadku druhovú skratku, poradové číslo následu a skratku nsl. (napr. *Rv 2.nsl.);*

- do dolného riadku číslo kmeňového vlaku (napr. *75 504).*

Do stĺpca 4 zapisuje označenie traťových stanovíšť a dopravní, ktoré nepotvrdili príjem hlásenia predvídaného odchodu. Ak bolo hlásenie predvídaného odchodu potvrdené dodatočne, ale ešte skôr ako mal vlak dovolený odchod (prechod), zapísané číslo alebo skratka sa prečiarkne.

V stĺpci 7 zapisuje údaje o vchodovej a odchodovej koľaji vždy samostatne, to platí aj pre prechodiace vlaky; čísla koľají vlakov idúcich proti správnemu smeru alebo po nesprávnej koľaji zapisujú v zlomku tak, že prvé číslo znamená traťovú koľaj, z ktorej vlak vojde a druhé číslo vchodovú staničnú koľaj, alebo prvé číslo odchodovú staničnú koľaj a druhé číslo traťovú koľaj, na ktorú vlak odíde.

Do stĺpca 8 (9) zapisuje čas ohlásenia zastavenia rušiaceho posunu, ak bol hlásený pred prípravou vlakovej cesty.

Nad záhlavie stĺpcov 10 až 12 napíše stanovište, ktoré hlási voľnosť vlakovej cesty alebo jej správne postavenie; hlásenie sa potom pri jednotlivých vlakoch zapisuje časovým údajom v stĺpci stanovišťa.

V stĺpci 13 pri prechodiacich vlakoch zapíše v hornom riadku skratku „***pr.***” a do dolného riadku čas prechodu**.** Pri vychodiacich vlakoch horný riadok vodorovne prečiarkne a v dolnom riadku zapíše čas odchodu; pri končiacich vlakoch sa prečiarkne vodorovne dolný riadok a v hornom riadku sa zapíše čas príchodu.

Čas prechodu je čas, keď čelo vlaku minie stanovište výpravcu, na ktorom sa zaznamenávajú časové údaje o jazdách vlakov; čas príchodu je čas, keď vlak zastaví na určenom alebo označenom mieste; čas odchodu je čas, keď sa vlak dá do pohybu.

Údaje o vlakoch (PMD), ktoré sa z trate vracajú do stanice, zapisuje pri odchode ako pri vlakoch (PMD) vychodiacich a pri návrate na nový dvojriadok ako pri vlakoch končiacich.

Do stĺpca 17 skrátene zapíše: teplotu a počasie (na začiatku zmeny a pri ich výraznej zmene), príčinu zmeškania, mimoriadne zastavenie pri vchodovom alebo cestovom návestidle s uvedením označenia tohto návestidla, dôvod prekročenia doby pobytu alebo jazdného času, dôvod mimoriadneho zastavenia a pod. Ďalej zapisuje ostatné údaje o vlaku, ako napr.: postrk (či ide až do susednej stanice, do km ...), počet pripojených vozňov, počet odpojených vozňov, prekročenú nakladaciu mieru, dôvod použitia núdzového vybavovacieho zariadenia a čísla na jeho počítadle, poradové číslo časti roztrhnutého vlaku a pod.

649. Údaje o PMD zapisuje výpravca do dopravného denníka podľa týchto zásad:

- do stĺpca 1 - do horného riadku skratku PMD, do spodného riadku poradové číslo PMD v dni;
- do stĺpca 2 - čas, kedy bola jazda dohodnutá;
- do stĺpca 3 - dohodnutý čas odchodu, ktorý bol ohlásený susednej stanici a zamestnancom obsluhujúcim priecestné zabezpečovacie zariadenie;
- stĺpec 4 - vyplňuje rovnako ako pre jazdu vlaku;
- do stĺpca 5 - čas, kedy musí byť PMD ukončený;
- do stĺpca 6 - skutočný čas odchodu zo susednej stanice;
- do stĺpca 7 - číslo vchodovej (odchodovej) koľaje sa zapisuje podľa zásad platných pre jazdu vlaku;
- stĺpce 8 a 9 nevyplňuje;
- do stĺpcov 10, príp. 11 a 12 - čas, kedy ohlásil výhybkár postavenie posunovej cesty pre posunujúci diel, pokiaľ si toto hlásenie výpravca vyžiadal;
- do stĺpca 13 - čas skutočného príchodu posunujúceho dielu do vlastnej

stanice alebo skutočný čas odchodu z vlastnej stanice;

- stĺpce 14 a 15 nevyplňuje;

- do stĺpca 16 - čas, kedy došla (bola daná) správa o uvoľnení traťovej koľaje;

- do stĺpca 17 - typ traťového stroja (číslo samostatného HDV alebo číslo HDV posunujúceho dielu), názov dopravne, príp. kilometer, kde alebo odkiaľ posunujúci diel ide (podľa potreby sa doplnia slová "a späť"), a pod.; odmietnutie jazdy zapisuje názvom dopravne a slovom "čakať".

650. Dátum nového dňa v dopravnom denníku ako aj v ostatnej dopravnej dokumentácii sa zaznamenáva červeno alebo otlačkom pečiatky na najbližší voľný dvojriadok.

Odovzdávka služby sa zapisuje v dopravnom denníku cez všetky stĺpce. Ak je pre odovzdávku služby zavedená osobitná kniha, musí sa do dopravného denníka zapísať:

Odovzdal: ..... (podpis odovzdávajúceho výpravcu) (čas odovzdávky) ***- prevzal:*** ..... (podpis preberajúceho výpravcu)***.***

651. Výpravca zapisuje priezvisko vlakového dispečera, susedných výpravcov, strážnikov oddielov, závorárov a zamestnancov povinných hlásiť voľnosť alebo správne postavenie vlakovej cesty, na voľný dvojriadok v dopravnom denníku.

652. Neobsadené

Písomné rozkazy

653. O mimoriadnostiach týkajúcich sa jazdy vlaku, PMD a posunu, musí byť vodič (vodiči ostatných činných HDV radených vo vlaku), vedúci posunu a v stanovených prípadoch aj vlakový personál vyrozumený písomným rozkazom.

Ak dostanú len ústny rozkaz v prípadoch, pre ktoré je nariadený písomný rozkaz, musia trvať na vydaní písomného rozkazu.

Zamestnanec, ktorý písomný rozkaz preberá, je povinný si ho prečítať ešte pred potvrdením prevzatia. Prípadné nezrovnalosti sa musia ihneď odstrániť.

654. Výpravca smie dovoliť odchod (prechod) vlaku, ktorý má byť vyrozumený písomným rozkazom, len ak vodiča vlaku sám vyrozumel alebo dostal hlásenie, že bol vodič vlaku vyrozumený.

655. Ako písomné rozkazy sa používajú nasledujúce tlačivá:

- **všeobecný rozkaz** bielej farby bez predtlače (skrátene rozkaz V);
- **všeobecný rozkaz** bielej farby s predtlačou (skrátene rozkaz V);
- **všeobecný rozkaz pre trať so zjednodušeným riadením dopravy** s predtlačou (skrátene rozkaz V);
- **rozkaz pre PMD** bielej farby;
- **rozkaz na opatrnú jazdu** (skrátene rozkaz Op);
- **rozkaz pre trať vybavenú automatickým blokom** (skrátene rozkaz Z);
- **rozkaz pre trať vybavenú ETCS.**

Písomný rozkaz s otlačkom pečiatky stanice a podpisom zamestnanca, ktorý ho napísal je platný, i keď nie je napísaný na predpísanom tlačive, ale je vyhotovený podľa predpísaného vzoru a počtom rovnopisov. Prvopis sa vlepí do príslušného zväzku rozkazov.

656. Písomné rozkazy musia byť jasné, stručné a na všetkých priepisoch čitateľné. Ak sa na napísanie použijú predtlačené nálepky, musia byť tieto nálepky a ich počet uvedený na všetkých listoch rozkazu. V zápise nie je dovolené používať telegrafické alebo iné skratky s výnimkou tých, ktoré majú všeobecnú platnosť ako napr.: ŽST, Výh, Odb, Hl, Hr, AH, PZZ, km, h, min a pod.

Zmeny v písomných rozkazoch možno urobiť len vtedy, ak sa neporuší zrozumiteľnosť textu rozkazu; inak sa musí napísať nový rozkaz a pôvodný rozkaz sa označí ako zrušený. Zmeny sa v písomných rozkazoch označia poznámkou “opravil” a podpisom zamestnanca.

Nesprávne vyhotovené a zrušené písomné rozkazy sa nesmú zničiť. Ak už boli zo zväzku vytrhnuté, musia sa do neho vlepiť. Písomný rozkaz, ktorý už vodič podpisom prevzal, zruší sa na prvopise v jeho prítomnosti alebo sa zruší novým rozkazom.

Všetky texty písomných rozkazov (rukopisné, nálepky, tlač) musia byť na všetkých listoch rozkazu umiestnené vodorovne.

657. Písomné rozkazy sú vo zväzku a píšu sa priepisom na rovnako číslovaných listoch počnúc číslom 01 v každom zväzku.

658. Prvopis rozkazu potvrdený vodičom zostane vo zväzku. Ak je potrebné vyrozumieť vodičov o povinnosti stiahnuť zberače elektrických HDV, musí každý z nich dostať rozkaz V.

659. Ak sa pri vypisovaní rozkazov používa rozmnožovacia a výpočtová technika, musí byť zachovaná čitateľnosť a zrozumiteľnosť rozkazu. V tomto prípade smie byť názov dopravne vytlačený na mieste otlačku pečiatky.
Veľkosť písma rozkazu písaného pomocou výpočtovej techniky alebo písma na nálepke musí byť minimálne 3 mm.
Písomné rozkazy, ktoré nie sú očíslované a zošité vo zväzku, sa pred vydaním musia očíslovať (napr. 025/1) a po vydaní spojiť po 100 kusoch. Číslo v čitateli je poradové vo zväzku, číslo v menovateli udáva počet vydaných priepisov. Aj takto vydaný rozkaz je platný len ak je podpísaný vydávajúcim.

660. Ak je na jednom pracovisku vedených súčasne viacero zväzkov písomných rozkazov rovnakého druhu, musia byť vzájomne rozlíšené písmenovým indexom pri otlačku pečiatky (počínajúc písmenom “A”). Ich rozlišovací znak a počet zväzkov, ktoré je súčasne dovolené založiť, musí byť uvedené v Prevádzkovom poriadku.

661. V odôvodnených prípadoch smie výpravca nadiktovať text písomného rozkazu určenému zamestnancovi. Ten ho zapíše do určeného tlačiva a pre kontrolu správneho spísania prečíta výpravcovi. Na určenom mieste napíše jeho priezvisko, doložku ***z r.*** (z rozkazu) a podpíše sa.

662. Okrem vodiča musí byť vždy vyrozumený aj vlakový personál (prvý člen vlakového personálu v čele vlaku) o týchto mimoriadnostiach:

a) o jazde vlaku po nesprávnej koľaji alebo proti správnemu smeru, a to pri vlakoch s prepravou cestujúcich s pobytom na zastávkach, kedy musia cestujúci nastupovať na opačnej strane;

b) o jazde odklonom (napr. pri nehodových udalostiach alebo živelných pohromách);

c) o odchýlkach v postrkovej službe;

d) o mimoriadnom zastavení vlaku v stanici alebo na šírej trati pre vystupovanie, nastupovanie a prestupovanie cestujúcich (napr. pri výlukách koľají, preprave zamestnancov na pracovisko);

e) o prečíslovaní vlaku;

f) o zmenách vo výluke dopravnej služby v stanici;

g) keď sú členom vlakového personálu uložené akékoľvek povinnosti (napr. pri výprave vlaku).

663. Písomné rozkazy doručuje zásadne zamestnanec, ktorý ich napísal. V odôvodnených prípadoch ho smie na rozkaz výpravcu doručiť tiež iný zamestnanec.

664. Ak sa striedajú zamestnanci (vodiči, vlakový personál a pod), odovzdá odstupujúci zamestnanec písomné rozkazy platné pre neprejdenú trať nastupujúcemu zamestnancovi.

665. Okrem prípadov nariadených jednotlivými ustanoveniami tohto predpisu, musí byť vodič vyrozumený rozkazom V:

a) ak treba, aby vlak znížil rýchlosť alebo zastavil z dôvodu stavu koľají, trakčného vedenia, stavieb železničného spodku, a pri opravách alebo prestavbách týchto zariadení;

b) pri odstránení, premiestnení, aktivovaní alebo neplatnosti návestidiel, a pri aktivovaní alebo zrušení zabezpečovacieho zariadenia;

c) o poruche alebo vypnutí traťovej časti vlakového zabezpečovača, alebo o poruche priecestníka ak nemôže byť vyrozumený návesťou 119, **Možno prechodiť**;

d) ak došlo k nehodovej udalosti na susednej koľaji, ktorá má vplyv na jazdu vlaku;

e) ak je potrebné zníženie rýchlosti vlaku pozdĺž pracovného miesta traťových strojov nariadené rozkazom o výluke alebo na žiadosť vedúceho prác.

Ak treba, aby vlak išiel výnimočne do iného obvodu stanice, ako je predpokladané cestovným poriadkom, musí byť vodič vyrozumený rozkazom V, pokiaľ v cestovnom poriadku nie sú uvedené podmienky jazdy i pre taký prípad.

Zmeny vyplývajúce z odseku b) musia byť zapracované v Tabuľkách traťových pomerov (tabelárnom cestovnom poriadku). Dovtedy musí byť vodič vyrozumievaný písomným rozkazom.

666. Ak nie je v jednotlivých ustanoveniach stanovené inak, smie byť vodič vyrozumený písomným rozkazom vo východiskovej alebo dispozičnej, prípadne v poslednej výpravcom obsadenej stanici pred miestom, pre ktoré rozkaz platí; pri prechádzajúcich vlakoch v stanici, kde pred týmto miestom vlak naposledy zastavuje.

Pre úsporu sa smie na jeden kalendárny deň napísať jeden rozkaz V, prípadne rozkaz Op, časť A toho istého obsahu taktiež pre niekoľko vlakov, ak ich sprevádza ten istý vodič a v určených prípadoch aj vlakový personál.

667. Rozkaz Op sa vydáva:

a) ak nemohol byť ohlásený predvídaný odchod vlaku niektorému zamestnancovi obsluhujúcemu PZZ (časť A);

b) pri poruche PZZ, ak priecestie nie je strážené (časť A);

c) ak je nariadená jazda podľa rozhľadu (časť B).

668. Rozkazy pre jednotlivé prípady sú v tlačive rozkazu Op už predtlačené.

Predtlač časti A sa doplní udaním kilometrickej polohy PZZ na tri desatinné miesta a názvami staníc, zastávok, hradiel alebo hlásnic, medzi ktorými alebo v ktorých sa priecestie nachádza.

669. Rozkaz Z sa vydáva:

a) ak nemožno obsluhovať odchodové návestidlo, prípadne iné hlavné návestidlo na odchodovom zhlaví (časť 1);

b) ak je pokazený alebo vypnutý automatický blok a je nariadená jazda v medzistaničnom oddiele (časť 2).

c) ak ide vlak po nesprávnej koľaji na trati s jednosmerným automatickým blokom (časť 3).

670. Rozkaz Z sa vydáva v stanici z ktorej má platiť, alebo v poslednej výpravcom obsadenej stanici.

671. Neobsadené

XX. Kapitola
Traťové stanovištia
Všeobecné ustanovenia

672. Na šírej trati môžu byť stanovištia:

a) strážnikov oddielov (hradlá, hlásnice);

b) závorárov;

c) strážnikov trate pre ochranu zamestnancov pracujúcich na trati;

d) iné dočasné stanovištia zriadené podľa rozkazu o výluke.

Zamestnanci týchto stanovíšť sú povinní ohlásiť výpravcom susedných dopravní nástup služby ihneď po jej prevzatí; ak nekonajú službu nepretržite, aj jej skončenie.

673. Neobsadené

Povinnosti strážnikov oddielov a závorárov

674. Strážnici oddielov a závorári sú povinní:

a) podľa možnosti a výhľadu sledovať zo svojho stanovišťa, či sa blíži vlak (posunujúci diel), prípadne iné železničné vozidlá; po ohlásení predvídaného odchodu, prípadne po došlej predhláške na určenom mieste včas očakávať vlak;

b) včas obsluhovať PZZ alebo strážiť priecestie;

c) sledovať návesti na vlakoch a na posunujúcich dieloch, prípadne aj iné dávané návesti;

d) sledovať všetko, čo by mohlo ohroziť jazdu vlakov alebo z čoho by mohla vzniknúť pre vlaky prekážka, napr. roztrhnutie vlaku, poruchy na vozidlách, požiar alebo vykoľajenie vozidiel, otvorené bočné dvere na vlakoch s prepravou cestujúcich, otvorené dvere nákladných vozňov zjavne presahujúce obrys vozidla, upevnenie reťazí, plachiet, posunutie nákladu, poruchy trakčného vedenia a pod.; pri zistení mimoriadnosti musí vykonať opatrenie na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva.

Skôr ako strážnik oddielu dovolí jazdu vlaku, presvedčí sa, či mu bola daná odhláška za posledným vlakom z oddielu, do ktorého má vlak vojsť.

675. Všetky stanovištia na šírej trati, kde je umiestnené kontrolné zariadenie na sledovanie činnosti a núdzovú obsluhu PZZ, musia byť zapojené do traťového telefónneho spojenia.

676. Neobsadené

Dočasné stanovištia a povinnosti zamestnancov týchto stanovíšť

677. Dočasné stanovištia strážnikov trate pre ochranu zamestnancov pracujúcich na trati sa zriaďujú, ak je to nariadené rozkazom o výluke, prípadne iným rozkazom, ak je ich zriadenie potrebné. Tieto stanovištia musia byť zapojené do traťového telefónneho spojenia. Názvy stanovíšť a ich volacie znaky dohodne prednosta určený príslušným rozkazom, s prednostom susednej stanice a vedúcim prác.

678. Pri zriadení dočasných stanovíšť strážnikov trate, o ich účele, pomenovaní, kilometrickej polohe a volacích značkách vyrozumejú prednostovia susedných staníc výpravcov vlastnej stanice a pridelených dopravní a traťových stanovíšť rozkazom prednostu stanice.

679. Organizačná jednotka, zriaďujúca dočasné stanovištia strážnikov trate, ich vybaví zoznamom vlakov pre traťových zamestnancov, doplneným zoznamom volacích značiek, Zápisníkom predvídaných odchodov, Telefónnym zápisníkom, kľúčom od skrinky s telefónom a predpísanými návestidlami, prípadne aj predpismi.

680. Dočasné stanovištia strážnikov trate považujú sa za aktivované tým okamihom, len čo strážnik trate ohlási nástup služby výpravcom všetkých susedných staníc, a za zrušené, len čo im ohlási skončenie služby.

681. Pri nástupe služby vyrozumejú výpravcovia susedných staníc týchto strážnikov o vlakoch a PMD, ktoré sú na ceste v medzistaničnom úseku.

682. Výpravca, ktorý ohlasuje zmeny vo vlakovej doprave, ohlási strážnikom trate zavedené a odrieknuté vlaky, vlaky zmeškané a vlaky, ktoré došli s náskokom. Tento výpravca ohlási tiež čas aktivovania aj zrušenia dočasných stanovíšť zamestnancom ostatných stanovíšť.

683. O zriadení dočasných traťových stanovíšť strážnikov trate musia byť vodiči vyrozumení rozkazom V.

684. Pri zriadení iných dočasných traťových stanovíšť podľa rozkazu

o výluke potrebné opatrenia a povinnosti zamestnancov týchto stanovíšť určí správca zariadenia, ktorý dočasné stanovište zriadil.
685. Neobsadené

XXI. Kapitola
Priecestia
Spôsob zabezpečenia priecestí

686. Priecestia sú:

a) zabezpečené, t.j. vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením;

b) nezabezpečené, t.j. bez priecestného zabezpečovacieho zariadenia (označené len cestnou dopravnou značkou).

687. Pri svetelných priecestných zabezpečovacích zariadeniach, krytých priecestníkmi alebo návestidlami, musia byť dodržané nasledujúce podmienky:

a) ak vlak (posunujúci diel) v úseku medzi priecestníkom (hlavným návestidlom kryjúcim priecestie) a priecestím alebo medzi návesťou 54, **"Hranica izolovaného úseku"** a priecestím pôjde rýchlosťou nižšou ako 10 $km.h^{-1}$ alebo mimoriadne zastaví; vodič postupuje v ďalšej jazde ako na návesť 47, **„Porucha PZZ"**;

b) zamestnanci pri práci na trati musia dbať na to, aby bezprostredným priblížením kovového predmetu (náradia a pod.) k niektorému z koľajových spínačov, umiestnených spravidla v blízkosti vzdialenostného upozorňovadla priecestníka nespôsobili nežiaduce vyvolanie výstrahy na PZZ.

688. Neobsadené

Zabezpečenie priecestí pri predpokladaných výlukách

689. Spôsob zaistenia bezpečnosti prevádzky na zabezpečenom priecestí pri výlukách koľají a vypnutí PZZ sa stanoví v Rozkaze o výluke (podľa jeho druhu s prihliadnutím na možnosti cestnej obchádzky).

690. Ak má pri výluke koľaje pracovať v obvode PZZ vozidlo, ktorým je

obvod ovplyvňovaný, vylúčia sa závislosti PZZ na dvojkoľajných tratiach pre túto koľaj z činnosti, ak je to možné. Činnosť ovládacích úsekov na ostatných koľajach nesmie byť výlukou jednej koľaje ovplyvnená. Každé takéto vylúčenie závislosti možno vykonať len na základe rozkazu o výluke, v ktorom musí byť uvedený spôsob zabezpečenia priecestia pri jazdách cez priecestie po vylúčenej koľaji.

691. PZS sa smie vypnúť z činnosti pri dodržaní rozhľadových pomerov na priecestí; pri PZS so závorami oprávnený zamestnanec zabezpečí upevnenie závor vo zvislej polohe, doplnenie dopravného značenia na pozemnej komunikácii prenosnou cestnou dopravnou značkou “D 60 - zmena miestnej úpravy" s textom “POZOR, zabezpečovacie zariadenie nie je v činnosti" a na trati pred takto označené priecestie zabezpečí umiestnenie návestidla s návesťou 147a, **Pískajte**.

Pri postupe podľa predchádzajúceho odstavca musí byť vodič vlaku (posunujúceho dielu) vyrozumený rozkazom V o kilometrickej polohe prenosných výstražných kolíkov a o prípadnom znížení rýchlosti od prenosného výstražného kolíka, pokiaľ čelo vlaku neminie priecestie.

Kilometrickú polohu prenosných výstražných kolíkov i prípadné zníženie rýchlosti pre príslušný smer jazdy, zodpovedajúce príslušným rozhľadovým pomerom, oznámi zodpovedný zamestnanec prevádzkovateľa zariadenia správou, alebo zápisom do Telefónneho zápisníka výpravcu jednej zo susedných staníc. Rovnako sa postupuje aj pri odstránení návestidiel.

Príklad rozkazu: “PZZ v km ...medzi ...a ...nie je v činnosti; v km ...je umiestnený prenosný výstražný kolík (návesť 147a, **Pískajte**); od prenosného výstražného kolíka až do okamihu, keď čelo vlaku (posunujúceho dielu) minie priecestie, smiete ísť rýchlosťou najviac ... km.h^{-1}".

692. Neobsadené

Obsluha priecestí počas vlakovej dopravy a pri PMD

693. Ak je na trati PZZ, prevádzkovateľ zariadenia vypracuje technologický postup pre jeho obsluhu, v ktorom je uvedené:

- spôsob obsluhy a postup pri jeho poruche;
- či v prípade poruchy, opravy alebo vypnutia PZZ bude priecestie označené prenosnou cestnou dopravnou značkou “D 60 - zmena miestnej úpravy”;
- kto zabezpečí zamestnanca na jeho miestnu obsluhu alebo stráženie,

ak je miestna obsluha alebo stráženie nariadené;

- na ktorom mieste musí obsluhujúci zamestnanec očakávať vlak a ako sa pred otvorením závor alebo pred zrušením výstrahy zisťuje, že koniec vlaku (posunujúceho dielu) minul priecestie;
- spôsob obsluhy PZZ pre vlak (posunujúci diel) vracajúci sa z trate;
- podmienky pre obsluhu závor otváraných na požiadanie;

V susedných staniciach musí byť pre prípad miestnej obsluhy alebo stráženia priecestia pripravený zoznam vlakov pre traťových zamestnancov, Telefónny zápisník, Zápisník predvídaných odchodov, kľúč od skrinky s telefónom, kľúč od skrinky miestnej núdzovej obsluhy, technologický postup pre obsluhu PZZ.

694. Skôr, ako vlak (posunujúci diel) vojde na priecestie, pre ktorého jazdu bola nariadená obsluha PZZ, musí byť priecestie zatvorené. Len čo koniec vlaku (posunujúceho dielu) minie priecestie, musí byť priecestie otvorené (zrušená výstraha), pokiaľ tomu nebránia iné dôvody (napr. jazda po susednej koľaji, **PMD** za vlakom a pod.).

695. Pri obsluhe mechanických závor treba dbať, aby boli buď úplne otvorené alebo úplne zatvorené, aby nedošlo na priecestí s miestne obsluhovanými závorami k uzavretiu cestného vozidla, ľudí alebo zvierat. Nie je dovolené už zatvorené závory pred očakávaným vlakom (posunujúcim dielom) znova otvoriť alebo ich nadvihnúť, a to ani na žiadosť užívateľov pozemnej komunikácie.

696. Ak zistí závorár obsluhujúci PZZ, že nastalo nemožné dorozumenie, sleduje pohľadom a sluchom, či sa neblíži vlak (posunujúci diel), aby mohol obslúžiť PZZ.

697. Mechanické závory otvárané na požiadanie smú byť otvorené len so súhlasom výpravcov susedných staníc.

Za nemožného dorozumenia smú byť otvárané len v nevyhnutných prípadoch, ak rozhľad po trati umožňuje spozorovať blížiaci sa vlak (posunujúci diel) tak včas, aby užívateľ pozemnej komunikácie mohol bezpečne opustiť priecestie.

698. Priecestie vybavené uzamykateľnou mechanickou zábranou odstraňovanou na požiadanie, je počas jeho užívania považované za priecestie bez PZZ. V čase, kedy je zábrana odstránená, sa na železničnej trati umiestni prenosné návestidlo s návesťou 147a, **Pískajte**. Vodič vlaku (posunujúceho dielu) musí byť vyrozumený rozkazom V o kilometrickej

polohe prenosných výstražných kolíkov a o príslušnom znížení rýchlosti od prenosného výstražného kolíka, dokiaľ čelo vlaku neminie priecestie.

Kilometrická poloha prenosných výstražných kolíkov, ako aj potrebné zníženie rýchlosti pre príslušný smer jazdy zodpovedajúce skutočným rozhľadovým pomerom, sa uvedie v Prevádzkovom poriadku. Príslušné podklady pre zapracovanie dodá prevádzkovateľ zariadenia.

Začiatok a koniec užívania priecestia preukázateľne oznámi prevádzkovateľ všetkým dotknutým ŽST.

Príklad rozkazu:

“Nezabezpečené priecestie v km ... je dočasne používané; v km ... je umiestnený prenosný výstražný kolík (návesť 147a, **Pískajte**); od prenosného výstražného kolíka, až do okamihu, kedy čelo vlaku (posunujúceho dielu) minie priecestie, smiete ísť rýchlosťou najviac ...km.h^{-1}".

699. Neobsadené

Poruchy priecestných zabezpečovacích zariadení

700. Priecestie s mechanickým PZZ je v poruche ak:

a) nemožno uzavrieť čo i len jedno rameno závory;

b) je prechodne odňaté čo i len jedno rameno závory;

c) rameno závory je núdzovo nahradené zábranou (napr. len drevenou tyčou);

d) nie je predpísaným náterom natretá čo i len jedno rameno závory;

e) je predzváňacie zariadenie PZZ obsluhovaného na diaľku nefunkčné;

f) je svetelná výstraha nefunkčná .

701. Pri jazde vlaku (posunujúceho dielu) cez PZS, ktoré nevaruje účastníkov cestnej premávky, že sa k priecestiu blíži dráhové vozidlo, alebo ak samočinne ovládané PZS bez ovplyvnenia jazdou vlaku návestí trvale výstrahu, prípadne doplnenú sklopenými závorami, musí byť vodič vyrozumený o poruche priecestia, rozkazom nariaďujúcim opatrnú jazdu;

Pri PZS so závorami v poruche alebo ak je porušené alebo prechodne odňaté čo i len jedno rameno závory a:

- výstražníky **nenávestia** “výstrahu" do všetkých pozemných komunikácií priecestia, s ohľadom na miestne pomery a dobu trvania poruchy prejedná sa cestná obchádzka, alebo sa závory (druhá závora) upevnia

vo zvislej polohe a vodič musí byť vyrozumený o poruche PZZ rozkazom nariaďujúcim opatrnú jazdu;

- výstražníky **návestia** “výstrahu" do všetkých pozemných komunikácií priecestia, vodiči sa vyrozumievajú rozkazom V.

702. V prípade poruchy PZZ musí ísť ťahaný vlak (posunujúci diel) od tabuľky pred priecestím po priecestie rýchlosťou najviac 10 $km.h^{-1}$, dokiaľ čelo vlaku (posunujúci diel) neminie priecestie. Ak nie je porucha návestená vodič musí byť o poruche PZZ vyrozumený.

703. Tlačený vlak (posunujúci diel) smie ísť cez priecestie s PZZ v poruche len ak je strážené.

Vodič takéhoto vlaku (posunujúceho dielu) musí byť vyrozumený o poruche PZZ a ak nie je strážené aj o povinnosti zastaviť pred priecestím a zabezpečiť jeho stráženie.

Príklad rozkazu: „PZZ v km ..... nie je v činnosti. Pred priecestím zastavte a zabezpečte jeho stráženie. Cez priecestie smiete ísť ak je strážené.“

704. Ak nemožno obslúžiť PZZ pre poruchu, ktorá nastala tak krátko pred príchodom vlaku (posunujúceho dielu), že o nej nemohol byť vlak vyrozumený, a ak určený zamestnanec nemôže zabezpečiť stráženie priecestia, musí vykonať všetky dostupné opatrenia pre zaistenie bezpečnej jazdy vlaku (posunujúceho dielu) cez priecestie alebo dá vodičovi príkaz na zastavenie návesťou 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami.**

705. Ak je priecestie s PZZ počas poruchy strážené, vodič musí byť o tejto skutočnosti vyrozumený rozkazom V.

Priecestie sa považuje za strážené ak bol zamestnancovi strážiacemu priecestie ohlásený predvídaný odchod.

706. Oprávnený zamestnanec strážiaci priecestie musí mať kryté stanovište s telefónom alebo rádiotelefónom, Zápisník predvídaných odchodov, Telefónny zápisník, zoznam vlakov, a určené návestidlá.

707. Ak sú všetky priecestia kryté jedným priecestníkom alebo hlavným návestidlom počas poruchy strážené alebo obsluhované, vodič musí byť vyrozumený písomným rozkazom, že priecestník alebo priecestné upozorňovadlo pre jeho jazdu neplatí a že priecestia sú strážené.

Príklad písomného rozkazu V:

“Priecestník – priecestné upozorňovadlo na návestidle ..... (jeho označenie) medzi stanicami ..... a .....pre vašu jazdu neplatí. Priecestie

(priecestia) v km ..... je (sú) strážené (miestne obsluhované)“.

708. Každú spozorovanú poruchu PZZ o ktorej nebol vodič vyrozumený, ako aj prípad ak nebol vyrozumený o strážení priecestia, je povinný ohlásiť výpravcovi najbližšej stanice v smere jazdy vlaku; prechodiaci vlak musí z toho dôvodu zastaviť, ak nemôže poruchu ohlásiť rádiotelefonicky.

709. Neobsadené

XXII. Kapitola
Predvídaný odchod

Všeobecné ustanovenia

710. Hlásenie predvídaného odchodu sa uskutočňuje buď ponukou a prijatím alebo samostatným hlásením. Predvídaný odchod smie byť samostatne ohlásený bez ohľadu na to, či došla odhláška alebo či došiel križujúci vlak.

Ak tento predpis nestanovuje inak hlásenie predvídaného odchodu sa smie nahradiť obsluhou elektronického zariadenia (elektronický dopravný denník).

711. Predvídaný odchod musí byť ohlásený závorárom, strážnikom trate dočasných stanovíšť, strážnikom oddielov a výpravcovi susednej stanice, prípadne aj výpravcovi (výhybkárovi) odbočky. Predvídaný odchod sa neohlasuje zamestnancom, ktorí obsluhujú závory otvárané len na požiadanie.

712. Hlásením predvídaného odchodu sa nariaďuje:

a) včasná obsluha PZZ;

b) zamestnancom, ktorí majú na stanovišti kontrolné zariadenie PZZ, aby sa presvedčili, či kontrolné zariadenie indikuje správnu činnosť PZZ;

c) strážnikom trate na dočasných stanovištiach pre ochranu pracovníkov pracujúcich na trati, aby včas upozornili pracovníkov na jazdu vlaku.

Hlásením predvídaného odchodu sa tiež vyrozumievajú zamestnanci o zmene sledu alebo poradia vlakov, o náskoku, o nezavesenom postrkovom HDV, ktoré ide do susednej stanice alebo sa vracia z trate, prípadne sa ním nahradzuje hlásenie skutočného odchodu vlaku.

713. Neobsadené

Hlásenie predvídaného odchodu

714. Samostatné hlásenie predvídaného odchodu alebo prechodu sa spravidla vykonáva najneskôr 5 minút pred odchodom, prípadne prechodom vlaku. Prevádzkovým poriadkom smie byť vzhľadom na miestne pomery (napr. pre včasnú obsluhu PZZ a pod.) tento čas predĺžený alebo skrátený.

715. Výpravca, ktorý prevzal samostatné hlásenie predvídaného odchodu zo susednej stanice, je povinný ihneď oznámiť čas predvídaného odchodu zamestnancom stanice, ktorí obsluhujú PZZ na šírej trati, prípadne ktorí majú povinnosť sledovať činnosť PZZ na šírej trati a nie sú zapojení do telefonického spojenia pre hlásenie predvídaného odchodu; dokiaľ týchto zamestnancov nevyrozumie, nepotvrdí príjem hlásenia.

Ak sa hlásenie predvídaného odchodu uskutočňuje ponukou a prijatím, výpravca postupuje podľa ustanovenia predchádzajúceho odseku, a dokiaľ zamestnancov nevyrozumie, neprijme vlak.

Prevádzkový poriadok môže stanoviť iný postup, ak je jazda vlaku zabezpečovaná traťovým súhlasom, prípadne, ak je na trati stanovište strážnika oddielu.

V zozname stanovíšť zapojených do traťového telefónu musia byť osobitne označené trvalé stanovištia závorárov.

716. Výpravca vypočíta predpokladaný čas predvídaného odchodu (prechodu) podľa:

a) časového údaja predvídaného odchodu (prechodu) v ponuke a prijatí;

b) samostatného hlásenia predvídaného odchodu (prechodu);

c) hlásenia skutočného odchodu (prechodu);

d) indikácie zabezpečovacieho zariadenia.

Pri vlakoch, ktoré budú v stanici prechodiť, musí počítať s jazdnými časmi podľa prílohy č. 6.

Výpravca nesmie vypraviť vlak pred časom ohláseného predvídaného odchodu (v ponuke a prijatí alebo samostatnom hlásení); pri pravidelne alebo mimoriadne prechodiacom vlaku smie dovoliť prechod najskôr tri minúty pred časom ohláseného predvídaného prechodu (v ponuke a prijatí alebo samostatnom hlásení).

717. Na samostatné hlásenie predvídaného odchodu sa privolajú zúčastnení zamestnanci traťovým telefónnym spojením.
Na samostatné hlásenie predvídaného odchodu sa používajú nasledovné

slovné znenia, v ktorých musí byť vždy uvedené, či vlak odíde alebo prejde, s časovým údajom odchodu (prechodu) v hodinových a minútových hodnotách: **"*Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***odíde z*** ...(názov stanice)... ***o*** .... (čas odchodu)***",*** alebo ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***prejde v*** ...(názov stanice)...***o*** ..(čas prechodu).

Pri jazde vlaku s náskokom, s nepriveseným postrkovým HDV , ktoré pokračuje v jazde do susednej stanice alebo sa z trate vracia, doplní sa hlásenie takto: **"*Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***prejde v*** ...(názov stanice)...***s náskokom o*** .... (čas prechodu)***"*** alebo **"*Vlak*** ... (číslo vlaku) ***s nepriveseným postrkom odíde z*** ...(názov stanice)...***o*** .... (čas odchodu)***"*** (pri vlaku idúcom s nepriveseným postrkom až do susednej stanice); ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s postrkom do km ...., odkiaľ sa postrk vráti, odíde z*** ...(názov stanice)...***o*** .... (čas odchodu)***"*** (pri *jazde* vlaku*,* od ktorého sa postrk v medzistaničnom úseku vracia).

Pri samostatnom hlásení predvídaného odchodu je potrebné hlásenie doplniť vždy číslom príslušnej traťovej koľaje, ak pôjde vlak po inej ako pravidelnej koľaji. Obdobne sa hlási aj PMD dohodnutý proti správnemu smeru.

Hlásenie potvrdí zamestnanec najvzdialenejšej dopravne alebo stanovišťa, ktoré určí výpravca: **"*Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***odíde z*** ...(názov stanice)...***o*** .... (čas odchodu)***. Rozumiem*** .... (názov dopravne)**"*.*** Zamestnanci ostatných stanovíšť potvrdia príjem hlásenia napr. takto: ***"Rozumiem,"*** (názov hradla alebo hlásnice) alebo ***"Rozumiem,"*** (číslo závorárskeho stanovišťa) alebo ***"Rozumiem,*** **"** *(*Tunel 1,Tunel 2 názvy dočasných stanovíšť) a pod.

718. Ak je predvídaný odchod hlásený ponukou a prijatím, ponúkajúci výpravca zistí, či sa po telefonickej výzve na traťovom telefónnom spojení ohlásili všetci zamestnanci a až potom vlak ponúkne. Až po prijatí vlaku výpravcom susednej stanice potvrdia postupne zamestnanci medziľahlých stanovíšť príjem hlásenia rovnakým spôsobom ako je uvedené v predchádzajúcom článku.

Výpravca vlak ponúkne aj keď sa neohlásil zamestnanec niektorého traťového stanovišťa (odbočky).

719. Zamestnancov stanice, ktorí obsluhujú priecestné zabezpečovacie zariadenie, alebo majú za povinnosť sledovať činnosti svetelných priecestných zabezpečovacích zariadení, vyrozumie výpravca podľa ustanovení Prevádzkového poriadku.

720. Ak nepotvrdí príjem hlásenia predvídaného odchodu závorár alebo zamestnanec na traťovom stanovišti, kde je umiestnené kontrolné zariadenie

svetelných priecestných zabezpečovacích zariadení, vyrozumie výpravca vodiča rozkazom Op, časť A.

Ak nepotvrdí príjem hlásenia predvídaného odchodu strážnik trate dočasného stanovišťa pre ochranu pracovníkov pracujúcich na trati, vyrozumie výpravca vodiča rozkazom V, (napr.: “V km 15,2 - 16,2) práce v susednej koľaji. Pri jazde tesne pred a okolo pracovného miesta dávajte opakovane návesť 104, **Pozor**!”

Ak nepotvrdí príjem hlásenia predvídaného odchodu strážnik oddielu, nerobí výpravca žiadne osobitné opatrenia. Strážnik oddielu, ktorý spozoruje blížiaci sa vlak dovolí jeho ďalšiu jazdu len ak je nasledujúci priestorový oddiel voľný.

Rozkazom na opatrnú jazdu cez priecestie, vyrozumie výpravca vodiča aj v tom prípade, ak nepotvrdí príjem samostatného hlásenia predvídaného odchodu výpravca stanice, ktorej zamestnanec obsluhuje priecestné zabezpečovacie zariadenie na šírej trati, alebo má na svojom stanovišti kontrolné zariadenie svetelného priecestného zabezpečovacieho zariadenia na šírej trati.

Ak nepotvrdí príjem hlásenia predvídaného odchodu, ktoré nahradzuje ohlásenie zmeny sledu vlakov, susedná stanica alebo medziľahlá odbočka, vyrozumie výpravca vodiča rozkazom V: **“*Stanica*** .... (názov) ***nebola vyrozumená o zmene sledu vlakov, do stanice vchádzajte za podmienok jazdy podľa rozhľadu"***.

Ak nepotvrdí susedná stanica alebo medziľahlá odbočka, prípadne strážnik oddielu, príjem hlásenia predvídaného odchodu, musí sa im ohlásiť skutočný odchod vlaku. Vlak nesmie odísť s nepriveseným postrkom, ktorý sa vracia zo šírej trate, ak nebol oznámený predvídaný odchod zamestnancom, ktorých sa týka jazda vlaku s postrkovým HDV, prípadne návrat postrkového HDV.

721. Ak sa niektorý zamestnanec, nemôže z vážnej príčiny zúčastniť hlásenia predvídaného odchodu, je povinný sa dodatočne sám čo najskôr opýtať na obsah správy.

722. Ak vyzve výpravca susedného výpravcu, aby zaňho ohlásil predvídaný odchod, pretože sám pre poruchu traťového telefónu tak urobiť nemôže, smie dovoliť odchod vlaku, keď dostane správu, že predvídaný odchod bol ohlásený všetkým zamestnancom.

723. Ak neodíde vlak v čase predvídaného odchodu, a ak výpravca bezpečne vie, že priecestné zabezpečovacie zariadenie možno uviesť do základného stavu, musí ohlásený predvídaný odchod odvolať a potom znova ohlásiť.

724. Po odchode alebo prechode vlaku ohlási výpravca susednej stanici skutočný odchod vlaku, t.j. číslo vlaku a čas odchodu (prechodu) a podľa potreby doplní hlásenie aj inými potrebnými údajmi (napr. o určení a zostave vlaku a pod.).

725. Ak susednej stanici nie je potrebné ohlásiť skutočný odchod vlaku (krátky medzistaničný oddiel, vhodné zabezpečovacie zariadenie a pod.). uvedie sa to v Prevádzkovom poriadku.

726. Neobsadené

Zapisovanie hlásenia predvídaného odchodu

727. Hlásenie predvídaného odchodu ponukou a prijatím, aj samostatným hlásením zapisuje ten, kto ho dáva, aj ten, kto ho prijíma, a to časovým údajom:

- výpravca do dopravného denníka;
- výhybkári do Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty;
- závorári, strážnici trate dočasných stanovíšť pre ochranu zamestnancov pracujúcich na trati a zamestnanci na dočasných traťových stanovištiach do Zápisníka predvídaných odchodov;
- strážnici oddielov do Zápisníka odhlášok a predvídaných odchodov.

728. Do stĺpca “Predvídaný odchod" sa zapisuje čas predvídaného odchodu, nie čas, kedy bol predvídaný odchod hlásený.

Na jednokoľajných tratiach sa údaje o vlakoch zapisujú postupne za sebou, a to bez ohľadu na smer.

Na dvojkoľajných tratiach sa údaje o vlakoch zapisujú do Zápisníka predvídaných odchodov oddelene pre každý smer jazdy vlakov, podľa predtlače.

Na dvojkoľajných tratiach s jednou alebo oboma koľajami, vybavenými zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku, sa použije osobitný zápisník pre každú koľaj, označený číslom koľaje (ako na jednokoľajnej trati).

729. Ak neodíde z akejkoľvek príčiny vlak, ktorého predvídaný odchod bol ohlásený zúčastneným zamestnancom, musí výpravca predvídaný odchod

zrušiť a to ešte skôr, kým dovolí odchod ďalšieho vlaku.

Zrušenie samostatného hlásenia predvídaného odchodu znie: ***„Ruším predvídaný odchod vlaku*** ..... (číslo vlaku)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***.“***

Ak bol predvídaný odchod odvolaný, výpravca časový údaj prečiarkne, vedľa vykoná zápis červeno“ ***O*** (čas) **p*redvídaný odchod zrušený***” a pre ďalší zápis predvídaného odchodu použije nový dvojriadok. Rovnakým spôsobom postupujú aj ďalší dotknutí zamestnanci a pre ďalší zápis predvídaného odchodu použijú nový riadok.

730. Neobsadené

XXIII. Kapitola
Spôsob zabezpečenia jazdy vlakov
Všeobecné ustanovenia

731. Na tratiach, na ktorých jazdia vlaky po tej istej koľaji obojsmerne, zabezpečuje sa jazda vlakov **ponukou, prijatím a odhláškou** prostredníctvom oznamovacieho zariadenia, alebo činnosťou traťového zabezpečovacieho zariadenia **súhlasom na jazdu (traťovým súhlasom) a odhláškou** ak je ním traťová koľaj vybavená a toto vykazuje riadnu činnosť.

Ak má byť vypravený vlak zo stanice, ktorá nemá udelený traťový súhlas, výpravca vyzve susednú stanicu na udelenie súhlasu (telefonicky alebo obsluhou zabezpečovacieho zariadenia).

732. Na tratiach, na ktorých jazdia vlaky po tej istej koľaji len jednosmerne, zabezpečuje sa jazda následných vlakov **odhláškou** (danou pri telefonickom dorozumievaní) prostredníctvom oznamovacieho zariadenia alebo činnosťou traťového zabezpečovacieho zariadenia (poloautomatickým blokom, automatickým hradlom alebo automatickým blokom), ak je ním traťová koľaj vybavená a toto vykazuje riadnu činnosť; vlaky sa ponúkajú a prijímajú len vtedy, ak je to nariadené.

733. Ak je trať vybavená zabezpečovacím zariadením bez traťového súhlasového hradla (t.j. len pre následné vlaky), jazdy vlakov opačného smeru sa zabezpečujú ponukou a prijatím podľa ustanovení o telefonickom dorozumievaní.

734. Na tratiach s traťovým zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku vlaky sa ponúkajú a prijímajú len pri poruche alebo údržbe tohto zariadenia. Ak nastane takýto prípad, možno vlak prijať len vtedy, ak je spoľahlivo zistené, že došiel posledný vlak opačného smeru celý, vypravený ešte za správnej činnosti zabezpečovacieho zariadenia.

735. Neobsadené

A. TELEFONICKÉ DOROZUMIEVANIE
Ponuka a prijatie

736. Vlaky sa ponúkajú medzi susednými dopravňami riadenými výpravcami. Postup pre medzistaničné úseky, na ktorých sú odbočky obsadené výpravcom, stanovuje Prevádzkový poriadok.

Žiadny vlak, pre ktorý je nariadená ponuka a prijatie, sa nesmie zo stanice vypraviť, kým nie je výpravcom susednej stanice prijatý. Telefonicky smie ponúkať vlaky len výpravca, a to prednostne na traťovom spojení. Ak je toto spojenie v poruche, vlaky sa môžu ponúkať a prijímať na inom vhodnom spojení, avšak priamo, bez sprostredkovateľa. Ak nie je možné vlak ponúknuť a prijať ani iným vhodným spojením, treba to považovať za nemožné dorozumenie. Podmienky a možnosti použitia iného vhodného spojenia určí Prevádzkový poriadok.

Ak sa použije iné spojenie ako traťové, musia sa obaja výpravcovia ohlásiť plným názvom stanice a svojím priezviskom, napr.: ***"Tu stanica*** ..... (názov)***, výpravca*** ..... (priezvisko)***".***

737. Výpravca nesmie vlak ponúknuť:

a) ak nedostane odhlášku za predchádzajúcim vlakom, správu o uvoľnení traťovej koľaje vlečkovým vlakom alebo posunujúcim dielom;

b) ak nepríde na jednokoľajnej trati alebo pri obojsmernej prevádzke po tej istej koľaji viackoľajnej trate naposledy prijatý vlak (posunujúci diel) opačného smeru, a za ním nedá odhlášku (správu o príchode).

738. Ak Prevádzkový poriadok vzhľadom na miestne pomery nestanovuje inak, vlak sa smie ponúknuť najskôr 5 minút pred predvídaným odchodom alebo prechodom.

739. Ponuka znie: ***"Prijmete vlak*** ..... (číslo) ***s prechodom*** **v** (názov stanice) **o** ... (čas prechodu)***?*** .... (priezvisko výpravcu)***".***

Pri jazde vlaku v traťových oddieloch pre následný vlak ponuka znie**:** ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku).. ***v*** ..... (názov hlásnice alebo hradla odkiaľ došla odhláška za predchádzajúcim vlakom). ***Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s odchodom z*** (názov stanice) .. ***o*** ..... (čas odchodu)***?*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Pre vlak, ktorý má pri jazde v traťových oddieloch odísť po príchode vlaku opačného smeru, ponuka znie: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***došiel. Prijmete vlak....*** (číslo vlaku) ***s prechodom v*** .... (názov stanice) ..... ***o*** ..... (čas prechodu)***?*** .... (priezvisko výpravcu)***".***

Pri vlaku, ktorý má odísť po ukončení PMD (bez ohľadu na smer jazdy) znie ponuka: ***„Posun medzi dopravňami ukončený. Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s odchodom z***...(názov stanice)... ***o*** ..... (čas odchodu)***?*** .... (priezvisko výpravcu)***"***.

Ak je pri ostrom križovaní rozdiel medzi príchodom jedného a odchodom (prechodom) druhého vlaku kratší ako 5 minút, smie výpravca v medzi-

staničnom oddiele spojiť odhlášku s ponukou: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ... ***v*** ..... (názov stanice)***. Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s odchodom*** z ... (názov dopravne)... o ... (čas odchodu)***?*** ... (priezvisko výpravcu)***".***

Spájať ponuku alebo prijatie s iným dopravným príkazom alebo hlásením je zakázané. Ponuku výpravcovia nezapisujú.

740. Ak nemá výpravca susednej stanice námietky, prijme vlak slovami: ***"Áno, prijímam vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s odchodom*** **z** (názov stanice)... ***o*** ..... (čas odchodu)***.*** .... (priezvisko výpravcu)***",*** prípadne ***"Áno, prijíma*****m** ***vlak*** ... (číslo vlaku) ***s prechodom v***... (názov stanice) .. ***o*** ..... (čas prechodu)***.*** ... (priezvisko výpravcu)***".***

Prijatie zapisujú výpravcovia ponúkajúcej aj prijímajúcej stanice údajom do dopravného denníka, do určeného stĺpca.

Ak nemôže výpravca vlak prijať, odmietne ho slovami: ***"Nie, čakajte.*** .... (priezvisko výpravcu)***".*** Zároveň vyrozumie ponúkajúceho výpravcu o príčine odmietnutia a o predpokladanom čase trvania zákazu.

Ak pominie dôvod, vyzve ponúkajúceho výpravcu na opakovanie ponuky. **Odmietnutie ponuky zapisuje ponúkajúci výpravca** do stĺpca "Poznámky" s uvedením časového údaja odmietnutia s pripojením slova **"*čakať*".**

Ak nemôže výpravca prijať vlak len z dôvodu potreby ohlásenia predvídaného odchodu zamestnancovi stanice, nemusí susednej stanici oznamovať príčinu odmietnutia a po potvrdení predvídaného odchodu zamestnancom stanice môže vlak prijať bez potreby opakovania ponuky. Výpravca, ktorý vlak ponúkal, nemusí v tomto prípade odmietnutie ponuky zapisovať.

741. Pri vlaku s nepriveseným postrkom, vracajúcim sa z trate, doplní sa ponuka a prijatie za číslom vlaku slovami: ***"s nepriveseným postrkom do km ...odkiaľ sa postrk vráti"*****.** Obdobne sa postupuje aj pri vlaku, z ktorého sa na trati časť odpojí, a odpojená časť sa vráti z trate (ako nový vlak). Podrobnosti sa uvedú v Prevádzkovom poriadku.

Ak ide nepriveseným postrk až do susednej stanice, doplní sa ponuka a prijatie za číslom vlaku slovami: ***"s nepriveseným postrkom "****.*

Pre jazdu po nesprávnej koľaji na dvojkoľajných tratiach doplní sa ponuka za slovom "prijmete" a prijatie za slovom "prijímam", slovami: ***"po nesprávnej koľaji"*****.**

Pre jazdu vlaku po inej traťovej koľaji, ako po ktorej ide vlak pravidelne, doplní sa ponuka za slovom "prijmete" a prijatie za slovom "prijímam" číslom príslušnej traťovej koľaje, napr.: ***"po*** ..... (číslo koľaje) ***koľaji"*** a pod. Obdobným spôsobom treba doplniť ponuku a prijatie v staniciach, kde môžu vlaky ísť medzi jednotlivými časťami stanice (obvodmi) po rôznych spojovacích koľajach.

Pri vlaku, ktorý sa vráti z trate pod tým istým číslom, ponuka znie**: *"Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) **s *odchodom z*** ...(názov stanice)... **o** ..... (čas odchodu) ***do km*** ..... ***a späť?*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Prijatie bude znieť:

"Áno, prijímam vlak ..... (číslo vlaku) ***s odchodom*** **z** (názov stanice) **o** ..... (čas odchodu) ***do km*** ..... ***a späť.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Pri vlaku, ktorý sa vráti z trate pod iným číslom, ponuka znie**: *"Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) **s *odchodom*** ..**z**. (názov stanice)... ***o*** ..... (čas odchodu) ***do km*** ..... ***a späť ako vlak*** ..... (číslo vlaku) ***?*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Prijatie bude znieť:

"Áno, prijímam vlak ..... (číslo vlaku) ***s odchodom z*** ... (názov stanice)... ***o*** ..... (čas odchodu) ***do km*** ..... ***a späť ako vlak*** ..... (číslo vlaku) ***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

742. Ak nemôže z akejkoľvek príčiny odísť vlak, ktorý už bol prijatý, treba to oznámiť výpravcovi, ktorý vlak prijal a všetkým strážnikom oddielov a závorárom takto: ***"Ruším prijatie a predvídaný odchod vlaku. Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***z*** ...(názov stanice) ***neodíde, pretože*** ..... (uvedie sa príčina). ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Výpravcovia prečiarknu v dopravnom denníku záznamy týkajúce sa tejto jazdy vlaku tak, aby zostali čitateľné a vedľa nich poznamenajú cez voľné stĺpce červeno: ***"O*** ..... (čas) ***prijatie zrušené.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Do poznámky zapíšu skrátene príčinu (napr. porucha HDV. a pod.). Na záznamy o ďalšej jazde tohto vlaku sa potom použije nový dvojriadok.

Strážnici oddielov a závorári prečiarknu v Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov záznamy týkajúce sa tejto jazdy tak, aby zostali čitateľné a vedľa nich poznamenajú cez voľné stĺpce červeno: ***"O*** (čas) ***predvídaný odchod zrušený".***

Na záznamy o ďalšej jazde tohto vlaku sa použije nový riadok.

743. Výpravcovia sú povinní zachovávať a vyžadovať dôsledné dodržiavanie predpísaných slovných znení. Ak v ponuke nie je použité predpísané slovné znenie, nesmie sa vlak prijať. Ak nie je použité predpísané slovné znenie pri prijatí, nesmie sa vlak vypraviť.

744. Neobsadené

Odhláška

745. Telefonickú odhlášku smie v stanici dávať a prijímať len výpravca, na hlásnici (hradle) hlásničiar (hradlár). Odhláška musí byť daná bez meškania.

746. Čas došlej aj danej odhlášky zapíše výpravca do určeného stĺpca v dopravnom denníku, strážnik oddielu v Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov.
Odhláška sa smie dať, až keď vlak minie vchodové alebo oddielové návestidlo, keď je nepochybne zistené, že vlak je celý a keď je návestidlo za vlakom prestavené na návesť 1, alebo 32, **Stoj**. Vchodové alebo cestové návestidlo, ktoré neobsluhuje výpravca sám, musí byť okrem toho tiež uzavreté činnosťou zabezpečovacieho zariadenia. V staniciach so zložitými pomermi stanoví Prevádzkový poriadok spôsob zistenia, že vlak došiel celý. Výpravca alebo strážnik oddielu dáva odhlášku slovami: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***v*** ..... (názov stanice alebo hlásnice). ..... (priezvisko výpravcu alebo strážnika oddielu)***".*** Príjem odhlášky sa potvrdí takto: ***"Vlak ...*** (číslo vlaku) ***v*** ..... (názov stanice alebo hlásnice)**,** ***rozumel*** ... (priezvisko výpravcu alebo strážnika oddielu)***".***

747. Ak nedôjde odhláška v čase, keď mal vlak už priestorový oddiel uvoľniť, opýta sa výpravca (strážnik oddielu) prvej dopravne v smere jazdy tohto vlaku takto: ***"Došiel vlak*** ..... (číslo vlaku) ***do*** ..... (názov dopravne)***?".*** Ak je priestorový oddiel voľný, dá opýtaná dopravňa odhlášku. Ak priestorový oddiel nie je ešte voľný, odpovie dopravňa: ***"Trať obsadená.*** ..... (priezvisko výpravcu alebo strážnika oddielu)***".***

748. Telefonická odhláška sa dáva na hlásnicovom telefóne. Tam, kde nie je alebo pri jazdách v medzistaničnom oddiele, dáva sa na traťovom spojení.

Ak je traťové spojenie pokazené, odhláška sa smie dať na inom vhodnom telekomunikačnom zariadení; v takýchto prípadoch znie odhláška takto: ***"Tu stanica*** ..... (názov stanice)***, výpravca*** ..... (priezvisko výpravcu)***. Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***v*** ..... (názov stanice) ***o*** .....(čas príchodu alebo prechodu)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".*** Zadná stanica potvrdí príjem odhlášky takto: ***"Tu stanica*** ..... (názov stanice)***, výpravca*** ..... (priezvisko výpravcu)***. Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***v*** ..... (názov stanice) ***o*** ...(čas príchodu alebo prechodu)***. rozumel*** ... (priezvisko výpravcu)***".***

Pokiaľ bolo použité iné ako hlásnicové alebo traťové spojenie, zapíše výpravca v dopravnom denníku do poznámok, na akom spojení bola odhláška daná.

749. Ak sa nemôže výpravca a strážnik oddielu dorozumieť priamo, smie odhlášku sprostredkovať výpravca susednej stanice.

750. Ak nie je možné dorozumenie strážnikov oddielu (a to aj len jedného z nich) s oboma susednými stanicami, ale vzájomné dorozumenie oboch susedných staníc je možné, zabezpečujú sa jazdy vlakov v medzistaničnom oddiele. V takomto prípade vyrozumie výpravca vodiča následného vlaku rozkazom V takto: ***"Správa pre strážnika oddielu .....*** (názov, prípadne ďalšie hlásnice): ***Vlak*** ... (číslo vlaku) ***v ...*** (názov susednej stanice)***"***.

Strážnik oddielu dovolí vlaku ďalšiu jazdu až vtedy, keď sa z písomného rozkazu presvedčí, že predchádzajúci vlak už došiel do susednej stanice. Ak nemá vodič vlaku písomný rozkaz, dovolí strážnik oddielu jeho ďalšiu jazdu len po doručení rozkazu Op časť B.

Pri odovzdávaní písomného rozkazu, nariadi výpravca ústne vodičovi, aby po zastavení pri oddielovom návestidle dal strážnikom oddielu písomný rozkaz na prečítanie.

Ak sa dá predpokladať trvanie poruchy na dlhší čas a jazdy ďalších vlakov v medzistaničnom oddiele, vyrozumie výpravca vodiča následného vlaku rozkazom V takto**: *"Správa pre strážnika oddielu .....*** (názov, prípadne ďalšie hlásnice): ***Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***v .....*** (názov susednej stanice)***. Až do obnovenia telefonického spojenia budú vlaky jazdiť v medzistaničnom oddiele. Oddielové návestidlá neplatia, neobsluhujte ich".***

Vodičov ďalších vlakov potom výpravca vyrozumieva rozkazom V o jazde v medzistaničnom oddiele.

Zavedenie jazdy vlakov v medzistaničnom oddiele zapíše výpravca na najbližší voľný dvojriadok dopravného denníka a strážnik oddielu na najbližšie voľné riadky Zápisníka odhlášok *a* predvídaných odchodov takto: ***"Počnúc vlakom*** ... (číslo vlaku, ktorým bol o jazde v medzistaničnom oddiele vyrozumený) alebo ***"Od ...***(časový údaj) ***zavedená jazda v medzistaničnom oddiele".***

Po hlásení výpravcu o obnovení telefonického spojenia zapíše výpravca na najbližší voľný dvojriadok Dopravného denníka a strážnik oddielu na najbližšie voľné riadky v Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov takto**: *"Počnúc vlakom*** ... (číslo vlaku) ***obnovená jazda v traťových oddieloch"*** alebo ***"Od ...***(časový údaj) ***obnovená jazda v traťových oddieloch".***

751. Ak ide neprivesený postrk s vlakom až do susednej stanice, doplní sa znenie aj potvrdenie odhlášky za číslom vlaku slovami: ***"s neprivesenym***

postrkom ”. Ak chýba tento dodatok musí sa zamestnanec, ktorý odhlášku prijíma, na postrk opýtať.

752. Za vlakom s nepriveseným postrkovým HDV, ktoré ide na určené miesto na trati, smie sa dať odhláška až po oznámení výpravcu, že sa postrk vrátil. Výpravca stanice, do ktorej sa postrk vracia, na určené miesto zavesí varovný štítok. Hlásničiari, za takýmto vlakom, aj keď už postrk nemá, prestavujú oddielové návestidlá a susedná stanica vchodové návestidlo na návesť 1, alebo 32, **Stoj**, odhlášky však nedávajú.

Pre postrk, ktorý sa vracia na jednokoľajnej trati bez traťového zabezpečovacieho zariadenia alebo po správnej koľaji dvojkoľajnej trate sa oddielové návestidlá obsluhujú. Ak sa vracia postrk po nesprávnej koľaji, oddielové návestidlá správnej koľaje pre jeho jazdu neplatia. Odhlášky za vracajúcim sa postrkovým HDV si jednotlivé dopravne nedávajú.

Po návrate postrkového HDV ohlási výpravca všetkým hlásničiarom aj susednej stanici: ***“Postrk*** ..... (číslo postrku) ***sa vrátil do*** ..... (názov stanice)***. Dávajte odhlášky za vlakom*** ..... (číslo vlaku). ..... (priezvisko výpravcu)***”.*** Až potom odstráni varovný štítok. Hlásničiar susediaci so stanicou dá po tomto hlásení za vlakom odhlášku (ak je traťový oddiel voľný) a vyzve ďalšiu hlásnicu, aby dala odhlášku. To urobia aj ďalší hlásničiari postupne až do stanice, kam došiel vlak bez postrkového HDV. Ak ide o medzistaničný oddiel, ohlási výpravca po návrate postrkového HDV susednej stanici: ***“Postrk*** ..... (číslo vlaku) ***sa vrátil do*** ..... (názov stanice)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***”.*** Až potom odstráni varovný štítok. Po tomto hlásení (ak je medzistaničný oddiel voľný) dá susedná stanica odhlášku.

753. Neobsadené

Predhláška

754. Predhláška sa dáva jedným dlhším zazvonením na hlásnicovom telefóne. Pri poruche hlásnicového telefónu sa nahradí telefonickým hlásením. Ak nemožno dať predhlášku ani telefonicky, dovolí sa jazda vlaku bez predhlášky.

755. Ak nebude vlak po predhláške vypravený alebo ak sa dala predhláška omylom, musí sa telefonicky odvolať.

Ak dôjde predhláška v čase, keď ešte predchádzajúci vlak traťový oddiel neuvoľnil, dá sa ihneď znamenie piatimi, nie príliš dlhými zazvoneniami telefónu, že trať je obsadená. Zvonenie sa doplní telefonickým hlásením na

traťovom telefóne**: *"Trať obsadená, zadržte vlak!*** ..... (priezvisko výpravcu alebo hlásničiara)***".***

Len čo hlásničiar alebo výpravca počuje takéto znamenie alebo dostane takéto telefonické hlásenie je povinný ihneď urobiť všetky opatrenia, aby bol vlak zastavený.

Ak dôjde predhláška, podľa ktorej môže výpravca alebo hlásničiar predpokladať, že po tej istej koľaji idú vlaky proti sebe, je povinný urobiť všetky opatrenia, aby boli vlaky zadržané.

Pri poruche hlásnicového telefónu sa dá namiesto piatich zazvonení telefonické hlásenie po traťovom telefóne. Ak ani to nie je možné, je zamestnanec, ktorý dostal predčasnú predhlášku, povinný pokúsiť sa podľa svojich možností zabrániť všetkými prostriedkami hroziacemu dostihnutiu alebo stretnutiu vlakov na trati.

756. Ak musia byť ihneď, z dôvodu hroziaceho nebezpečenstva zastavené vlaky, vyzvú sa všetky stanovištia zapojené do traťového spojenia v medzistaničnom úseku dlhotrvajúcim nepravidelným striedaním krátkeho a dlhého zvonenia na traťovom spojení. Ďalej sa postupuje podľa ustanovení predchádzajúceho článku.

757. Neobsadené

Jazda vlakov v časovom slede

758. Pod pojmom jazda v časovom slede sa rozumie jazda vlakov rovnakým smerom v časovom intervale do medzistaničného oddielu, v čase, keď tento medzistaničný oddiel môže byť obsadený predchádzajúcim vlakom, ktorý ide rovnakým smerom.

Trate na ktorých je dovolená jazda vlakov **v časovom slede** sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

759. Jazda vlakov v časovom slede sa zabezpečuje **ponukou, prijatím a odhláškou** prostredníctvom oznamovacieho zariadenia, alebo činnosťou traťového zabezpečovacieho zariadenia **súhlasom na jazdu v časovom slede a odhláškou** ak je ním traťová koľaj vybavená a toto vykazuje riadnu činnosť.

760. Časový interval medzi vlakmi idúcimi rovnakým smerom je najmenej 5 minút a viac, ale nie je dlhší ako pravidelná jazdná doba predchádzajúceho vlaku.

761. Vlak idúci v časovom slede smie byť vypravený najskôr 5 minút po odchode predchádzajúceho vlaku, Prevádzkovým poriadkom môže byť vzhľadom na konštrukciu HDV časový interval predĺžený.

762. Vlaky v časovom slede smú jazdiť pravidelne alebo mimoriadne.

763. Pravidelná jazda vlakov v časovom slede je daná GVD. V tabelárnom cestovnom poriadku vlaku, za ktorým ide vlak v časovom slede, musí byť poznámka ***"V úseku*** (názov dopravní) ***za vami ide vlak v časovom slede "*.** Vlak, ktorý ide v časovom slede, musí mať v tabelárnom cestovnom poriadku poznámku ***"V úseku*** (názov dopravní) ***idete v časovom slede za vlakom*".**

764. O mimoriadnej (zrušenej) jazde vlaku v časovom slede musí byť vodič vlaku, ktorý ide v časovom slede, ako aj vodič vlaku za ktorým ide vlak v časovom slede, vyrozumený písomným rozkazom v stanici, kde jazda vlaku v časovom slede začína.

Text všeobecného rozkazu pre vlak:

a) za ktorým ide mimoriadne vlak v časovom slede :

" V úseku (názov dopravní) ***za vami ide vlak v časovom slede."***

b) ktorý ide mimoriadne v časovom slede :

***"*V úseku** (názov dopravní) **idete v časovom slede za vlakom ."**

765. Ak mimoriadne v časovom slede vlaky nepôjdu, ten, ktorý pôjde vyrozumie sa nasledovne :

a) vlak, za ktorým má ísť vlak v časovom slede :

"Nejde za vami vlak v časovom slede."

b) vlak, ktorý mal ísť za vlakom v časovom slede :

"Nejdete v časovom slede za vlakom."

766. Interval vypravenia v časovom slede musí byť dodržaný pri odchode vlakov zo všetkých dopravní. Výpravca zodpovedá za dodržanie stanoveného intervalu vypravenia v časovom slede, elektrického medzičasu a za

to, že vypravením mimoriadneho vlaku idúceho v časovom slede nedôjde k zmeškaniu vlaku opačného smeru.

767. Jazdy vlakov v časovom slede sú dovolené za týchto podmienok:

a) v časovom slede za vlakom je dovolené vypraviť len jeden vlak;

b) viditeľnosť v celej dĺžke trate musí byť najmenej 100 m.

768. Pri jazde vlaku v časovom slede musí vodič upraviť rýchlosť podľa rozhľadových pomerov tak, aby mohol zastaviť za všetkých okolností včas pred koľajovými vozidlami, príp. podľa možnosti pred inou prekážkou.

769. Vodič vlaku idúceho v časovom slede počas jazdy:

a) pri vchode do dopravní musí postupovať ako pri vchode na obsadenú koľaj bez predchádzajúceho vyrozumenia písomným rozkazom;

b) sa nesmie priblížiť k prvému vlaku na vzdialenosť menšiu ako 100 m. Ak je prvý vlak na dohľad, musí byť stanovený interval dodržaný aj pri odchode zo zastávok;

c) pri jazde cez priecestia vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením musí predpokladať, že tieto nebudú v činnosti a preto cez tieto priecestia musí ísť tak, ako keby bol vyrozumený rozkazom o opatrnej jazde cez priecestie.

770. Ak sa zabezpečuje jazda vlakov telefonickým dorozumievaním; pri jazde vlakov v časovom slede sa ponúkajú a prijímajú obidva vlaky súčasne.

Ponuka znie:

Prijmete vlak (číslo) ***s odchodom zo*** (názov stanice) ***o*** (čas) ***a za ním v časovom slede 5 minút vlak*** (číslo)***?*** (priezvisko výpravcu)**.**

Áno prijímam vlak (číslo) ***s odchodom zo*** (názov stanice) *o* (čas) ***a za ním v časovom slede 5 minút vlak*** (číslo)***.*** *(*priezvisko výpravcu)***.***

771. Odhláška za vlakmi v časovom slede sa dá po zistení, že druhý vlak idúci v slede prišiel celý.

Odhláška znie:

Vlak (číslo) ***a za ním v časovom slede vlak*** (číslo) ***v*** (názov stanice)*.* (priezvisko výpravcu).

Príjem odhlášky sa potvrdí:

Vlak (číslo) ***a za ním v časovom slede vlak*** (číslo) ***v*** (názov stanice)*.*

Rozumel (priezvisko výpravcu)***.***

772. Neobsadené

B. POLOAUTOMATICKÝ BLOK

Odhláška

773. Ak nedôjde odhláška v čase, keď mal vlak uvoľniť priestorový oddiel, je výpravca (hradlár) povinný upozorniť prednú dopravňu na odhlášku. Ak je priestorový oddiel voľný, dá upozornená dopravňa odhlášku hradlom. Ak priestorový oddiel ešte nie je voľný, dá hradlár (výpravca) piatimi nie príliš dlhými zazvoneniami znamenie, že trať je ešte vlakom obsadená; znamenie doplní telefonickým hlásením: ***"Trať obsadená.*** ..... (priezvisko výpravcu alebo hradlára)***".***

774. Ak ide vlak s nepriveseným postrkom až do susednej stanice, obsluhuje sa za vlakom poloautomatický blok až po telefonickej odhláške. Hlásenie telefonickej odhlášky sa musí doplniť za číslom vlaku slovami: ***"s nepriveseným postrkom"***. Jedine telefonická a takto doplnená odhláška je platná.

Ak ide nepriveseným postrk, doplní výpravca hlásenie predvídaného odchodu takto: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s nepriveseným postrkom odíde z*** ...(názov stanice)... ***o*** ..... (čas odchodu)***. Poloautomatický blok obslúžte až po telefonickej odhláške!*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

775. V staniciach, kde je zabezpečovacie zariadenie s traťovým kľúčom, výpravca (výhybkár) pred odchodom vlaku s nepriveseným postrkom, ktorý sa vracia z trate, vyberie traťový kľúč zo zabezpečovacieho zariadenia a uloží ho na miesto určené Prevádzkovým poriadkom. Vlak ide po celej trati, aj po odpojení postrkového HDV, pri normálnej obsluhe poloautomatického bloku.

Výpravca (výhybkár) po návrate postrkového HDV do stanice je povinný traťový kľúč vrátiť na pôvodné miesto. Pri návrate postrkového HDV na jednokoľajnej trati (kde to zabezpečovacie zariadenie dovoľuje) a po správnej koľaji dvojkoľajnej trate sa oddielové návestidlá a poloautomatický blok obsluhujú.

Ak sa vracia postrk na jednokoľajnej trati, kde zabezpečovacie zariadenie nedovoľuje obsluhu návestidiel pre jeho jazdu, oddielové návestidlá sa neobsluhujú; jazda postrkového HDV sa dovolí privolávacou návesťou, prípadne ručnou privolávacou návesťou.

Ak sa vracia postrk po nesprávnej koľaji, oddielové návestidlá správnej koľaje pre jeho jazdu neplatia. Odhlášky za vracajúcim sa postrkom si jednotlivé dopravne nedávajú. Po návrate postrkového HDV do stanice ohlási výpravca hradlárom, ktorých sa jazda postrkového HDV týkala, a susednej stanici: ***"Postrk*** ..... (číslo vlaku) ***sa vrátil do*** ..... (názov stanice)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".*** Časový údaj tohto hlásenia sa zapíše ako odhláška za postrkovým HDV vo všetkých dopravniach.

776. V staniciach so zabezpečovacím zariadením bez traťového kľúča, alebo ak pre poruchu nemožno traťový kľúč vybrať a uložiť na predpísanom mieste doplní výpravca hlásenie predvídaného odchodu vlaku takto: ***"Vlak*** ... (číslo vlaku) ***s nepriveseným postrkom do km ..., odkiaľ sa postrk vracia, odíde*** z... (názov stanice)... o ..... (čas odchodu)***. Pre poruchu traťového kľúča návestidlá smiete uzavrieť, až vám ohlásim, že postrk sa vrátil.*** ..... (priezvisko výpravcu) ***".*** Výpravca na určené miesto zavesí varovný štítok.

Hradlár prestavuje za takýmto vlakom, aj keď už postrkové HDV nemá, oddielové návestidlo a susedná stanica vchodové návestidlo na návesť 1, alebo 32, **Stoj**; elektricky ich však neuzavierajú.

Pre obsluhu oddielových návestidiel pri návrate postrkového HDV platí obsah predchádzajúceho článku.

Po návrate postrkového HDV do stanice ohlási výpravca všetkým hradlárom a susednej stanici: ***"Postrk*** .... (číslo vlaku) ***sa vrátil do*** ... (názov stanice)***. Uzavierajte postupne návestidlá.*** ... (priezvisko výpravcu)***".*** Potom odstráni varovný štítok. Časový údaj tejto správy sa zapíše vo všetkých dopravniach ako odhláška za postrkovým HDV.

Po tejto správe hradlár, susediaci so stanicou, do ktorej sa postrkové HDV vrátilo, uzavrie oddielové návestidlo (ak bolo už za vlakom prestavené na návesť 1, alebo 32, **Stoj**); potom vyzve ďalšiu dopravňu, aby dala odhlášku, t.j. uzavrela návestidlo. Rovnako postupujú aj ďalší hradlári a susedná stanica.

777. Neobsadené

Predhláška

778. Predhláška sa dáva podľa obsahu článkov pre predhlášku.

779. Neobsadené

C. AUTOMATICKÉ HRADLO

780. Pre automatické hradlo platia obdobne ustanovenia **čl. 784 – 786**

781. Pre postrkové HDV, vracajúce sa z druhého traťového oddielu (t.j. z oddielu za oddielovým návestidlom automatického hradla), oddielové návestidlo neplatí.

782 Neobsadené

D. AUTOMATICKÝ BLOK

783. Výpravu následných vlakov na tratiach vybavených automatickým blokom musí výpravca vykonať tak, aby nedochádzalo k nahromadeniu vlakov v medzistaničnom úseku (ak niektorý vlak prekračuje čas jazdy, uviazne a pod.), to znamená, aby nedošlo k výskytu väčšieho počtu vlakov v medzistaničnom úseku, ako je počet priestorových oddielov.

784. Výpravcovi zadnej stanice sa musí ohlásiť každé zadržanie vlaku pred vchodovým návestidlom dlhšie ako 10 minút.

785. Pri vlakoch, idúcich po správnej koľaji s nepriveseným postrkom (ktorý sa vracia z trate), v stanici, do ktorej sa postrk vracia, pred odchodom vlaku musí byť traťový kľúč uložený na mieste určenom Prevádzkovým poriadkom. Pre postrkové HDV, vracajúce sa po nesprávnej koľaji vybavenej automatickým blokom oddielové návestidlá neplatia.

Pri vlakoch, idúcich po nesprávnej koľaji s nepriveseným postrkovým HDV, ktoré sa vracia z trate po správnej koľaji, traťový kľúč zostáva na pôvodnom mieste a oddielové návestidlá pre jeho jazdu späť platia.

786. V staniciach so zabezpečovacím zariadením bez traťového kľúča, alebo ak pre poruchu nemožno traťový kľúč vybrať a uložiť na predpísanom mieste, musí sa pri jazde vlaku s nepriveseným postrkovým HDV, vracajúcim sa z trate, prejsť na telefonické dorozumievanie. Výpravca na určené miesto zavesí varovný štítok a odstráni ho až po návrate postrkového HDV. Stanica, do ktorej došiel vlak už bez postrkového HDV, dá za týmto vlakom odhlášku až vtedy, keď dostane hlásenie, že sa postrk vrátil z trate do stanice.

787. Neobsadené

XXIV. Kapitola
Zabezpečenie jazdy vlakov pri poruchách

Všeobecné ustanovenia

788. Prechodom na telefonické dorozumievanie rozumieme činnosť, pri ktorej sa na tratiach vybavených traťovým zabezpečovacím zariadením prejde na spôsob zabezpečenia jazdy vlakov podľa zásad telefonického dorozumievania.

V prípadoch, stanovených týmto predpisom, môže byť nariadené dať len telefonickú odhlášku. V tomto prípade nie je potrebné zavádzať telefonické dorozumievanie, ale v zmysle príslušného ustanovenia tohto predpisu musí byť daná telefonická odhláška so zápisom v Dopravnom denníku (Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov) s uvedením dôvodu dania telefonickej odhlášky.

789. Neobsadené

Prechod na telefonické dorozumievanie

790. O prechode na telefonické dorozumievanie sa dohodnú výpravcovia susedných staníc. Pritom musia zistiť, ktoré vlaky sú na ceste medzi týmito stanicami (ktorý vlak bol vypravený ako posledný) a určia, ktorým vlakom začína telefonické dorozumievanie. Výpravca stanice prednostného smeru, t.j. stanice, v ktorej je uložená povolenka pre danú koľaj, ohlási všetkým hradlárom, že platia len telefonické odhlášky. Ak je v medzistaničnom úseku vlak (vlaky) nariadi výpravca, za ktorým vlakom budú dávané telefonické odhlášky. Ak je medzistaničný úsek voľný, oznámi výpravca zavedenie telefonického dorozumievania (telefonickú odhlášku) časovým údajom.

Na viackoľajnej trati uvedie pritom číslo traťovej koľaje, pre ktorú platí telefonické dorozumievanie.

Za posledným vlakom, vypraveným ešte za činnosti zabezpečovacieho zariadenia, musí byť pri poruche traťového zabezpečovacieho zariadenia daná telefonická odhláška skôr, než bude ponúknutý prvý vlak, idúci počas telefonického dorozumievania (príp. dovolená jeho jazda do nasledujúceho traťového oddielu). Ustanovenia tohto odstavca sa netýkajú prvého vlaku, idúceho po ukončení výluky traťovej koľaji alebo po ukončení PMD.

Ž 1

Na tratiach s traťovými oddielmi, pri ponuke prvého vlaku, idúceho počas telefonického dorozumievania, **je potrebné použiť slovné znenie predpísané pre ponuku vlaku idúceho v traťových oddieloch**, aj keď predchádzajúci vlak išiel ešte počas obsluhy zabezpečovacieho zariadenia.

Ak nie je možné vyrozumieť všetkých hradlárov o prechode na telefonické dorozumievanie ani prostredníctvom susedných dopravní, môžu vlaky jazdiť len v medzistaničnom oddiele.

Ak pominie dôvod na telefonické dorozumievanie, dohodnú sa výpravcovia o obnovení jázd podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia. Obnovenie jázd podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia po jeho poruche, po ukončenej údržbe alebo po zapnutí zariadenia do činnosti smie byť vykonané až po zápise (telefonickom ohlásení) udržujúceho zamestnanca, že zabezpečovacie zariadenie je v poriadku.
Pokiaľ bolo zavedené telefonické dorozumievanie z iného dôvodu (napr. pri výpadku elektrickej energie), smie byť obnovená jazda vlakov podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia aj bez zápisu udržujúceho zamestnanca. Výpravca prednostného smeru ohlási obnovenie jazdy vlakov podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia všetkým príslušným zamestnancom.

Hlásenie o prechode na telefonické dorozumievanie alebo obnovenie obsluhy traťového zabezpečovacieho zariadenia doplní výpravca podľa potreby pokynmi pre hradlárov o obsluhe poloautomatického bloku, ak je táto obsluha stanovená predpismi pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia. Potrebné pokyny dá výpravca aj výhybkárom, ktorí obsluhujú zabezpečovacie zariadenie.

791. Výpravca zavedie telefonické dorozumievanie v týchto prípadoch:

a) pri poruche traťového zabezpečovacieho zariadenia alebo ak nie je pre danú traťovú koľaj a smer zriadené;

b) ak prejde celý vlak hlavné návestidlo zakazujúce jazdu až za izolovanú koľajnicu;

c) pri oprave, údržbe, prehliadke a funkčnej skúške na žiadosť udržujúceho zamestnanca, alebo ak chýbajú bezpečnostné závery hradlových prístrojov.

792. Ak po prechode na telefonické dorozumievanie možno obsluhovať zabezpečovacie zariadenie, neplatí súhlas na jazdu ani odhláška daná obsluhou tohto zariadenia, ale vždy len prijatie vlaku a odhláška v zmysle zabezpečovania jazdy vlakov telefonickým dorozumievaním.

793. Hlásenie o prechode na telefonické dorozumievanie alebo obnovenie obsluhy poloautomatického bloku doplní výpravca podľa potreby pokynmi pre hradlárov o obsluhe poloautomatického bloku, ak je táto stanovená predpismi pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia (napr. ak treba postupne uvoľňovať zadné medziľahlé traťové hradlá).

794. Zavedenie telefonického dorozumievania a obnovenie obsluhy traťového zabezpečovacieho zariadenia zapíše červeno výpravca na najbližší voľný dvojriadok dopravného denníka a hradlár na najbližšie voľné riadky v Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov.

Výpravca zavedie telefonické dorozumievanie takto:

- na obojsmerne prechádzanej traťovej koľaji:

"Vlakom* ...** (číslo vlaku) ***zavádzam medzi stanicami* ... a...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***telefonické dorozumievanie* ...** (priezvisko výpravcu)".***

alebo ***"Od* ...** (čas zavedenia) ***zavádzam medzi stanicami* ... a ...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***telefonické dorozumievanie* ...** (priezvisko výpravcu)***".***

- pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji alebo proti smeru udeleného traťového súhlasu, pokiaľ je možné dávať pri jazdách v opačnom smere (po správnej koľaji alebo v smere udeleného súhlasu) odhlášky obsluhou traťového zabezpečovacieho zariadenia:

"Od* ...** (čas zavedenia) ***zavádzam medzi stanicami* ... a ...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***telefonické dorozumievanie, telefonické odhlášky dávajte len v smere (názvy staníc) **...** (priezvisko výpravcu)***".***

- na jednosmerne prechádzanej traťovej koľaji:

"Vlakom* ...** (číslo vlaku) ***dávajte medzi stanicami* ... a...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***telefonické odhlášky* ...** (priezvisko výpravcu)".***

alebo ***"Od* ...** (čas zavedenia) ***dávajte medzi stanicami* ... a ...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***telefonické odhlášky* ...** (priezvisko výpravcu)***".***

Ž 1

Výpravca ukončí telefonické dorozumievanie takto:

“ Vlakom*...** (číslo vlaku) ***je medzi stanicami* ... a ...** (názvy staníc) ***obnovená jazda vlakov podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia.* ...** (priezvisko výpravcu)”.***

“Od*...** (čas ukončenia) ***je medzi stanicami*... a ...** (názvy staníc po prvej, druhej traťovej koľaji) ***obnovená jazda vlakov podľa traťového zabezpečovacieho zariadenia.* ...** (priezvisko výpravcu)”.***

Výpravca prednostného smeru ohlási potrebné údaje aj vlakovému dispečerovi.

795. Neobsadené

Postup pri poruche automatického hradla

796. Ak nastane porucha automatického hradla, jazda vlakov sa zabezpečuje telefonickým dorozumievaním. V závislosti od stavu zabezpečovacieho zariadenia sa jazda vlakov zabezpečuje v traťových oddieloch alebo v medzistaničnom oddiele.

797. Výpravca dovolí jazdu následného vlaku okolo oddielového návestidla automatického hradla, ktoré je v poruche, až po zavedení telefonického dorozumievania. Jazdy vlakov sa zabezpečujú v traťových oddieloch.

Pri poruche oddielového návestidla automatického hradla smie výpravca dovoliť jazdu následného vlaku okolo oddielového návestidla automatického hradla až po zistení, že predchádzajúci vlak došiel celý.

798. Ak dôjde po uvoľnení prvého traťového oddielu za vlakom odhláška do zadnej stanice, následný vlak smie byť vypravený až po telefonickej ponuke a prijatí: ***„Vlak* .....** (číslo vlaku) ***uvoľnil prvý traťový oddiel. Prijmete vlak* .....** (číslo vlaku) ***s prechodom o* .....** (čas prechodu)***?* .....** (priezvisko výpravcu)***”***. Čas došlej odhlášky sa do dopravného denníka nezapisuje.

799., 800. Neobsadené

Postup pri poruche automatického bloku

801. Pri správnej činnosti automatického bloku, ale pri poruche kontrolných

svetiel (napr. kontrolných svetiel neprenosných návestidiel, približovacích a vzdiaľovacích úsekov, správnej polohy výmen a pod.), neprerušuje sa jazda vlakov podľa automatického bloku.

802. Pri zhasnutí svetla dvoch alebo viacerých oddielových návestidiel automatického bloku musí byť jazda vlakov zabezpečená telefonickým dorozumievaním v medzistaničnom oddiele.

803. Prvý vlak idúci podľa telefonického dorozumievania smie byť vypravený až keď posledný vlak, idúci ešte podľa návestí automatického bloku, uvoľní celý medzistaničný úsek.

804. Pri jazde v medzistaničnom oddiele oddielové návestidlá automatického bloku pre vlak neplatia.

Pri poslednom oddielovom návestidle automatického bloku musí vodič postupovať ako pri predzvesti s návesťou 2, **Výstraha**, bez ohľadu na to, aký návestný znak návestí, prípadne ak je zhasnuté.

805. O jazde v medzistaničnom oddiele na trati s oddielovými návestidlami automatického bloku musí byť vodič vyrozumený písomným rozkazom.

806. O obnovení jázd vlakov podľa automatického bloku sa výpravcovia susedných dopravní opäť dohodnú po zápise (telefonickom ohlásení) oprávneného zamestnanca, že traťové zabezpečovacie zariadenie je v poriadku, pričom nie je potrebné vyčkať na uvoľnenie medzistaničného úseku.

807. Neobsadené

Postup pri poruche traťových súhlasov

808. Ak podľa indikácií traťového súhlasu nie je možné zistiť jeho stav, zistí výpravca stav traťového súhlasu u výpravcu susednej stanice dopytom alebo stav overí obsluhou zabezpečovacieho zariadenia pre odchod vlaku.

809. Ak pre poruchu traťového súhlasu nie je možné zmeniť smer jazdy vlakov, smie byť táto koľaj prechádzaná proti smeru udeleného súhlasu len vtedy, ak sú jazdy vlakov po tejto koľaji zabezpečené v oboch smeroch ponukou a prijatím, následné vlaky idúce v smere, pre ktorý nie je udelený traťový súhlas, ešte aj telefonickou odhláškou, v opačnom smere traťovým zabezpečovacím zariadením.

Následné vlaky, vypravované po zistení voľnosti prvého traťového oddielu pri prijatom traťovom súhlase (a po uplynutí následného, popr. elektrického

medzi času) musia byť ponúknuté takto: ***"Vlak* ...** (číslo vlaku) ***uvoľnil prvý traťový oddiel. Prijmete*** (po prvej, druhej traťovej koľaji) ***vlak* ...** (číslo vlaku) ***s odchodom z (prechodom) v*** .. (názov stanice)... **o ...** (čas prechodu)***?* ...** (priezvisko výpravcu)***".***

Prvý vlak, vypravovaný pri neprijatom traťovom súhlase po príchode vlaku opačného smeru, musí byť ponúknutý takto: ***Vlak*** ... (číslo vlaku) ***došiel, prijmete*** (po prvej, druhej traťovej koľaji) ***vlak*** ... (číslo vlaku) ***s prechodom v (s odchodom) z*** ... (názov stanice) ***o*** ... (čas odchodu alebo prechodu)***?***... (priezvisko výpravcu)***".*** Čas uvoľnenia prvého traťového oddielu sa neeviduje.

810. Ak dôjde k takej poruche traťového súhlasu, že sa nedá udeliť pre jazdu v žiadnom smere, vypravujú sa vlaky pri neprijatom traťovom súhlase. Jazdy vlakov sa zabezpečujú v oboch smeroch ponukou, prijatím a telefonickou odhláškou.

811. Pri poruche traťového súhlasu musia výpravcovia umiestniť na určené miesto varovný štítok, prípadne použiť inú (mnemotechnickú) pomôcku podľa Prevádzkového poriadku.

Mnemotechnická pomôcka sa smie odstrániť až po odstránení poruchy.

812. Neobsadené

Postup pri poruche oznamovacieho zariadenia

813. Ak je oznamovacie zariadenie v poruche, ale traťové zabezpečovacie zariadenie vykazuje správnu činnosť, riadia sa jazdy vlakov pomocou traťového zabezpečovacieho zariadenia.

814. Po obnovení činnosti oznamovacieho zariadenia v medzistaničnom úseku výpravcovia ohlásia všetkým traťovým stanovištiam, ktoré vlaky sa nachádzajú v medzistaničnom úseku.

815. Neobsadené

Nemožné dorozumenie

816. Ak nastane nemožné dorozumenie, zabezpečujú sa jazdy vlakov (PMD) jazdou podľa rozhľadu povolenkami.

817. Pre medzistaničný úsek ohraničený obsadenými stanicami (resp. výhybňami a odbočkami) vydá organizačná zložka schvaľujúca prevádzkový poriadok jednu povolenku.

818. Povolenky sú farebne rozlíšené:

- biela je pre jednokoľajnú trať;
- modrá je pre druhú traťovú koľaj;
- červená je pre prvú traťovú koľaj.

819. Povolenka je uložená:

- na jednokoľajnej trati v stanici, ktorá vypravuje vlaky (alebo zabezpečuje jazdu vlaku z diaľkovo obsluhovanej výhybne) smerom ku koncu trate;
- na dvojkoľajnej trati v stanici, pre ktorú je koľaj zodpovedajúca farbe povolenky pri pravidelnej prevádzke koľajou správnou (platí i pre koľaje vybavené traťovým zabezpečovacím zariadením pre obojsmernú prevádzku);

Výnimky z uloženia povoleniek sú povolené v styku s cudzími dráhami, pre medzistaničné úseky s odbočkou a stanice s výlukou dopravnej služby. Podrobnejšie ustanovenia o povolenkách určí Prevádzkový poriadok.

Ak schvaľovateľ prevádzkového poriadku povolí uloženie povolenky zo stanice s výlukou dopravnej služby v inej stanici, musia byť potrebné opatrenia uvedené v rozkaze o výluke dopravnej služby.

820. Ak sa povolenka stratí alebo zničí, vyhotoví prednosta stanice, v ktorej bola povolenka uložená, **dočasnú povolenku**. Túto povolenku opečiatkuje pečiatkou stanice a podpíše. Dočasnú povolenku pre druhú hlavnú traťovú koľaj označí orámovaním **hrubou modrou čiarou**, pre prvú hlavnú traťovú koľaj orámovaním **hrubou červenou čiarou**. O jej vyhotovení vyrozumie prednostu susednej stanice. Obaja prednostovia vyrozumejú výpravcov, že platí len dočasná povolenka.

821. Ak sa preukáže, že povolenka je zničená, prednosta stanice vyžiada novú povolenku. Ak sa stratí povolenka alebo ak sa preukázateľne nezabezpečí jej zničenie, vydavateľ musí novú povolenku **označiť ako náhradnú** a v Prevádzkovom poriadku susedných staníc sa musí uviesť, že pri nemožnom dorozumení platí len táto náhradná povolenka.

822. Prednosta stanice je zodpovedný za to, že ihneď zničí povolenku, ktorú vyhotovil, ako náhle mu bude doručená nová povolenka. O tom, že už platí nová povolenka, vyrozumie opäť prednostu susednej stanice; obaja prednostovia vyrozumejú svojich výpravcov.

823. Ak nastane nemožné dorozumenie, smie vypraviť vlak (PMD) len ten výpravca, ktorý má platnú povolenku pre medzistaničný úsek, do ktorého má vlak vojsť, a to len vtedy, keď už prišli všetky vlaky, ktoré ešte za možného dorozumenia prijal. Iné predchádzajúce dohody (napr. o zmene poradia) neplatia.

824. Na tratiach s automatickým a poloautomatickým zabezpečovacím zariadením nesmie výpravca vypraviť vlak, i keď má povolenku, v týchto prípadoch:

a) ak nemá udelený traťový súhlas;

b) ak nastane nemožné dorozumenie v okamihu, kedy výpravca obslúži traťový súhlas, ale okienko traťového súhlasu zostalo bielo zaclonené (platí len pre hradlový poloautomatický blok);

c) ak obslúži počas nemožného dorozumenia, čo i len omylom, traťový súhlas (platí len pre reléový poloautomatický blok, automatický blok a automatické hradlo).

Výpravca smie v uvedených prípadoch vypraviť vlak až keď má istotu, že zo susednej stanice nebol a nebude vypravený vlak opačného smeru na prípadne udelený súhlas.

825. Ak strážnik oddielu nedostane pre nemožné dorozumenie odhlášku, i keď ju dal sám, musí zistiť pri zadržanom následnom vlaku, či nemá písomný rozkaz so správou, že predchádzajúci vlak už došiel do susednej stanice alebo či je nariadená jazda vlakov v medzistaničnom oddiele.

Ak však nie je vodič takto vyrozumený, nariadi strážnik oddielu jazdu podľa rozhľadu sám a vydá vlaku rozkaz Op. Ďalšiu jazdu vlaku dovolí najskôr po uplynutí 10 minút po predpokladanom príchode vlaku do susednej dopravne.

826. Rozkazom Op nariaďujúcim jazdu podľa rozhľadu musí výpravca (strážnik oddielu) prikázať vždy i zastavenie v nasledujúcej stanici.

Výpravca, u ktorého je povolenka uložená, ak to dopravná situácia vyžaduje, odošle povolenku s písomnou správou vlakom alebo urýchlene iným vhodným spôsobom (napr. poslom) do susednej stanice.

Ak jazdia vlaky striedavo, odosiela sa povolenka každým vlakom. Ak nasleduje niekoľko vlakov toho istého smeru za sebou, odošle výpravca povolenku až posledným vlakom.

O vývoji dopravnej situácie sa výpravcovia vzájomne vyrozumievajú písomne prostredníctvom vlakov (PMD), v naliehavých prípadoch urýchlene poslom.

Odoslanie povolenky zapíše výpravca v dopravnom denníku do stĺpca Poznámka v riadku vlaku, ktorému bola vydaná, slovami “s povolenkou".

827. Ak nastane nemožné dorozumenie pred začiatkom výluky dopravnej služby v stanici, nesmie výpravca dopravnú službu ukončiť. Do takejto stanice smie vypraviť vlak len výpravca, ktorý má potrebnú povolenku; vodiča vyrozumie rozkazom Op a v ktorom v časti Iné príkazy uvedie, že stanica je obsadená výpravcom.

828. Ak nastane nemožné dorozumenie až po začatí výluky dopravnej služby, alebo ak neohlási výpravca nástup po výluke dopravnej služby, smie vypraviť vlak len výpravca, ktorý má povolenku platnú pre jazdu do stanice s výlukou dopravnej služby. Povolenka platí pre príslušný smer až do najbližšej stanice obsadenej výpravcom, preto výpravca vypíše rozkaz Op v ktorom uvedie: **Choďte z .....** (názov vlastnej stanice) **do najbližšej stanice obsadenej výpravcom smerom** (uvedie názov susednej dopravne)**.** Ak vodičovi vydáva povolenku v rozkaze Op v časti Iné príkazy napíše: **Povolenku odovzdajte v najbližšej stanici obsadenej výpravcom.** Vodič sa musí presvedčiť v každej dopravni o tom, či výpravca nastúpil dopravnú službu. Ak výpravca dopravnú službu nastúpil, vodič odovzdá povolenku výpravcovi a ďalej postupuje podľa jeho pokynov.

829. Nástup služby oznámi výpravca susedným staniciam písomne prostredníctvom vlaku.

830. Neobsadené

Jazda podľa rozhľadu

831. Prvý vlak a ďalšie vlaky idúce podľa rozhľadu sa smú zo stanice vypraviť najskôr 10 minút po odchode predchádzajúceho vlaku. Medzi dvomi

následnými vlakmi dopravovanými elektrickými HDV sa musí dodržať aj elektrický medzičas, pokiaľ je väčší ako 10 min.

832. O jazde podľa rozhľadu vyrozumie výpravca výhybkárov. Okrem toho ich vyrozumieva o poradí jázd vlakov z vlastnej stanice a zo susednej stanice podľa došlých správ. Výhybkári sledujú trať a upozornia výpravcu na blížiaci sa vlak, aby sa zamedzilo jeho zadržaniu pri vchodovom návestidle.

833. Začatie jazdy vlaku podľa rozhľadu zapíšu dotknutí zamestnanci do dopravnej dokumentácie na najbližší voľný riadok červeno: ***"O*** ..... (čas) ***medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***zavedená jazda vlakov podľa rozhľadu"*.**

834. Po obnovení riadnej činnosti oznamovacieho zariadenia (a ak je celý medzistaničný úsek voľný), výpravcovia sa dohodnú o zrušení jázd vlakov a PMD podľa rozhľadu a vyrozumejú o tom výhybkárov a všetky traťové stanovištia. Dotknutí zamestnanci zapíšu zrušenie jazdy podľa rozhľadu v dopravnej dokumentácii na najbližší voľný riadok červeno: **"O** .....(čas*)* ***medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***jazda podľa rozhľadu zrušená".***

835. Počas jazdy vlaku podľa rozhľadu:

- oddielové návestidlá neplatia. Na oddielových návestidlách sa ponechá základná návesť. Ak je potrebné, aby strážnik oddielu zadržal vlak, musí použiť návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**.
- vchodové návestidlo na návesť 1, alebo 32, **Stoj**, prestaví výpravca (výhybkár) ako náhle zistí, že ho minulo vedúce HDV vlaku.
- pri obsluhe odchodového návestidla, prípadne iných návestidiel v stanici, sa zachová postup ako pri možnom dorozumení.

836. Jazdu podľa rozhľadu nariadi výpravca vodičovi ústne a rozkazom Op a to vždy len do susednej stanice, prípadne na odbočku, podľa ustanovení Prevádzkového poriadku.

837. Ak vydá výpravca vodičovi povolenku, zapíše do rozkazu Op príkaz na odovzdanie povolenky v susednej stanici.

Po príchode vlaku do stanice je výpravca povinný sa informovať u vodiča na povolenku a na písomné správy.

838. Vypraviť vlak, ktorý sa má vrátiť zo šírej trate, je dovolené len vtedy, ak sa vydá vodičovi povolenka. Ak ide o postrkové HDV, ktoré sa vracia, vydá výpravca povolenku vodičovi postrkového HDV.

Ak treba povolenku odoslať susednej stanici vlakom, ktorého postrkové HDV by sa malo z trate vrátiť, musí ísť vlak buď bez postrkového HDV alebo musí ísť postrkové HDV s vlakom až do susednej stanice.

839. Neobsadené

Ž 1

PIATA ČASŤ JAZDA VLAKOV

XXV. Kapitola
Vlaky s náskokom a vlaky zmeškané

Náskok

840. S náskokom sa nesmú vypraviť vlaky, ktorých čas odchodu bol oznámený verejnosti. Na odchod vojenského vlaku s náskokom je vždy potrebný súhlas veliteľa vojenského vlaku.

841. Veľkosť náskoku nie je obmedzená.

842. Jazda vlaku s náskokom nie je dovolená:

a) ak by sa zmeškal dôležitejší vlak, iba ak vlakový dispečer vzhľadom na dopravnú situáciu rozhodne inak;

b) ak by jazda vlakov s náskokom rušila dôležité práce na trati a vedúci práce na to nedal súhlas.

843. V prípade, keď sa vlaky ponúkajú a prijímajú, je prijatie vlaku súčasne aj súhlasom na jazdu vlaku s náskokom, odmietnutie prijatia súčasne odmietnutím jazdy vlaku s náskokom.

Náskok, prípadne aj mimoriadne prechádzanie smie výpravca (vlakový dispečer) dohodnúť aj cez niekoľko staníc.

844. Ak sú v stanici vykonávané činnosti, ktoré musia byť prerušené vzhľadom na jazdu vlaku s náskokom, výpravca včas upozorní týchto zamestnancov na náskok.

845. Neobsadené

Povinnosti zamestnancov pri zmeškaní vlakov

846. Ak sú vlaky zmeškané, musia zamestnanci zúčastnení na vlakovej doprave vykonať také opatrenia, aby sa zmeškanie vlakov zmenšilo a neprenášalo na iné vlaky.

847. Zmeškanie vlakov sa môže znížiť krátením pobytov a využitím technických možností HDV tak, aby boli dodržané všetky príslušné obmedzenia.

Aby sa zmeškanie neprenášalo na iné vlaky, výpravcovia sú povinní upraviť

po vzájomnej dohode križovanie a jazdy následných vlakov tak, aby jazda menej dôležitého vlaku nespôsobila meškanie dôležitejšiemu vlaku.

Výpravca vypraví včas prípojné vlaky ak zistí, že vlak, na ktorý sa má čakať, nedôjde do čakacieho času. Ak je v stanici niekoľko zmeškaných vlakov, vypravujú sa spravidla podľa svojej dôležitosti.

848. Výpravca nesmie dovoliť odchod vlaku, ktorého jazdou by bol narušený dôležitejší vlak, či už rovnakého alebo opačného smeru, iba ak to bolo nariadené vlakovým dispečerom.

849. Pri mimoriadnom zastavení vlaku sa pripočíta k času jazdy jedna minúta na zastavenie a dve minúty na rozjazd, pokiaľ v zošitovom cestovnom poriadku nie je stanovené inak.

850. Pri zmeškaní alebo pri náskoku sa výpravcovia dohodnú, v ktorých staniciach, so zreteľom na dopravnú situáciu, budú vlaky križovať alebo predchodiť.

851. Pomôcka GVD stanoví, na ktoré vlaky s prepravou cestujúcich musia čakať prípojné vlaky a ako dlho.

852., 853. Neobsadené

Hlásenie zmeškania a zmeny sledu alebo poradia vlakov

854. Výpravca stanice, v ktorej dosiahlo zmeškanie vlaku osobnej dopravy najmenej 10 minút, a nákladného vlaku najmenej 60 minút, alebo sa o tieto časy zväčšilo alebo zmenšilo, ohlási zmeškanie alebo jeho zmenu susednej stanici a na tratiach s vlakovým dispečerom aj vlakovému dispečerovi. Všetky potrebné údaje o jazdách vlakov na tratiach s vlakovým dispečerom, zisťujú výpravcovia u vlakového dispečera.

855. Meškanie vlakov ohlasuje výpravca zamestnancom obsluhujúcim PZZ a zamestnancom, ktorí strážia priecestie v priľahlom medzistaničnom úseku .

856. Ak potrebuje zamestnanec dopravnej služby vedieť zmeškanie vlaku, zistí si včas tento údaj dopytom u výpravcu.

857. Zmeškanie vlakov s prepravou cestujúcich 5 alebo viac minút sa oznámi cestujúcim v staniciach a na obsadených zastávkach, v ktorých vlak zastavuje, rozhlasom, informačným zariadením, prípadne na vývesnej tabuli

najneskoršie v čase pravidelného príchodu alebo odchodu vychodiaceho vlaku.

858. Hlásenie o zmeškaní vlakov, zapisujú zamestnanci zúčastnení na vlakovej doprave do Telefónnych zápisníkov.

859. Zmena poradia alebo sledu vlakov závorárom, strážnikom oddielov a zamestnancom odbočiek sa ohlasuje hlásením predvídaného odchodu. Pre susednú stanicu vyplývajú zmeny poradia a sledu vlakov z predchádzajúcich dohôd o križovaní a predchodení, prípadne z ponuky. V prípadoch keď sa vlaky neponúkajú a neprijímajú, ohlasuje sa zmena sledu vlakov susednej stanici hlásením predvídaného odchodu.

860. Podľa potreby sa vyrozumejú o zmeškaní, o zmenách poradia alebo sledu vlakov aj ostatní zamestnanci stanice, zamestnanci iných služobných odvetví, prípadne poštoví, colní zamestnanci a pod.

861. Neobsadené

XXVI. Kapitola
Vchod a odchod vlakov

Všeobecné ustanovenia

862. Výpravca alebo zamestnanec určený Prevádzkovým poriadkom sleduje vlak počas vchodu, odchodu a prechodu. Okrem výpravcu sledujú vlak všetci zamestnanci zúčastnení na zabezpečení jazdy vlaku (výhybkár, závorár a pod.). Títo zamestnanci sú povinní sledovať jazdu vlaku až kým celý prejde okolo nich alebo zastaví, a to z miesta stanoveného Prevádzkovým poriadkom.

863. Ak zamestnanci, sledujúci jazdu vlaku (PMD) alebo technické zariadenie na sledovanie dráhových vozidiel (napr. horúce nápravové ložiská, plochy dvojkolies) zistia poruchu ohrozujúcu bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, musia bez omeškania vykonať opatrenie na odvrátenie tohto nebezpečenstva a vyrozumieť vodiča vlaku o zistenej alebo indikovanej poruche a jej mieste vo vlaku. Vodič postupuje podľa technologických postupov dopravcu.

864. Ak výpravca predpokladá zdržanie vlaku z dopravných dôvodov, upozorní na to vodiča vlaku.

865. Neobsadené

Súčasné jazdné cesty

866. Ak sa blížia k stanici súčasne vlaky opačného smeru, ktorých súčasné vchody nie sú dovolené, dovolí sa prednostne jazda vlaku, pre ktorý sú

podmienky rozjazdu od vchodového návestidla menej priaznivé, ak tomu nebránia iné dôležité dôvody (napr. bezpečnosť cestujúcich, následný vlak, prekročená dĺžka vlaku a pod.).

867. Zakázané súčasné jazdné cesty musia byť uvedené v Prevádzkovom poriadku.

868. Neobsadené

Vlaková cesta

869. Vlakovou cestou sa rozumie:

a) **pri odchádzajúcom vlaku** úsek koľaje od konca vlaku až po vchodové návestidlo pre opačný smer jazdy na odchodovej strane.

Ak je v stanici s cestovými návestidlami medzi cestovým návestidlom dovoľujúcim jazdu a vchodovým návestidlom pre opačný smer jazdy ďalšie hlavné návestidlo (cestové, odchodové) zakazujúce jazdu, vlaková cesta končí pri tomto návestidle.

b) **pri prechodiacom vlaku** úsek koľaje medzi vchodovým návestidlom na vchodovej strane a vchodovým návestidlom pre opačný smer jazdy vlaku na odchodovej strane;

c) **pri zastavujúcom vlaku** úsek koľaje od vchodového (cestového) návestidla na vchodovej strane vlaku až po:

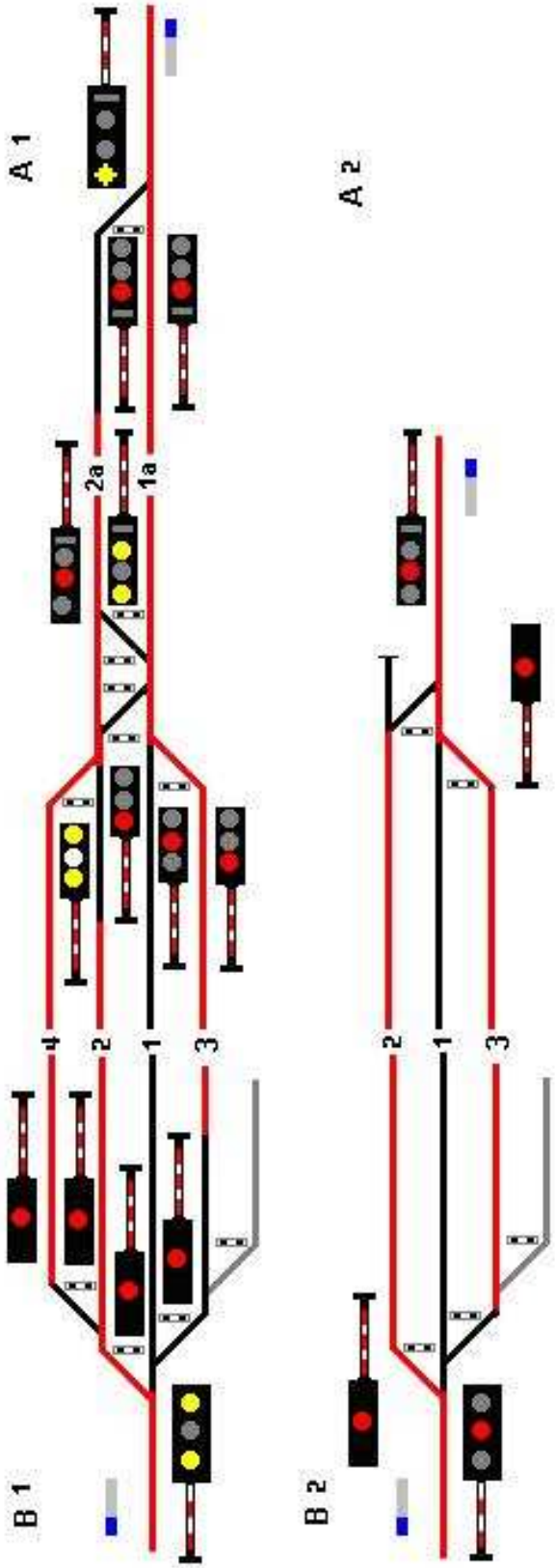
- hlavné návestidlo (vložené návestidlo) s návesťou zakazujúcou jazdu.

Tam, kde hlavné návestidlo nie je, alebo nie je umiestnené priamo pri koľaji, až po:

- prvý námedzník pri zbiehajúcich sa dopravných koľajach na odchodovej strane vlaku;
- jazyk odvratnej výmeny;
- ukončenie slepej koľaje.

Námedzník pri koľajovej spojke a námedzník medzi dopravnou a manipulačnou koľajou neukončuje vlakovú cestu. Ak je potrebné, aby vlak zastavil pred týmto námedzníkom (nezabezpečená výmena), musí byť miesto zastavenia označené návesťou 51, **Stoj**.

Príklady na ukončenie vlakovej cesty



- od A 1 na koľaj 3 po odchodové návestidlo;
- od B 1 na koľaj 2 po cestové návestidlo;
- smerom do A1 z koľaje 4 od konca vlaku po odchodové návestidlo na koľaji 2a;
- od A 2 na koľaj 3 po prvý námedzník;
- od B 2 na koľaj 2 po hrot odvratnej výmeny.

870. Za miestom ukončujúcim vlakovú cestu môžu stáť vozidlá.

Ak vlaková cesta končí pri námedzníku alebo pri hrote odvratnej výhybky a vozidlá stoja za námedzníkom (hrotom jazyka odvratnej výhybky) na vzdialenosť kratšiu ako 50 m, musí sa vchádzajúcemu vlaku označiť miesto zastavenia najmenej 50 m pred čelom stojacich vozidiel. O tom, že vozidlá stoja za námedzníkom (hrotom jazyka odvratnej výhybky) na vzdialenosť kratšiu ako 50 m, vyrozumie zamestnanec určený Prevádzkovým poriadkom výpravcu najneskôr pri príprave vlakovej cesty.

Ak zastavuje vlak pravidelne na vzdialenosť viac ako 50 m pred námedzníkom (pred hrotom odvratnej výhybky), nemusí sa miesto zastavenia vlaku označovať.

871. Neobsadené

Príprava vlakovej cesty

872. Príprava vlakovej cesty je súhrn predpísaných dopravných úkonov a pracovných postupov, ktoré musia byť v stanici vykonané pred postavením vlakovej cesty.

Prevádzkový poriadok stanoví, či za voľnosť vlakovej cesty zodpovedá len výpravca, alebo v určených obvodoch tiež iní zamestnanci.

Ak zodpovedajú za zisťovanie voľnosti vlakovej cesty aj iní zamestnanci ako výpravcovia a výhybkári, určí Prevádzkový poriadok spôsob zisťovania voľnosti vlakovej cesty.

Obvody zodpovednosti musia byť stanovené v Prevádzkovom poriadku tak, aby sa neprekrývali.

873. Každý zamestnanec, určený na zisťovanie voľnosti vlakovej cesty, je plne zodpovedný za voľnosť vlakovej cesty vo svojom obvode.

874. Skôr ako sa dovolí jazda vlaku hlavným návestidlom alebo iným spôsobom, musia sa zamestnanci zúčastnení na príprave vlakovej cesty presvedčiť, že:

a) je zastavený rušiaci posun;

b) je voľná vlaková cesta, t.j. že nie je obsadená dráhovými vozidlami (okrem vozidiel vlaku, pre ktorý sa voľnosť zisťuje);

c) výhybky ktoré majú byť prechádzané, odvratné výhybky a výkoľajky sú postavené v správnej polohe;

d) je znemožnená zmena polohy výhybiek prechádzaných proti hrotu a odvratných výhybiek a výkoľajok, prípadne aj výhybiek prechádzaných po hrote;
e) návestidlá nezabezpečené zabezpečovacím zariadením zakazujú jazdu, ktorá by mohla ohroziť jazdu vlaku.

Voľnosť vlakovej cesty zamestnanci zisťujú pohľadom do koľajiska, ak to nie je možné, pochôdzkou v koľajisku.

875. Ak by zisťovaním voľnosti vlakovej cesty pochôdzkou dochádzalo k meškaniu vlakov, smie schvaľovateľ Prevádzkového poriadku povoliť, aby sa za zistenie voľnosti príslušného úseku považovalo zistenie, že:

a) posledný vlak došiel celý, alebo že došla odhláška za posledným vlakom;
b) vedúci posunu po skončení posunu pred očakávaným vlakom ohlási, že úsek uvoľnil od všetkých vozidiel;
c) došla správa o príchode PMD a o uvoľnení traťovej koľaje;
d) optická kontrola zabezpečovacieho zariadenia indikuje uvoľnenie zhlavia. Ak nedostane zodpovedný zamestnanec hlásenie podľa Prevádzkového poriadku, i v tomto prípade zistí voľnosť vlakovej cesty pochôdzkou.

876. V staniciach so zabezpečovacím zariadením, ktoré pri riadnej činnosti samočinne znemožňuje postaviť hlavné návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu, ak je vlaková cesta obsadená, voľnosť vlakovej cesty sa zisťuje pohľadom na indikačnú dosku.

V stanici, v ktorej sú zriadené koľajové obvody, znemožňujúce pri obsadení koľaje (t.j. aj len časti vlakovej cesty) postaviť hlavné návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu, smie schvaľovateľ Prevádzkového poriadku stanoviť podmienky a povoliť, aby sa voľnosť vlakovej cesty v úseku koľaje, vybavenom koľajovými obvodmi zisťovala pohľadom na indikačnú dosku.

Ak možno však predpokladať nesprávnu činnosť zabezpečovacieho zariadenia (v prípadoch stanovených predpismi pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia), prípadne ak zistí obsluhujúci zamestnanec sám túto nesprávnu činnosť, musí sa pripraviť vlaková cesta podľa ustanovení **čl. 874 - 875**. Podrobnosti určí Prevádzkový poriadok.

877. Ak možno v staniciach s návestidlami, závislými na výhybkách, postaviť vlakovú cestu len na koľaj (koľaje), ktorú výpravca naznačil na riadiacom prístroji alebo na ústrednom stavadle, zisťuje výpravca správne postavenie výmen a výkoľajok vo vlakovej ceste podľa zabezpečovacieho zariadenia.

V prípade poruchy zabezpečovacieho zariadenia oprávnení zamestnanci

musia zistiť polohu prechádzaných aj odvratných výmen, výkoľajok a to podľa ich zabezpečenia a obsluhy buď na stavadle, alebo zistením na mieste.

878. Na stavadle treba zistiť správnu polohu výmen (výkoľajok) vo vlakovej ceste:

a) ak nie je stavadlový prístroj závislý na riadiacom prístroji alebo ak nie je riadiaci prístroj vôbec;
b) ak zabezpečovacie zariadenie výnimočne dovoľuje, aby výpravca naznačil na riadiacom prístroji skupinu koľají, pre ktorú je v stavadle spoločný koľajový záverník (skupinové jazdy);
c) ak má ísť vlak po koľaji, ktorá nie je zapojená do zabezpečovacieho zariadenia;
d) ak nie je možné pre poruchu, alebo z inej príčiny uzavrieť záver výmen;
e) ak chýba na stavadlovom prístroji bezpečnostný záver pri núdzovom vybavovacom zariadení záveru výmen alebo pri výmenovom súhlasovom hradle;
f) pri poruche indikačných prvkov polohy výmeny alebo výkoľajky;
g) na žiadosť oprávneného zamestnanca (pri údržbe alebo oprave zabezpečovacieho zariadenia).

879. Správna poloha výmen a výkoľajok vo vlakovej ceste sa zistí takto:

a) pri uzamknutých výmenách, výkoľajkách a pod. (nezávislých na návestidlách) podľa ich výsledných kľúčov (zistením, že sú kľúče od zámok na predpísanom mieste);
b) pri mechanických alebo elektromechanických stavadlách preložením koľajového záverníka;
c) pri elektromechanických stavadlách, kde sú výhybky s elektromotorickými prestavníkmi, podľa optickej kontroly a preložením koľajového záverníka;
d) pri ostatných druhoch staničných zabezpečovacích zariadení postupom stanoveným predpismi pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia.

880. Správnu polohu výmen a výkoľajok zisťujú na svojich pracoviskách zamestnanci zodpovední za prípravu vlakovej cesty.

881. Ak polohu výmen zistí oprávnený výhybkár, zistenie ohlási výpravcovi a poznamená to do Zápisníka na stanovišti s udaním času, čísla očakávaného vlaku a vchodovej (odchodovej) koľaje.

882. Ručne prestavované výmeny, okrem križovatkových výhybiek s prestaviteľnými srdcovkami, prechádzané vlakom po hrote, nemusia byť uzamknuté,

ak sú strážené. Ich správna poloha sa zistí pohľadom na výhybkové návestidlo. V Prevádzkovom poriadku sa uvedie, ktorá ručne prestavovaná výmena musí byť pri jazde vlaku po hrote uzamknutá.

883. Predpisy pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia stanovujú kedy a akým spôsobom sa zruší vlaková cesta.

Ak sú vo vlakovej ceste výhybky nezávislé na hlavnom návestidle, smie byť vlaková cesta zrušená len vtedy, keď je príslušné návestidlo prestavené na návesť 1, alebo 32, **Stoj**, a keď vlak minie výhybky prechádzané proti hrotu, prípadne až keď zastane.

884. Neobsadené

Postup pri príprave vlakovej cesty

885. Výpravca, ktorý dovoľuje vchod, odchod alebo prechod vlaku v pridelenom obvode zodpovedá za včasné vydanie správneho rozkazu na prípravu vlakovej cesty všetkým zamestnancom, ktorí sa musia zúčastniť na jej príprave a za prijatie správneho hlásenia o pripravenej vlakovej ceste od týchto zamestnancov.

886. Čísla vchodových (odchodových) koľají sú uvedené v zozname vlakov pre staničných zamestnancov. Keď to vyžaduje zmena dopravnej situácie, smie výpravca zmeniť určenú koľaj. V prípade nutnosti vyrozumie výpravca o zmene staničných zamestnancov, poštových a colných zamestnancov a pod..

887. Pre mimoriadne vlaky, pre ktoré nie sú stanovené vchodové (odchodové) koľaje, určí koľaj výpravca.

888. Skôr ako výpravca nariadi prípravu vlakovej cesty, zistí sám vo svojom obvode zodpovednosti, či je vlaková cesta voľná a či je zastavený rušiaci posun.

Zamestnancom zúčastneným na príprave vlakovej cesty potom ohlási číslo vlaku a koľaje, po ktorých vlak pôjde. Hlásenie výpravcu opakuje zamestnanec prvého obvodu pre zisťovanie voľnosti vlakovej cesty na vchodovej strane vlaku, pri odchádzajúcom vlaku zamestnanec posledného obvodu na odchodovej strane vlaku, ostatní zamestnanci (zúčastnený na príprave vlakovej cesty) potvrdia, že rozumeli.

889. Príkazom na prípravu vlakovej cesty nariaďuje výpravca zamestnancom zúčastneným na príprave vlakovej cesty, aby v určených obvodoch:

a) zastavili rušiaci posun;

b) zistili voľnosť vlakovej cesty;

c) postavili vlakovú cestu.

Ak nesúhlasí číslo koľaje koľajového číselníka s ohlásenou koľajou, nesmú zamestnanci vlakovú cestu postaviť a sú povinní výpravcu na to ihneď upozorniť.

Ak nariadi výpravca prípravu vlakovej cesty pre vlak prechodiaci, musí uvoľniť najskôr odchodové návestidlo a až po postavení tohto návestidla na návesť dovoľujúcu jazdu, smie uvoľniť vchodové návestidlo.

890. Pre príkaz na prípravu vlakovej cesty sa použijú tieto znenia:

- pre vlak zastavujúci: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj****";*

- pre vlak prechodiaci alebo pre vlak zastavujúci, ktorý po krátkom pobyte bude pokračovať v ďalšej jazde, a pre ktorý možno postaviť odchodové návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu skôr, ako návestidlo vchodové: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na*** ..... (číslo koľaje) ***a z*** ..... (číslo koľaje) ***koľaje".*** Ak sú časti koľají od seba rozlíšené, môže znieť príkaz napr.: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na prvú a zo stoprvej koľaje";***

- pre vlak odchodiaci: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***zo*** ..... (číslo koľaje) ***koľaje".***

Ak ide o vlak s nepriveseným postrkovým HDV, doplní sa príkaz za číslom vlaku slovami: ***"s nepriveseným postrkom****".*

Výhybkárovi, ktorý bol prítomný pri príprave vlakovej cesty pre vchod vlaku smie byť daný príkaz na prípravu vlakovej cesty pre odchod vlaku len obsluhou zabezpečovacieho zariadenia. Tento postup nesmie byť použitý ak došlo k zmene sledu vlakov alebo ak je v stanici pripravených v rovnakom smere jazdy viac ako jeden vlak.

891. Je zakázané spájať príkazy na prípravu vlakovej cesty s inými hláseniami.

Príkaz na prípravu vlakovej cesty smie výpravca vydať aj skôr, ako je vlak ponúknutý a prijatý, príp. ako došla odhláška za vlakom.

892. Ak sú pre obsluhu staničného zabezpečovacieho zariadenia vydané miestne odchýlky pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia, postup na zisťovanie a na hlásenie voľnosti vlakovej cesty, správnej polohy výmen a výkoľajok a zastavenie rušiaceho posunu

určí Prevádzkový poriadok, a to ako pri riadnej obsluhe zabezpečovacieho zariadenia, tak aj v prípadoch, keď zabezpečovacie zariadenie nemožno obsluhovať, alebo keď oprávnený zamestnanec opravuje alebo udržuje zabezpečovacie zariadenie.

893. V staniciach (obvodoch) so staničným zabezpečovacím zariadením bez kontroly voľnosti vlakovej cesty hlásia zamestnanci voľnosť vlakovej cesty a zastavenie rušiaceho posunu obsluhou zabezpečovacieho zariadenia. Zamestnanec, obsluhujúci zabezpečovacie zariadenie, smie ho preto obslúžiť len vtedy, keď sa skôr presvedčí, že vlaková cesta je voľná a rušiaci posun je zastavený.

Zamestnanci, ktorí pre ohlásenú jazdu vlaku zabezpečovacie zariadenie neobsluhujú, hlásia voľnosť vlakovej cesty a zastavenie rušiaceho posunu telefonicky, prípadne osobne. Telefonické hlásenie znie takto: ***"Stavadlo jeden. Pre vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj voľno.*** ..... (priezvisko výhybkára)***".***

Ak nemožno obsluhovať pre jazdu vlaku staničné zabezpečovacie zariadenie (ak nie je pre túto jazdu zriadené alebo je pokazené), alebo ak ide o skupinu koľají so spoločným koľajovým záverníkom, prípadne ak o to požiada oprávnený zamestnanec pri oprave alebo údržbe zabezpečovacieho zariadenia, musí sa voľnosť vlakovej cesty, správna poloha výmen a výkoľajok ohlásiť telefonicky, prípadne písomne.

Telefonické ohlasovanie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty nariadi výpravca takto: ***„ O .....*** (časový údaj) ***nariaďujem telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty****. ...*(priezvisko výpravcu)".

V prípadoch, kedy je potrebné zaviesť telefonické ohlasovanie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty len pre konkrétne stanovište alebo len pre konkrétny smer jazdy vlaku, nariadi výpravca jeho zavedenie takto: ***„ O*** *....*(časový údaj) ... ***nariaďujem telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty*** *.....*(určenie stanovišťa) ***a*** *.....* (určenie stanovišťa)*.....*(priezvisko výpravcu) alebo: ***„O .....(***časový údaj) ***nariaďujem telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty pre vchod a odchod*** *(pre vchod, pre odchod do .....*názov dopravne) *.....* (priezvisko výpravcu).

Zrušenie telefonického ***hlásenia správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty*** oznámi výpravca zúčastneným takto: ***„ O*** *...*(časový údaj) ... ***ruším telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty.....*** (priezvisko výpravcu).

Ž 1

Pokiaľ je možné rušiť telefonické hlásenie na vykonanie prípravy vlakovej cesty len pre konkrétne stanovište alebo len pre konkrétny smer jazdy vlaku, oznámi výpravca jeho rušenie takto: ***„ O .....***(časový údaj) ***ruším telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty medzi*** *.....*(určenie stanovišťa) ***a .....*** (určenie stanovišťa)*.....*(priezvisko výpravcu) alebo***: „O .....***(časový údaj) ***ruším telefonické hlásenie správneho postavenia a voľnosti vlakovej cesty pre vchod a odchod*** *(pre vchod, pre odchod do .....*(názov dopravne) *.....* (priezvisko výpravcu).

Uvedené hlásenia zapíše výpravca červeno na najbližší voľný dvojriadok v dopravnom denníku, ostatní zúčastnení zamestnanci toto rovnakým spôsobom zapíšu do Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty.

894. V staniciach s ručne prestavovanými výmenami a výkoľajkami, ktoré sa uzamykajú mechanickými zámkami, hlásia zamestnanci určení Prevádzkovým poriadkom voľnosť vlakovej cesty, správne postavenie a zaistenie výmen a výkoľajok, uloženie výsledných kľúčov a zastavenie rušiaceho posunu telefonicky alebo písomne. Smú tak urobiť, až sa skutočne presvedčia o voľnosti vlakovej cesty, uzamknutí výmen a výkoľajok v správnej polohe, o zastavení rušiaceho posunu, a či sú výsledné kľúče uložené predpísaným spôsobom. Telefonické hlásenie znie takto: ***“ Stanovište tri. Pre vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj postavené a voľno.*** ..... (priezvisko výhybkára)***,*** prípadne ***Stanovište tri. Pre vlak*** ..... (číslo vlaku) ***z*** ..... (číslo koľaje) ***koľaje postavené a voľno.*** ..... (priezvisko výhybkára)***".***

895. Pre príkaz na prípravu vlakovej cesty na slepú alebo obsadenú koľaj sa používajú tieto znenia:

a) pre pravidelnú jazdu vlaku na slepú (obsadenú) koľaj:

*“**Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na slepú (obsadenú)*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj”;***

b) pre mimoriadnu jazdu vlaku na slepú (obsadenú) koľaj:

“Vlak ..... (číslo vlaku) ***mimoriadne na slepú (obsadenú)*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj”.***

Pri príprave vlakovej cesty pre jazdu vlaku na obsadenú koľaj musia byť prítomní aj tí zamestnanci, v ktorých obvode zodpovednosti za voľnosť vlakovej cesty je táto koľaj obsadená.

896. Ak je pri jazde vlaku na obsadenú koľaj:

a) koľaj voľná v obvode zodpovednosti v celej dĺžke, t. j. koľaj, v ktorej priechodnom priereze sa nenachádza vlak, dráhové vozidlo (vozidlá),

platí pre hlásenie voľnosti vlakovej cesty a zastavenie rušiaceho posunu, prípadne aj pre správne postavenie výmen a úschovu kľúčov za tento obvod zodpovednosti ustanovenie **čl. 893 – 894** [napr. **"*Stanovište jeden. Pre vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na obsadenú*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj postavené a voľno.*** ..... (priezvisko výhybkára)".];

b) koľaj voľná v obvode zodpovednosti len sčasti a zamestnanec obsluhuje zabezpečovacie zariadenie pre jazdu vlaku, doplní sa hlásenie pred číslom koľaje slovom: ***"obsadenú"*** [napr. **"*Stavadlo dva. Pre vlak*** ..... (číslo vlaku) ***na obsadenú*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj postavené.*** ..... (priezvisko výhybkára)"].

Ak neobsluhuje zamestnanec zabezpečovacie zariadenie pre jazdu vlaku, platí pre hlásenie voľnosti vlakovej cesty znenie uvedené v bode c) tohto článku. V staniciach so staničným zabezpečovacím zariadením (okrem reléového staničného zabezpečovacieho zariadenia, alebo elektronického stavadla) sa voľnosť vlakovej cesty a zastavenie rušiaceho posunu hlásia vždy telefonicky a až po tomto hlásení smie zamestnanec obslúžiť zabezpečovacie zariadenie;

c) koľaj obsadená v obvode zodpovednosti v celej dĺžke, hlásia zamestnanci vždy ihneď po potvrdení príkazu na prípravu vlakovej cesty obsadenie koľaje takto: ***"Stavadlo tri.*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj obsadená.*** ..... (priezvisko výhybkára)***".***

Rovnaké hlásenie ako v odseku c) dávajú zamestnanci, zúčastnení na príprave vlakovej cesty, ktorých obvody zodpovednosti sú v smere jazdy vlaku za obvodom, v ktorom začína obsadenie koľaje a to bez ohľadu, či koľaj v ich obvode je obsadená v celej dĺžke alebo len sčasti, prípadne je voľná. Do dopravného denníka a Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty sa do príslušného stĺpca zapíše skratka ***obsad.***

Číslo obsadenej koľaje sa pri zázname v dopravnom denníku a zápisníku voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty červeno orámuje.

897. V odbočných staniciach, ktoré nemajú osobitne určené vchodové (odchodové) koľaje pre odbočnú trať, ohlásenie jazdy vlaku výpravcom, prípadne aj hlásenie o pripravení vlakovej cesty sa doplní názvom susednej stanice, z ktorej sa očakáva alebo do ktorej ide vlak. Ak je to vo väčších staniciach potrebné, určí Prevádzkový poriadok podrobnejší postup pri príprave vlakovej cesty.

898. Výhybkár prestaví výmeny pre jazdu na určenú koľaj, presvedčí sa či sú správne prestavené, uzamkne ich výmenové zámky, prípadne aj zámky

výkoľajok a koľajových zábran a kľúče odovzdá dozorcovi výhybiek.

Skôr ako výhybkár prestaví alebo uzamkne výmeny, presvedčí sa pohľadom, pokiaľ mu to rozhľad dovolí, či koľaj, na ktorú výmenu prestavuje alebo uzamyká, je voľná. Ak nie je voľná, nesmie výmenu prestaviť ani uzamknúť a musí o tom ihneď vyrozumieť dozorcu výhybiek.

899. Dozorca výhybiek sa presvedčí, či je rušiaci posun zastavený, zistí voľnosť vlakovej cesty v prikázanom obvode, prevezme od výhybkárov výsledné kľúče a zavesí ich na tabuľu na zavesovanie kľúčov alebo do uzamykateľnej skrinky a súčasne sa presvedčí podľa čísla a tvaru štítkov, či sú výmeny postavené pre jazdu na určenú koľaj, a až potom ohlási výpravcovi postavenie vlakovej cesty.

900. Ak Prevádzkový poriadok nestanovuje inak, smie výpravca prevziať telefonické hlásenie o postavení vlakovej cesty len vtedy, keď sú pri hlásení prítomní všetci zamestnanci zúčastnení na príprave vlakovej cesty.

901. Zamestnancom, ktorí sú povinní hlásiť postavenie vlakovej cesty písomne, nariadi výpravca, aby pripravili vlakovú cestu v čase, keď ju pripravujú výhybkári.

902. Po hlásení, že vlaková cesta je postavená, strážia výhybkári do príchodu alebo odchodu vlaku vlakovú cestu, jej voľnosť a sledujú vlak. Sú povinní zabrániť odchodu vlaku, pre ktorý nebola nariadená príprava vlakovej cesty, ako aj posunu, ktorý by postavenú vlakovú cestu ohrozil.

903. Keď výpravca zistí, že pred vchodovým návestidlom stojí vlak, ktorého číslo nepozná, použije na príkaz pre prípravu vlakovej cesty toto znenie: ***"Vlak idúci z*** (názov susednej dopravne) ***na*** ..... (číslo koľaje) ***koľaj"***. Číslo vlaku sa zapíše do dopravného denníka a Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty až po dodatočnom zistení u vodiča. V tomto prípade musí byť táto jazda vlaku ukončená na voľnej koľaji.

904. Neobsadené

Zapisovanie hlásení pri príprave vlakovej cesty

905. Telefonické (osobné) hlásenie o voľnosti a správnom postavení vlakovej cesty zapisuje výpravca časovým údajom do príslušných stĺpcov dopravného denníka. Ak nestačí počet stĺpcov, upraví sa vhodne dopravný denník, alebo sa vedie osobitný zápisník. Vzor zápisníka sa uvedie v Prevádzkovom poriadku.

Výpravca zapisuje číslo koľaje po zistení voľnosti koľaje pred hlásením prípravy vlakovej cesty.

Ak odvolá výpravca už ohlásenú vlakovú cestu, prečiarkne v Dopravnom denníku všetky údaje tak, aby zostali čitateľné a zapíše: ***"Vlaková cesta odvolaná".*** Platné údaje prepíše ihneď na najbližší voľný dvojriadok.

906. Zápisník voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty je tlačivo, do ktorého zamestnanci, ktorí majú pridelení obvod zodpovednosti za voľnosť vlakovej cesty, prípadne obsluhujú PZZ, zapisujú údaje o voľnosti vlakovej cesty, prípadne hlásenia predvídaných odchodov. Zapíše sa vždy číslo vlaku a číslo koľaje, ohlásené výpravcom príkazom na prípravu vlakovej cesty. Všetci zamestnanci, ktorí hlásia voľnosť a správne postavenie vlakovej cesty, zapisujú hlásenie časovým údajom do príslušných stĺpcov Zápisníka voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty. Zastavenie rušiaceho posunu zapisujú len vtedy, ak je zastavenie rušiaceho posunu hlásené mimo prípravy vlakovej cesty.

Ak výpravca odvolá vlakovú cestu, prečiarknu zamestnanci údaje v Zápisníku tak, aby zostali čitateľné a do riadku napíšu: ***"Vlaková cesta odvolaná".*** Pre novo nariadenú vlakovú cestu sa potom použije nový riadok.

907. V Zápisníku voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty sa čísla koľají vlakov idúcich proti správnemu smeru alebo po nesprávnej koľaji zapisujú v zlomku tak, že prvé číslo znamená traťovú koľaj, z ktorej vlak vojde a druhé číslo vchodovú staničnú koľaj, alebo prvé číslo odchodovú staničnú koľaj a druhé číslo traťovú koľaj, na ktorú vlak odíde.

908. V rozkazoch a hláseniach pri príprave vlakovej cesty sa uvádzajú čísla koľají v dvojčísle alebo trojčísle, napr.: "z prvej traťovej koľaje na druhú koľaj" alebo "z prvej traťovej koľaje po druhej koľaji a na prvú traťovú koľaj". Vzory rozkazov a hlásení upravených podľa miestnych pomerov sú uvedené v Prevádzkovom poriadku.

909. Hlásenie voľnosti a postavenie vlakovej cesty, dané obsluhou zabezpečovacieho zariadenia, sa nezapisuje.

910. Zápisy hlásení voľnosti a postavenia vlakovej cesty pri vlaku idúcom po častiach sú obdobné s prvým zápisom, len do poznámky výpravca uvedie o ktorú časť roztrhnutého vlaku ide.

911. Neobsadené

Vchodové koľaje a miesto, kde má vlak zastaviť

912. Vlak zastaví v stanici pred miestom ukončenia vlakovej cesty, resp. na vopred určenom alebo označenom mieste.

913. Vlak, zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich, musí so všetkými vozňami určenými na ich prepravu zastaviť pri nástupišti.

914. Ak má vlak zastaviť na určenom mieste, výpravca zabezpečí, aby toto miesto bolo označené návesťou 51, **Stoj.**

Pre vlaky osobnej dopravy sa takéto miesto označí tak, aby všetky vozne určené na prepravu cestujúcich zastavili pri nástupišti**.**

915. Ak má prechodiť vlak v stanici, v ktorej stojí vlak pre výstup a nástup cestujúcich, treba dbať, aby vlak pre výstup a nástup cestujúcich stál na koľaji bližšej k výpravnej budove (k nástupišťu). Ak to nie je možné, možno dovoliť prechod vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove len ak je medzi stojacim vlakom s prepravou cestujúcich a prechodiacim vlakom najmenej jedna koľaj.

916. Ak sa schádza v stanici niekoľko vlakov a ak je niektorý z nich s prepravou cestujúcich, zariadia sa ich vchody tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich. Vlak prichádzajúci skôr má vchádzať na koľaj, ktorá je bližšie k výpravnej budove (nástupišťu). Zastavenie upraví výpravca tak, aby sa pri vlaku opačného smeru kryli zadné vozne obsadené cestujúcimi, a aby pri vlaku toho istého smeru (v odbočných staniciach a pri predchodení) jedna vlaková súprava, pokiaľ je to možné, nekryla druhú.

Ak pre staničné pomery alebo podľa dopravnej situácie musí ísť skôr prichádzajúci vlak na vzdialenejšiu koľaj, upraví sa zastavenie výpravcom tak, aby sa pri vlaku opačného smeru kryli HDV v čele vlaku a pri vlaku toho istého smeru zastavil prichádzajúci vlak s HDV pri poslednom, cestujúcimi obsadenom vozni prvého vlaku.

Ak cestujúcim pre výstup a nástup prekáža nákladný vlak, musí sa vlak rozdeliť.

917. Ak výpravca dovolí jazdu vlaku s prepravou cestujúcich, ktorý má v stanici zastaviť, nesmie dovoliť jazdu inému vlaku, ktorý by počas jazdy prvého vlaku alebo po jeho zastavení išiel po koľaji bližšej k výpravnej budove (nástupišťu):

a) kým prvý vlak nezastaví a cestujúci nevystúpia a nenastúpia a pokiaľ vlaková čata nie je vyrozumená o jazde vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove;

b) kým vlak, ktorý má pokračovať v jazde, po rozkaze na odchod, neopustí nástupište.

Ak výpravca, naopak, dovolí vchod prechodiacemu vlaku (na dvojkoľajných tratiach alebo odbočných staniciach), smie dovoliť vchod vlaku s prepravou cestujúcich, ktorý má v stanici zastaviť na vzdialenejšej koľaji, až keď prechodiaci vlak minie nástupište.

918. Pri výprave niekoľkých vlakov s prepravou cestujúcich, vypraví sa v stanici bez podchodov (nadchodov) k nástupištiam pri súčasných odchodoch spravidla najskôr vlak, ktorý je na koľaji vzdialenejšej od výpravnej budovy.

919. Ustanovenia týkajúce sa postupnosti vchodu a prechodu vlakov s prepravou cestujúcich, neplatia v tých prípadoch, kde pre príchod a odchod cestujúcich sú podchody (nadchody) k nástupištiam a cestujúci nemusia prechádzať koľaje v ich úrovni.

920. Jazdu vlaku po koľajach, ktoré nie sú určené ako dopravné, smie výpravca dovoliť len za mimoriadnych okolností a v nevyhnutných prípadoch (pri nehodových udalostiach a pod.). V Prevádzkovom poriadku musia byť uvedené podmienky pre jazdu vlaku po týchto koľajach so zreteľom na rýchlosť a prechodnosť vozidiel. Podklady dodá správca zariadenia.

921. Neobsadené

Vchod vlaku na slepú alebo obsadenú koľaj

922. Pravidelný vchod na slepú koľaj sa vyznačí v tabelárnom cestovnom poriadku príslušného vlaku trojuholníkom (△) v riadku stanice a osobitnou poznámkou; v zozname vlakov pre staničných zamestnancov osobitnou poznámkou.

923. Ak to vyžaduje prevádzková výkonnosť, na žiadosť prednostu ŽST

môžu byť v pomôckach GVD zapracované pravidelné vchody na obsadenú koľaj.

924. Pravidelný vchod na obsadenú koľaj sa vyznačí:

- v tabelárnom cestovnom poriadku krúžkom (○) a osobitnou poznámkou;
- v zozname vlakov pre staničných zamestnancov osobitnou poznámkou.

Mimoriadny vchod na slepú koľaj alebo obsadenú koľaj smie výpravca dovoliť len ak to vyžaduje dopravná situácia.

925. O mimoriadnom vchode na slepú alebo obsadenú koľaj sa vodič vyrozumie písomným rozkazom v poslednej stanici obsadenej výpravcom.

Ak to nie je možné, alebo ak nedôjde z tejto stanice hlásenie, že vodič bol vyrozumený, vyrozumenie zabezpečí výpravca písomným rozkazom alebo telekomunikačným zariadením pri vchodovom (cestovom) návestidle.

926. Ak nie je vlaková cesta na slepej koľaji voľná v celej dĺžke, postupuje sa pri príprave vlakovej cesty ako pri vchode vlaku na obsadenú koľaj.

927. Pri vchode vlaku na obsadenú koľaj (pravidelnom aj mimoriadnom) sa návesť 51, **Stoj**, nedáva, vodič musí očakávať obsadenie koľaje od krajnej vchodovej výhybky, a preto musí upraviť rýchlosť od vchodového (cestového) návestidla podľa rozhľadových pomerov tak, aby mohol bezpečne zastaviť za všetkých okolností pred koľajovými vozidlami.

928. Ak ide o jazdu vlaku na obsadenú koľaj až od cestového návestidla, uvedie sa to v poznámke pod tabelárnym cestovným poriadkom príslušného vlaku, alebo pri mimoriadnostiach v rozkaze V.

929. Ak je koľaj obsadená medzi vchodovým návestidlom a krajnou vchodovou výhybkou, je jazda vlaku na takúto koľaj zakázaná.

930. Neobsadené

Výluka dopravnej služby v stanici

931. Potrebné opatrenia pre zabezpečenie výluky dopravnej služby (vrátane opatrení na obsluhu a kontrolu činnosti PZZ) stanoví rozkaz o výluke dopravnej služby a uvedú sa i v zošitovom cestovnom poriadku.

932. V rozkaze o výluke dopravnej služby sa stanoví:

a) číslo vlaku, ktorým výluka dopravnej služby začína;

b) hodina a minúta, kedy výluka dopravnej služby končí a kedy výpravca (výhybkár) musí začať výkon dopravnej služby;

c) ktorým staniciam sa musí ohlásiť začiatok a koniec výluky dopravnej služby;

d) obsadenie staníc počas výluky dopravnej služby a povinnosti zamestnancov, ktorými je stanica obsadená i počas výluky dopravnej služby a postup pri jazdách vlakov podľa rozhľadu;

e) platnosť a význam hlavných návestidiel, spôsob zabezpečenia výmen odvratných výmen a výkoľajok vo vlakovej ceste, úschova kľúčov od zámok výmen, prestaviteľných srdcoviek, výkoľajok, a od služobných miestností, ako i spôsob obsluhy oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia, prípadne i návestidiel;

f) stanice, ktorým sa dáva odhláška za posledným vlakom pred začatím výluky dopravnej služby;

g) vlaky, ktoré sa nesmú zaviesť v čase výluky dopravnej služby vzhľadom na jazdy pravidelných vlakov;

h) zoznam priecestí zabezpečených PZS v stanici s výlukou dopravnej služby i v medzistaničných úsekoch;

i) opatrenia pre jazdu zmeškaných vlakov, ktoré mali ísť ešte pred začiatkom výluky dopravnej služby;

j) opatrenia pri nemožnom dorozumení (napr. uloženie povoleniek);

k) výnimky povolené GR ŽSR a stanovené podmienky (pokiaľ nebudú uvedené v predchádzajúcich odsekoch) a ďalšie potrebné opatrenia podľa miestnych pomerov (napr. ponuka, prijatie, dávanie odhlášok a predhlášok, hlásenia predvídaného a skutočného odchodu, vypracovanie zoznamu vlakov pre staničných zamestnancov, prípadne i traťové stanovištia v čase trvania výluky dopravnej služby a pod.);

l) opatrenia pri zmeškaní vlaku, ktorý ide ešte počas výluky dopravnej služby a v stanovenom čase nedôjde do susednej stanice.

Pri výluke dopravnej služby vo viacerých staniciach, na hradlách a hlásniciach tej istej trate, prípadne i viacerých tratí sa môže vydať jeden rozkaz o výluke dopravnej služby.

Rozkaz o výluke dopravnej služby je prílohou Prevádzkového poriadku všetkých staníc, ktorých sa týka.

933. V čase výluky dopravnej služby nesmú vlaky v týchto staniciach križovať ani predchádzať; nemožno ani posunovať, ak je treba pri posune meniť postavenú vlakovú cestu. Ak treba obsluhovať riadiaci prístroj, nesmie byť zavedená výluka dopravnej služby.

934. Ak v čase výluky dopravnej služby jazdia vlaky v stanici len jedným smerom, prestaví sa vchodové i odchodové návestidlo pre tento smer na návesť dovoľujúcu jazdu, ak to dovoľuje predpis pre obsluhu zabezpečovacieho zariadenia.

Ak má stanica funkciu hlásnice, stanoví rozkaz o výluke dopravnej služby, ktoré hlavné návestidlá sa používajú ako oddielové; spravidla sú to návestidlá s predzvesťou.

Ak počas výluky dopravnej služby v stanici pôjdu vlaky oboma smermi a stanica neplní funkciu hlásnice, nemusí byť stanica obsadená zamestnancom určeným na obsluhu zabezpečovacieho zariadenia za podmienok že:

a) staničné zabezpečovacie zariadenie je upravené tak, aby bolo možné pred začatím výluky dopravnej služby:

- svetelné hlavné návestidlá a ich predzvesti zhasnúť; vchodové, odchodové, prípadne cestové návestidlá sú vybavené svetelným krížom neplatnosti, ktorý musí byť závislý od záveru vlakovej cesty po hlavnej koľaji,
- svetelné hlavné návestidlá prestaviť na návesť 3, **Voľno,** pre jazdu vlakov po určených dopravných koľajach; úpravu zabezpečovacieho zariadenia povoľuje GR ŽSR.

Zabezpečovacie zariadenie musí byť upravené tak, že bude evidovať počítadlom výluku dopravnej služby. Číselný stav počítadla musí byť súčasťou odovzdávky dopravnej služby výpravcov.

Počas výluky dopravnej služby majú takéto vchodové a odchodové návestidlá funkciu krycích návestidiel.

- mechanické hlavné návestidlá prestaviť na návesť 33, **Voľno,** pre jazdu vlakov po hlavnej koľaji, pokiaľ to zabezpečovacie zariadenie dovoľuje, alebo takúto úpravu zabezpečovacieho zariadenia nariadi GR ŽSR (nezávislé návestidlá); počas trvania výluky dopravnej služby majú takéto vchodové a odchodové návestidlá funkciu krycích návestidiel;

b) na staničnej budove musí byť (ak nie je rádiotelefónne spojenie) umiestnená uzamykateľná skrinka s telefónom zapojeným do traťového telefónneho spojenia medzi stanicami nepretržite obsadenými výpravcami;

c) postup pri obsluhe zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia pred začatím a po skončení výluky dopravnej služby musí byť uvedený v Prevádzkovom poriadku;

d) ostatné dopravné opatrenia sú uvedené v rozkaze o výluke dopravnej služby.

935. Ak nemožno zabezpečiť úpravu staničného zabezpečovacieho zariadenia, prípadne ak nie sú svetelné hlavné návestidlá vybavené svetelným krížom neplatnosti a ak majú ísť vlaky v stanici oboma smermi, i keď nie je stanica obsadená dopravným zamestnancom, nemusia byť tieto návestidlá označené ako neplatné (skríženými latkami). Platnosť a význam hlavných návestidiel a ich predzvestí je uvedený v zošitovom cestovnom poriadku, vybavenie svetelných hlavných návestidiel svetelným krížom neplatnosti poznámkou pod tabelárnym cestovným poriadkom. V zošitovom cestovnom poriadku sa uvedú i **prípadné opatrenia pri jazde cez priecestie** v dobe výluky dopravnej služby.

936. Pred skončením dopravnej služby je výpravca povinný sa presvedčiť, že všetky opatrenia nariadené rozkazom o výluke dopravnej služby sú splnené. Tesne pred prepojením traťového telefónu na tomto telefóne ohlási skončenie služby určeným staniciam. Na tratiach s vlakovým dispečerom i vlakovému dispečerovi takto: ***"Dopravná služba v stanici*** ..... (názov stanice) ***skončená o*** .....(čas)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***"***. Ak nemôže ohlásiť výpravca skončenie dopravnej služby určeným staniciam, nesmie výkon dopravnej služby skončiť.

937. Pred začatím výkonu dopravnej služby si výpravca po prepojení oznamovacieho zariadenia, vyžiada od susedných staníc obsadených výpravcami a tam, kde je, i od vlakového dispečera, správu o vlakovej doprave a potom im oznámi začiatok výkonu dopravnej služby: ***"Dopravná služba v stanici*** ..... (názov stanice) ***začala o*** .....(čas)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***."*.** Keď výpravca prevezme správu o vlakovej doprave, prestaví návestidlá do základnej polohy a uvedie do normálneho stavu zabezpečovacie zariadenie. Ak je v tom čase na ceste do stanice vlak, výpravca nesmie prestaviť hlavné návestidlá a predzvesti do základnej polohy. Obslúžiť zabezpečovacie zariadenie smie až po odchode tohto vlaku zo stanice.

Pokiaľ sa výpravca nemôže dorozumieť so susednými výpravcami nesmie obsluhovať zabezpečovacie zariadenie.

938. Ak neohlási stanica skončenie výluky dopravnej služby, smie do nej vypraviť vlak len výpravca ktorý má platnú povolenku (podľa ustanovenia o jazdách podľa rozhľadu).

939. Zmeškané vlaky, ktoré mali ísť počas výluky dopravnej služby a pôjdu až v čase, keď je už stanica obsadená výpravcom, musia byť vodiči zmeškaných vlakov vyrozumení rozkazom V: ***"Stanica*** .... (názov stanice) ***je obsadená výpravcom"***. Obdobne sa musia vodiči vyrozumieť , ak idú vlaky s náskokom v čase, kedy stanica je ešte obsadená výpravcom. Vodiči vlakov, ktoré pôjdu mimoriadne v čase výluky dopravnej služby, musia byť vyrozumení v susednej stanici obsadenej výpravcom rozkazom V: ***"V stanici*** .... (názov stanice) ***je výluka dopravnej služby"*.**

Ak je stanica obsadená výpravcom v čase, kedy mala začať výluka dopravnej služby, zariadia obidve susedné stanice vyrozumenie vodičov, ktorých sa týka, rozkazom V.

940. Trvanie výluky dopravnej služby v staniciach a na hradlách (hlásniciach) je uvedené v grafikone vlakovej dopravy a v zošitovom cestovnom poriadku.

941. Neobsadené

Výluka dopravnej služby na hradlách a hlásniciach

942. Hradlá (hlásnice), ktoré nie sú v niektorom čase potrebné na riadenie sledu vlakov alebo na obsluhu závor (prípadne kontrolu činnosti PZS a jeho prípadnú núdzovú obsluhu), nemusia byť v tomto čase obsadené. V takomto prípade však musí byť ich zariadenie upravené tak, aby bolo možné oddielové návestidlá postaviť súčasne pre obidva smery na návesť dovoľujúcu jazdu, aby pri poloautomatickom bloku bola zabezpečená činnosť zariadení i v susedných dopravniach a aby bolo prepojené hlásnicové spojenie. Páky na obsluhu návestidiel musia byť v uzamykateľnej miestnosti.

943. Keď strážnik oddielu dostane odhlášku za posledným vlakom, oznámi to výpravcovi zadnej dopravne a požiada ho o súhlas na skončenie výkonu dopravnej služby. Po súhlase ohlási výpravcom oboch susedných dopravní, prípadne aj susedným strážnikom oddielov na prepojenom hlásnicovom spojení skončenie dopravnej služby takto: ***"Dopravná služba na hradle (hlásnici) ..... skončená po vlaku*** ..... (číslo vlaku) ***o*** ..... (čas skončenia)***.*** ..... (priezvisko hradlára alebo hlásničiara)***".***

944. Ak strážnik oddielu nedostane pre poruchu oznamovacieho zariadenia súhlas na skončenie výkonu dopravnej služby ani prostredníctvom susedných dopravní, prestaví oddielové návestidlá a ich predzvesti na návesť zakazujúcu jazdu. Výpravca ktorejkoľvek zo susedných dopravní keď zistí, že už strážnik oddielu mal skončiť výkon dopravnej služby,

avšak nepožiadal o jej skončenie pre poruchu oznamovacieho zariadenia, nariadi prvému vlaku, ktorý ide smerom k tomuto oddielu, rozkazom V, zastavenie na hradle (hlásnici) i keby oddielové návestidlo dovoľovalo jazdu. Ďalej v tomto rozkaze napíše súhlas pre strážnika oddielu na skončenie výkonu dopravnej služby a ak nie je možné dorozumenie so susednou stanicou, rozkaz na odovzdanie tohto rozkazu V výpravcovi susednej dopravne.

Po zastavení vlaku na hradle (hlásnici) strážnik oddielu rozkaz V prečíta a podpíše a vráti ho vlakovému personálu.

945. Skôr ako strážnik oddielu skončí výkon dopravnej služby, prestaví oddielové návestidlá a ich predzvesti z oboch strán na návesť dovoľujúcu jazdu, následne zamkne služobnú miestnosť a kľúč uloží na určené miesto.

946. Opätovný nástup výkonu dopravnej služby ohlási strážnik oddielu staniciam a hradlám (hlásniciam): ***"Začínam výkon dopravnej služby na hradle (hlásnici)****.....* ..... (priezvisko hradlára alebo hlásničiara)***."*.

Keď strážnik oddielu ohlásil susedným staniciam, že začal vykonávať dopravnú službu, oznámia mu obaja výpravcovia (každý za svoj smer jazdy) číslo prvého vlaku, pre ktorý má opäť obsluhovať oddielové návestidlá, čísla zmeškaných vlakov, ktoré neprišli, čísla vlakov, ktoré odišli s náskokom a zmeny vo vlakovej doprave. Strážnik oddielu až na súhlas výpravcov oboch susedných dopravní prestaví oddielové návestidlá a ich predzvesti na základnú návesť, čo následne ohlási obidvom výpravcom. a rozpojí hlásnicové vedenie.

Dokiaľ strážnik oddielu nedostane od oboch výpravcov súhlas na obsluhu oddielových návestidiel, nesmie s ich obsluhou začať ani pre jeden smer. Výpravcu, ktorý mu už súhlas dal, vyrozumie o tom, že s obsluhou návestidiel nezačne, pretože nemá súhlas druhého výpravcu.

947. Ak neohlási strážnik oddielu začatie výkonu dopravnej služby v stanovený čas, vyrozumie výpravca vodiča rozkazom V: ***"Hradlár (hlásničiar) z hradla ..... neohlásil začatie výkonu dopravnej služby. Predchádzajúci vlak došiel do stanice .....*** (názov stanice)***."*.

948. Telefonické hlásenia o skončení a opätovnom začatí výkonu dopravnej služby sa zapisujú do Telefónneho zápisníka. Na hradlách (hlásniciach) sa tiež uvedie v akom stave sú oddielové návestidlá a ich predzvesti a oznamovacie a zabezpečovacie zariadenie. Skončenie a začatie výkonu dopravnej služby sa uvedie i v Zápisníku odhlášok a predvídaných odchodov.

949. Výpravca je povinný uviesť v písomnej odovzdávke služby na ktorých

hradlách (hlásniciach) je výluka dopravnej služby v čase jeho odovzdávky služby.

950. Neobsadené

Tlačené vlaky

951. Zamestnanec vlakového personálu pri tlačenom vlaku, musí byť na stanovišti v čele prvého vozňa, ktoré musí byť vybavené účinkujúcou ručnou brzdou a prevádzkyschopnou samočinnou tlakovou brzdou s rukoväťou záchrannej brzdy. Keď nie je v čele tlačeného vlaku stanovište s ručnou brzdou, musí zamestnanec vlakového personálu ísť vedľa traťovej koľaje v úrovni čela vlaku. Ak nemá zamestnanec vlakového personálu s vodičom rádiotelefonické spojenie, musí počas jazdy tlačeného vlaku dávať potrebné návesti pre posun.

952. Zamestnanec vlakového personálu pri tlačených vlakoch, sleduje, či je koľaj voľná.

953. Pri tlačených vlakoch, ak má vlak viac ako 30 náprav alebo 150 m musí mať zamestnanec vlakového personálu rádiotelefonické spojenie s vodičom. Vlak s riadiacim vozňom v čele sa nepovažuje za tlačený vlak!

954. Neobsadené

Vlečkové vlaky

955. Ak vlečka (nákladisko) odbočuje na šírej trati, cestovný poriadok vlečkových vlakov je uvedený v pomôckach GVD.

Ak pri obsluhe vlečky (nákladiska) vlečkové vlaky neuvoľňujú traťovú koľaj, a po ich obsluhe sa vracajú do východiskovej stanice, vracajú sa pod rovnakým označením.

956. Pre obsluhu vlečiek (nákladísk) za súčasného uvoľnenia hlavnej koľaje na šírej trati platia tieto zásady:

a) ak uvoľní vlečkový vlak hlavnú koľaj na šírej trati, možno dovoliť jazdu iného vlaku, až keď vedúci posunu ohlási telefonicky výpravcom susedných staníc, že vlak uvoľnil hlavnú koľaj na šírej trati a že výmeny sú pre jazdu vlaku po hlavnej koľaji zabezpečené v správnej polohe;

b) vedúci posunu je zodpovedný za to, že po tomto hlásení sa nebude manipulovať s výmenami (výkoľajkami), ktoré sú zabezpečené pre jazdu po hlavnej koľaji;

c) vedúci posunu smie dovoliť obsluhu výmen v hlavnej koľaji šírej trate, až keď dostane súhlas na obsadenie traťovej koľaje od výpravcu zadnej stanice;
d) výpravca zadnej stanice ponúkne vlak výpravcovi stanice, do ktorej vlak pôjde; po prijatí vlaku a ohlásení jeho predvídaného odchodu, dá výpravca stanice vedúcemu posunu súhlas na odchod;
e) ak nemôže vedúci posunu vyžiadať súhlas na odchod z vlečky (nákladiska) telefonicky, oznámi to vodičovi a ten s vlakom nesmie odísť pokiaľ nedostane od výpravcu písomný súhlas na odchod.

957. Pri vlečkách (nákladiskách) so zabezpečovacím zariadením zapojeným na traťové zabezpečovacie zariadenie stanoví Prevádzkový poriadok, či obsluha zabezpečovacieho zariadenia nahradzuje správu o uvoľnení hlavnej koľaje alebo súhlas na odchod z vlečky (nákladiska).

Vlečky (nákladiská), ktoré sa môžu obsluhovať vlakmi pri súčasnom uvoľnení hlavnej koľaje na šírej trati pre jazdy iných vlakov sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**. Konkrétne podmienky stanoví Prevádzkový poriadok.

958. Za vlakom vracajúcim sa z vlečky (nákladiska) sa smie vypraviť následný vlak i vo vzdialenosti traťových oddielov, ale následný vlak smie odísť zo stanice, až keď vlečkový vlak odíde z vlečky (nákladiska).

959. Obsluha vlečiek a nákladísk vlečkovými vlakmi, ktoré neuvoľnia hlavnú koľaj na šírej trati alebo nákladnými vlakmi, ktoré po obsluhe pokračujú v jazde do susednej stanice, je dovolená len vtedy, ak nemá traťová koľaj, na ktorej časť vlaku po odpojení HDV stojí, väčší sklon ako 10 ‰.

Pri obsluhe vlečky (nákladiska) sa musí časť vlaku ponechaná na traťovej koľaji zabezpečiť utiahnutím toľkých ručných bŕzd, aby boli dosiahnuté brzdiace percentá predpísané pre zabezpečenie stojaceho vlaku na rozhodnom spáde. Okrem toho sa priamo ku kolesám posledného vozňa stojaceho na najnižšom mieste položia zarážky. Ručné brzdy smú byť povolené až po opätovnom privesení HDV a doplnení tlaku vzduchu v hlavnom potrubí a zarážky odstránené až po vykonaní skúšky brzdy.

Ponechanú skupinu vozňov na traťovej koľaji musí strážiť určený zamestnanec.

960. Na dvojkoľajných tratiach sa v cestovnom poriadku vlečkového vlaku uvedie, po ktorej koľaji vlak pôjde.

961. Vlečkové vlaky pred odchodom na šíru trať sa musia vždy ponúkať a prijímať (i pri jazde po správnej koľaji dvojkoľajnej trate a pri všetkých spôsoboch zabezpečenia jázd vlakov).

962. Pre spiatočnú jazdu si vedúci posunu vyžiada súhlas výpravcu stanice, do ktorej vlak ide. Výpravca vyrozumie prednostne traťové stanovištia, ktorých sa jazda vlečkového vlaku týka, a až potom dá súhlas na jeho návrat. Ak výpravca nemôže vyrozumieť niektoré traťové stanovištia, oznámi to vedúcemu posunu a ten vyrozumie vodiča.

963. Pri nemožnom dorozumení traťových stanovíšť s výpravcom vyrozumie vedúci posunu traťové stanovištia o spiatočnej jazde sám, takto: "***Vlečkový vlak*** (číslo) ***odíde z*** (km ..., názov vlečky) ***o*** (čas)“. Ak nemohol niektoré stanovište vyrozumieť, vyrozumie vodiča a vodič pokračuje cez príslušné priecestia ako pri jazde s rozkazom Op, časť A. Vodič musí ísť rovnako opatrne cez priecestie vybavené PZS, ktorého ovládací obvod pri jazde na pracovné miesto nebol úplne uvoľnený.

964. Ak nie sú na trati v smere jazdy vlaku priecestia vybavené PZZ alebo stanovište strážnikov trate dočasných stanovíšť pre ochranu pracovníkov pracujúcich na trati, nie je pre spiatočnú jazdu potrebný predchádzajúci súhlas výpravcu. Pri návrate vlaku zastaví pri najbližšom traťovom stanovišti s telefónom, z ktorého vedúci posunu oznámi výpravcovi návrat vlaku z trate.

965. Ihneď po odchode vlečkového vlaku na trať zavesia výpravcovia v oboch staniciach varovný štítok na miesto určené Prevádzkovým poriadkom. Odstránia ho až vtedy, keď sa vlečkový vlak vráti do stanice alebo uvoľní hlavnú koľaj na šírej trati.

966. Vedúci posunu musí dbať aby sa vlak vrátil celý, prípadne aby sa celý vyhol na vlečku (nákladisko).

967. Stanica, do ktorej sa vlečkový vlak vrátil, dá odhlášku susednej stanici a oznámi návrat vlaku všetkým strážnikom oddielu.

968. Neobsadené

Skorší odchod vlaku z trate

969. Vlak, ktorý má na trati pravidelný pobyt (obsluha vlečky, nákladiska a pod.), smie do susednej stanice prísť bez ich obsluhy, a s náskokom, ak mu to bolo dovolené rozkazom V vydaným vlaku pred odchodom na trať. Výpravca smie vlaku vydať tento rozkaz len po dohode a súhlase výpravcu susednej stanice. Pred hlásením predvídaného odchodu musí výpravca o povolenom prechádzaní vlečiek a nákladísk vyrozumieť všetky traťové stanovištia, ktorých sa to týka.

970. Pre odchod vlaku z trate s náskokom si musí vedúci posunu vyžiadať

súhlas výpravcu stanice, do ktorej vlak pôjde. Ak výpravca nemá námietky, vyrozumie susednú stanicu a traťové stanovištia, ktorých sa jazda týka a potom dá súhlas vedúcemu posunu na jazdu s náskokom. Vyrozumenie traťových stanovíšť o jazde vlaku s náskokom zapíše výpravca do Telefónneho zápisníka. Ak výpravca nemôže vyrozumieť traťové stanovištia, oznámi to vedúcemu posunu a ten vodičovi.

971. Ak sa vedúci posunu nemôže dorozumieť s výpravcom stanice, do ktorej vlak ide, smie si vyžiadať súhlas aj od výpravcu zadnej stanice. Ten ho smie dať len vtedy, ak splní podmienky uvedené v predchádzajúcom článku.

972. Ak sa vedúci posunu nemôže dorozumieť ani s jedným výpravcom, smie vlak odísť s náskokom len pri vlaku, ktorý na šírej trati neuvoľnil hlavnú koľaj. Ak vedúci posunu nemôže ohlásiť náskok niektorému závorárovi, oznámi to vodičovi a ten pokračuje cez príslušné priecestia ako pri jazde s rozkazom Op, časť A.

973. Neobsadené

Nakladanie a vykladanie vozňov na šírej trati a na dopravných koľajach v stanici

974. Nakladanie a vykladanie vozňov na šírej trati a na iných než všeobecných nakládkových, vykládkových, prenajatých a účelových koľajach (napríklad na dopravných koľajach v stanici) povoľuje GR ŽSR. Pritom stanoví i ďalšie podmienky so zreteľom na spôsob nakladania, prípadne vykladania a druh nakladaného alebo vykladaného tovaru a oznámi ich obom staniciam.

975. Neobsadené

XXVII. Kapitola
Jazda vlaku po nesprávnej koľaji
Všeobecné ustanovenia

976. Na dvojkoľajnej trati môžu nastať tieto jazdy po nesprávnej koľaji:

a) pri zjazdnosti oboch koľají:

aa) podľa grafikonu vlakovej dopravy (cestovného poriadku);

ab) ak uviazol na správnej koľaji vlak;

ac) pri preťažení jedného smeru;

ad) pri nepredpokladanom návrate vlaku z trate.

b) pri nezjazdnosti (vylúčení) jednej koľaje:

ba) predpokladanej;

bb) nepredpokladanej.

977. Vlaky idúce po nesprávnej koľaji pri zjazdnosti oboch koľají sa vypravujú v medzistaničnom oddiele.

978. Jazda vlaku zo stanice do stanice sa musí zabezpečiť ponukou a prijatím v oboch smeroch, následné vlaky idúce po nesprávnej koľaji telefonickou odhláškou a po správnej koľaji traťovým zabezpečovacím zariadením.

Na tratiach s automatickým blokom znie ponuka následného vlaku po správnej koľaji takto: ***"Vlak*** ..... (číslo vlaku) ***uvoľnil prvý traťový oddiel. Prijmete vlak*** ..... (číslo vlaku) ***s odchodom z*** ..... ***(s prechodom v)*** ...(názov stanice)... ***o*** ..... (čas)***?*** .....(priezvisko výpravcu)***".***

979. Pri nezjazdnosti (vylúčení) jednej koľaje možno vypraviť prvý vlak na nesprávnu koľaj až keď je isté, že posledný vlak, ktorý išiel rovnakým smerom po správnej koľaji, došiel do susednej stanice.

Obdobne sa smie vypraviť po odstránení príčiny nezjazdnosti alebo prekážky (po skončení výluky) prvý vlak na správnu koľaj, až keď posledný vlak idúci rovnakým smerom po nesprávnej koľaji dôjde do susednej stanice.

Ak sú pri všetkých koľajach v susednej stanici vchodové návestidlá nemusia sa uplatňovať ustanovenia predchádzajúcich odsekov tohto článku.

980. O jazde po nesprávnej koľaji vyrozumie výpravca výhybkára a ostatných zúčastnených staničných zamestnancov, traťových zamestnancov,

prípadne i zamestnancov na zastávkach ústne alebo telekomunikačným zariadením; ak ide o vlak, ktorý na nich zastavuje, vyrozumie ich výpravca, ktorý vypravuje vlaky na nesprávnu koľaj.

981. O jazde po nesprávnej koľaji musí byť vodič vyrozumený písomným rozkazom, v ktorom musí byť uvedený dôvod jazdy po nesprávnej koľaji a platnosť (neplatnosť) návestidiel. Text rozkazu (potrebné obmedzenie rýchlosti a ďalšie mimoriadnosti) pre predpokladané jazdy po nesprávnej koľaji sa uvedie v rozkaze o výluke.

Vzory textov rozkazov pre nepredpokladané jazdy po nesprávnej koľaji sa uvedú v Prevádzkovom poriadku, vždy však len pre jazdu do susednej stanice.

Ak je vypracovaný výlukový cestovný poriadok, výlukový rozkaz určí stanicu, ktorá doručí cestovný poriadok vlakovému personálu. Písomným rozkazom sa nariadi, v ktorej stanici sa musí výlukový cestovný poriadok odovzdať, aby ich mohol dostať personál vlakov z opačných smerov.

982. - 983. Neobsadené

Pri zjazdnosti oboch koľají

984. Jazda vlaku po nesprávnej koľaji **podľa grafikonu vlakovej dopravy** (cestovného poriadku) nastáva pri návrate postrkových HDV z trate, pri jazde vlečkového vlaku, pri jazde vlaku na odbočku alebo z odbočky (ak je odbočujúca trať zapojená len do jednej traťovej koľaje), alebo v ostatných prípadoch určených grafikonom vlakovej dopravy.

985. Ak sa vypravujú vlaky **pri preťažení jedného smeru** po nesprávnej koľaji, vlak osobnej dopravy, ktorý má predpísaný pobyt v zastávkach, sa vypraví po správnej koľaji.

Ustanovenie tohto článku platí i pri jazde vlaku proti správnemu smeru.

986. Neobsadené

Pri nezjazdnosti (vylúčení) jednej koľaje

987. Ak je nutné pre predpokladanú výluku jednej koľaje na dvojkoľajnej trati, aby vlaky išli po nesprávnej koľaji, uskutočňujú sa ich jazdy podľa týchto zásad:

a) tieto jazdy sa nariadia rozkazom o výluke (s podmienkami pre ich zabezpečenie);

b) pokiaľ je vypracovaný výlukový grafikon vlakovej dopravy neoznamuje sa verejnosti ani pošte.

988. Predpisy pre obsluhu zabezpečovacích zariadení určia postup pri obsluhe staničného zabezpečovacieho zariadenia, prípadne ďalšie podmienky určí rozkaz o výluke.

989. Neobsadené

Nepredpokladané jazdy vlakov po nesprávnej koľaji

990. Ak sa stane správna koľaj dvojkoľajnej trate náhle nezjazdnou, o prípadnej jazde vlakov po nesprávnej koľaji sa dohodnú výpravcovia oboch susedných staníc. Ak sa má ísť po nesprávnej koľaji vo viac ako jednom medzistaničnom úseku, musí byť dohodnutá jazda po nesprávnej koľaji vždy od stanice k stanici.

991. Dokiaľ sa výpravcovia o jazde po nesprávnej koľaji nedohodnú, nesmie sa na nesprávnu koľaj vypraviť žiadny vlak. Pri nemožnom dorozumení nahradzuje dohodu odoslanie a príjem povolenky platnej pre zjazdnú koľaj.

992. Spôsob zabezpečenia vlakovej cesty pre vchody vlakov z nesprávnej koľaje a pre odchody na nesprávnu koľaj určuje Prevádzkový poriadok. Ak nemožno vlakovú cestu takto zabezpečiť, je treba preskúšať polohu výmen.

993. Dokiaľ neboli strážnici oddielov vyrozumení o jazde po nesprávnej koľaji a o platnosti oddielových návestidiel pri jazdách po nesprávnej koľaji, musia sa jazdy vlakov na tratiach bez traťového zabezpečovacieho zariadenia i na tratiach s poloautomatickým blokom zabezpečovať v medzistaničnom oddiele.

994. Neobsadené

Obsluha návestidiel pri jazde vlaku do km a späť

995. Pri jazde vlaku do km a alebo späť:

a) **oddielové návestidlá na tratiach:**

aa) **bez traťového zabezpečovacieho zariadenia** sa pre jazdu vlaku:

- na jednokoľajnej trati alebo po správnej koľaji dvojkoľajnej trate **platia**;
- po nesprávnej koľaji oddielové návestidlá správnej koľaje **neplatia**;

ab) **s poloautomatickým blokom** sa pri jazde vlaku:

- na jednokoľajnej trati alebo po správnej koľaji dvojkoľajnej trate oddielové návestidlá správnej koľaje platia (jazda vlaku okolo oddielového návestidla sa dovolí **privolávacou alebo ručnou privolávacou návesťou**);
- po nesprávnej koľaji oddielové návestidlá správnej koľaje neplatia;
- **pri návrate vlaku z km** na jednokoľajnej trati alebo po správnej koľaji dvojkoľajnej trate oddielové návestidlá platia;
- **pri návrate vlaku z km** po nesprávnej koľaji oddielové návestidlá správnej koľaje neplatia;

ac) **s jednosmerným automatickým blokom:**

- pri jazde vlaku po správnej koľaji oddielové návestidlá platia;
- pri návrate vlaku **z km** po správnej koľaji oddielové návestidlá platia;
- pri návrate vlaku **z km** po nesprávnej koľaji oddielové návestidlá správnej koľaje neplatia;

ad) **s obojsmerným automatickým blokom (automatické hradlo)**

- pri jazde vlaku do km oddielové návestidlá platia;
- pri návrate vlaku z km oddielové návestidlá neplatia;

b) **vchodové návestidlo;**

- zriadené pre nesprávnu koľaj platí;
- ak nie je pre nesprávnu koľaj zriadené vchodové návestidlo, dovolí sa vchod ručnou privolávacou návesťou dávanou v úrovni vchodového návestidla na vonkajšej strane nesprávnej koľaje; v rozkaze V vydanom pred odchodom na trať sa vodič vyrozumie takto: **"Pri návrate vlaku sa vchod do stanice dovolí ručnou privolávacou návesťou v úrovni vchodového návestidla správnej koľaje. Ak nebude dávaná, zastavte!"**.

Vchod vlaku sa mu smie dovoliť rozkazom V, prípadne telefonicky, **v žiadnom prípade nie privolávacou návesťou vchodového návestidla správnej koľaje**.

Obsluha návestidiel pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji ak je správna koľaj v prevádzke

996. Pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji ak je správna koľaj v prevádzke:

a) **oddielové návestidlá správnej koľaje neplatia;**

b) **vchodové návestidlo;**

- zriadené pre nesprávnu koľaj platí;
- ak nie je pre nesprávnu koľaj zriadené vchodové návestidlo, dovolí sa vchod vlaku ručnou privolávacou návesťou dávanou v úrovni vchodového návestidla na vonkajšej strane nesprávnej koľaje; v rozkaze V vydanom pred odchodom na trať sa vodič vyrozumie takto: **"V vchod do stanice sa dovolí ručnou privolávacou návesťou v úrovni vchodového návestidla správnej koľaje. Ak nebude dávaná, zastavte!"**.

Vchod vlaku sa smie dovoliť rozkazom V, prípadne telefonicky, **v žiadnom prípade nie privolávacou návesťou vchodového návestidla správnej koľaje**.

Obsluha návestidiel pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji, ak je správna koľaj vylúčená

997. Na tratiach bez traťového zabezpečovacieho zariadenia a na tratiach s poloautomatickým blokom;

a) **oddielové návestidlá správnej koľaje platia.**

Na tratiach s automatickým blokom (hradlom) rozkazom o výluke smie byť nariadená miestna obsluha oddielových návestidiel.

b) na tratiach s jednosmerným automatickým blokom (hradlom);

- **ak je nariadená miestna obsluha oddielových návestidiel**, oddielové návestidlá správnej koľaje platia;
- **ak nie je nariadená miestna obsluha oddielových návestidiel**, oddielové návestidlá správnej koľaje neplatia;

c) vchodové návestidlá:

- zriadené pre nesprávnu koľaj platia;
- ak nie sú zriadené vchodové návestidlá pre nesprávnu koľaj, platí vchodové návestidlo vylúčenej koľaje.

998. Neobsadené

XXVIII. Kapitola
Jazda vlaku proti správnemu smeru

999. O jazdách vlakov proti správnemu smeru sa musia výpravcovia oboch susedných staníc dohodnúť.

1000. Vedúci pracovnej skupiny a osamelí zamestnanci pracujúci na šírej trati musia vždy predpokladať obojsmerné prechádzanie traťových koľají.

1001. Medzistaničné úseky a koľaje, na ktorých sú dovolené jazdy vlakov proti správnemu smeru, sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1002. Ak nie sú zastávky vybavené podchodmi alebo lavičkami pre peších a vlaky osobnej dopravy, ktoré na zastávkach pravidelne alebo mimoriadne zastavujú, idú proti správnemu smeru, sú jazdy vlakov (PMD) po susednej koľaji zakázané. To platí i pri uviaznutí vlaku na správnej koľaji, ak výpravca nemá možnosť zabezpečiť, že nebude pri nástupe a výstupe cestujúcich v týchto zastávkach ohrozená ich bezpečnosť.

Ustanovenie tohto článku platí i pri jazde vlaku po nesprávnej koľaji.

1003. Cestujúci na zastávkach sa na nástup z nástupišťa pre opačný smer jazdy upozornia prostredníctvom zamestnanca na zastávke alebo staničným rozhlasom, prípadne i inak. Ak to nie je možné, vyrozumejú sa vodiči vlakov osobnej dopravy, ktoré v nich zastavujú písomným rozkazom, aby do zastávky vchádzali zníženou rýchlosťou a vlakový personál umožnil nástup cestujúcim do vlaku.

1004. V niektorých prípadoch sa pre jazdy vlakov proti správnemu smeru zriaďuje v staniciach skupinové odchodové návestidlo umiestnené za krajnou odchodovou výhybkou. V týchto prípadoch má pôvodné odchodové návestidlo pri odchodoch vlakov proti správnemu smeru význam cestového návestidla.

1005. Neobsadené

XXIX. Kapitola
Doprava na trati
s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením

Všeobecné ustanovenia

1006. Dispečer na tratiach s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením má v ovládaných dopravniach povinnosti výpravcu a vlakového dispečera.

1007. Neobsadené

Posun

1008. Vedúci posunu žiada súhlas na posun od dispečera slovami. "***Tu stanica*** ....(názov stanice), ***vedúci posunu od vlaku*** .....(číslo vlaku) .....(priezvisko vedúceho posunu) ***žiadam o udelenie súhlasu na posun od*** .. (čas). ***do*** .. (čas)".

1009. Ak dispečer súhlasí s posunom a časom vykonania posunu dá súhlas na posun slovami. "***Áno súhlasím s posunom v ....***(názov stanice) . ***od ....*** (čas) ***do ...*** (čas) ***.....***(priezvisko výpravcu)."

1010. Ak treba posunovať za označník, oznámi vedúci posunu čas trvania a smer posunu dispečerovi a žiada si súhlas na posun slovami: ***"Tu stanica .....***(názov stanice) ***, vedúci posunu od vlaku ....***(číslo vlaku) ***..***(priezvisko vedúceho posunu) ***žiadam o udelenie súhlasu na posun za označník od*** (čas) ***do*** (čas) ***smer ....***(názov stanice)***."***, (túto požiadavku smie spojiť aj so žiadosťou na udelenie súhlasu na posun).

1011. Skôr ako dá dispečer súhlas na posun za označník:

a) pri posune z ovládanej dopravne smerom do prípojnej stanice oznámi výpravcovi zamýšľaný posun a vyžiada súhlas od výpravcu prípojnej stanice. Ak výpravca s posunom súhlasí udelí do ovládanej dopravne traťový súhlas;

b) pri posune v ovládanej dopravni udelí traťový súhlas z dopravne smerom, ktorým sa bude posunovať;

c) označí medzistaničný úsek na monitore bezpečnostným štítkom a dá vedúcemu posunu súhlas slovami. ***"Súhlasím s posunom za označník v*** (názov stanice) ***od...*** (čas) ***do...*** (čas) ***smer*** (názov stanice)***...*** (priezvisko výpravcu)***".***

1012. Neobsadené

Predvídaný odchod vlaku

1013. Predvídaný odchod vlaku ohlasuje výpravca prípojnej stanice dispečerovi a opačne. Dispečer predvídaný odchod vlaku poznačí do listu splneného GVD.

1014. Neobsadené

Porucha traťového súhlasu

1015. Pri poruche traťového súhlasu, keď dispečer nemôže zistiť voľnosť traťovej koľaje, nariadi oprávnenému zamestnancovi, aby po príchode celého vlaku do dopravne (uvedie jej názov) ohlásil, že vlak došiel celý.

1016. Správu o príchode celého vlaku dispečer zapíše do Telefónneho zápisníka. Ak k takému prípadu dôjde medzi prípojnou a ovládanou dopravňou, musí byť zavedené telefonické dorozumievanie.

1017 Dispečer smie dať odhlášku do prípojnej stanice až po obdržaní správy o príchode celého vlaku do ovládanej dopravne.

1018. Neobsadené

Miesto zastavenia vlaku

1019. Miesto zastavenia vchádzajúcemu vlaku sa neoznačuje. Vodič zastavujúceho vlaku pre výstup a nástup cestujúcich v ovládanej dopravni, zastaví tak, aby v prípade križovania vozidlá s cestujúcimi boli pri vyvýšenom nástupišti a pokiaľ možno jedna vlaková súprava nekryla druhú.

1020. Neobsadené

Mimoriadne zastavenie vlaku v diaľkovo ovládanej dopravni

1021. Ak je potrebné vlak mimoriadne zastaviť, smie dispečer prestaviť príslušné hlavné návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu, až keď pominul dôvod zastavenia.

1022. Ak sa po zastavení vlaku (ktorý nebol o zastavení informovaný), do päť minút nerozsvieti na odchodovom návestidle návesť dovoľujúca jazdu musí sa vodič ohlásiť dispečerovi.

1023. Postup uvedený v predchádzajúcom článku sa použije aj v prípade potreby privolania vodiča k telefónu.

1024. Ak vlak v dopravni mimoriadne zastavil, postavená odchodová vlaková cesta sa zásadne neruší. Vodič je povinný dôvod zastavenia bezodkladne oznámiť dispečerovi. V nevyhnutných prípadoch (neschopnosť rušňa, zahriate ložisko a pod.) je možné po vyrozumení vodiča už postavenú vlakovú cestu zrušiť. Ak je obsadená čo i len časť zhlavia (výhybka, bezvýhybkový úsek), na ktorom sa má cesta zrušiť, možno cestu zrušiť len v súčinnosti s oprávneným zamestnancom v dopravni.

1025. Ak vlak zastaví pred vchodovým návestidlom zakazujúcim jazdu alebo s pochybnou návesťou, vodič sa musí bezodkladne prihlásiť dispečerovi. Ďalej postupuje podľa jeho pokynov.

1026. Ak sa po stanovenom čase odchodu vlaku, do päť minút nerozsvieti na odchodovom návestidle návesť dovoľujúca jazdu (prípadne, ak návestidlo návestí pochybnú návesť alebo pre zlú viditeľnosť nie je vidieť návesť odchodového návestidla), musí sa vodič prihlásiť dispečerovi.

1027. Ak dispečer nemá kontrolu voľnosti a správneho postavenia vlakovej cesty a nemôže (zistiť voľnosť trate) postaviť odchodové návestidlo na návesť dovoľujúcu jazdu vlaku, nariadi oprávnenému zamestnancovi skontrolovať voľnosť vlakovej cesty a správne postavenie výmen.

1028. Neobsadené

Nemožné dorozumenie

1029. Ak sa vodič po mimoriadnom zastavení vlaku v ovládanej dopravni nemôže dohovoriť s dispečerom, a ak do 5 minút po pravidelnom odchode vlaku odchodové návestidlo nedovoľuje jazdu vlaku, musí vodič predpokladať, že nastalo nemožné dorozumenie. V takomto prípade vlak počká v ovládanej dopravni na písomné rozkazy alebo skončenie nemožného dorozumenia.

1030. Na tratiach s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením sa povolenky nepoužívajú.

1031. Neobsadené

Výluky

1032. Rozkaz o výluke vzhľadom na miestne pomery a rozsah výluky stanoví,

Ž 1

či sa ovládaná dopravňa z dôvodu jázd vozidiel na vylúčenú koľaj obsadí výpravcom. Výpravca v takto obsadenej dopravni je podriadený dispečerovi.

1033. Dispečer na monitore označí vylúčenú koľaj a o vylúčení koľaje vyrozumie zamestnancov, ktorých sa to týka.

1034. Pre používanie hlavných kľúčov platia obdobne čl.1041-1049.

XXX. Kapitola
Doprava na trati
so zjednodušeným riadením dopravy

Všeobecné ustanovenia

1035. V dopravniach (služobných miestnostiach), alebo kde nie je služobná miestnosť, tak na HDV musí byť:

a) zväzok rozkazov V pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**;

b) Telefónny zápisník pre trať so zjednodušeným riadením dopravy.

1036. Dispečer zaznamenáva graficky podľa došlých hlásení jazdy vlakov, PMD, výluky koľají a pod., v grafikone splnenej vlakovej dopravy.

1037. Hlásenie o príchode vlaku, hlásenie o súhlase na posun, hlásenie o skončení posunu a súhlas na odchod dispečer zapisuje do Telefónneho zápisníka pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy** do predtlačených stĺpcov.

1038. Za celkom jednoduchých dopravných pomerov smie schvaľovateľ Prevádzkového poriadku dovoliť, aby nebol vedený splnený grafikon vlakovej dopravy. Dispečer zapisuje potom údaje do Telefónneho zápisníka pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**.

1039. Jazda vlakov obsadených len vodičom musí byť organizovaná tak aby povinnosti spojené s obsluhou výmen vo vlakovej ceste boli uložené nato určenému zamestnancovi (od iného vlaku alebo výhybkárovi).

1040. Neobsadené

Hlavné kľúče

1041. V dopravniach a stanovištiach musia mať výhybky v dopravných koľajach výmenové zámky usporiadané tak, aby sa mohli uzamykať pre všetky jazdy vlakov. Poloha prechádzanej a odvratnej výmeny alebo výkoľajky musí byť na sebe závislá prostredníctvom kontrolnej zámky.

1042. Hlavné kľúče, ak nie sú držané v kontrolných (ústredných) zámkach, a kľúč od stavadiel krycích návestidiel sú v súpravách hlavných kľúčov.

1043. V súpravách hlavných kľúčov musia byť tiež riadne označené kľúče od dopravní, stanovíšť, telefónnych stanovíšť na šírej trati, od skrinky pre

úschovu hlavných kľúčov a od miestností, kde sú uložené prenosné výmenové zámky.

1044. Počet súprav hlavných kľúčov a počet hlavných kľúčov v súprave a miesto ich úschovy, ako aj spôsob zabezpečenia výmen určí Prevádzkový poriadok.

1045. Zámky výhybiek a výkoľajok vo všetkých dopravniach a stanovištiach musia byť usporiadané tak, aby sa kľúče toho istého ozubenia mohli použiť vo všetkých dopravniach a stanovištiach, avšak len pre výmenovú zámku jednej výhybky alebo výkoľajky alebo pre ústrednú zámku, prípadne stavadlo krycích návestidiel.

1046. Ozubenie kľúčov závislých výmen alebo výkoľajok alebo kľúčov v ústrednej zámke sa nesmie zhodovať s ozubením žiadneho kľúča v súprave hlavných kľúčov.

1047. Kľúče od výmenových zámok, výkoľajok, ústredných zámok a stavadiel krycích návestidiel, ktoré sú v súpravách hlavných kľúčov, majú kruhové štítky. Kľúče sú označené na líci štítka rímskym číslom začínajúc číslom I. Na rozlíšenie hlavných kľúčov podľa súprav sa označí každý kľúč na rube štítka veľkým písmenom začínajúc písmenom A. Podľa potreby sa môžu okrem toho označiť tiež skratkou príslušnej trate.

Kľúče od výmenových zámok a výkoľajok, ktoré sú v základnej polohe držané vo výmenových, kontrolných alebo ústredných zámkach, majú štítky ako na tratiach, na ktorých sa nevykonáva **zjednodušené riadenie vlakovej dopravy**.

1048. Dispečer (výpravca prípojnej stanice) smie vydať hlavné kľúče:

a) vodičovi alebo nato určenému zamestnancovi;

b) zamestnancovi na riadenie jazdy vozidiel v slede;

c) oprávnenému zamestnancovi pri údržbe, oprave a prehliadkach koľají, výhybiek a zabezpečovacieho zariadenia a zamestnancovi určenému na čistenie a mastenie výhybiek.

Dispečer vydá súpravy hlavných kľúčov na potvrdenie v “Zápisníku o použití súprav hlavných kľúčov”. V zápise musí byť uvedené kedy, komu a pri ktorom vlaku (PMD) bola vydaná súprava hlavných kľúčov, ich označenie a počet kľúčov. Pri zamestnancoch uvedených v odsekoch b), c), sa uvedie len dátum a čas.

Prevzatie a vrátenie súpravy hlavných kľúčov potvrdí zamestnanec, ktorý ju preberá svojím podpisom s uvedením funkcie.

1049. Oprávnený zamestnanec smie použiť súpravu hlavných kľúčov len so súhlasom dispečera a len na dobu ním stanovenú. Súhlas dispečera a skončenie manipulácie zapíše dispečer aj zamestnanec žiadajúci o súhlas do Telefónneho zápisníka pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**.

1050. Ak dispečer nedostane hlásenie v stanovenej dobe o skončenej manipulácii s hlavnými kľúčmi, vyrozumie vodiča o zastavení pred krajnou výhybkou. Vodič sa musí presvedčiť o správnom prestavení výmeny. Ak nebolo možné po vchode do dopravne zistiť skončenie manipulácie s hlavnými kľúčmi, postupuje sa ako pri ich strate.

1051. Ak končí vodič službu v niektorej dopravni, spôsob uloženia (ich vzájomné odovzdanie) súpravy hlavných kľúčov je uvedený v Prevádzkovom poriadku.

1052. V dopravniach a na stanovištiach je vodič alebo nato určený zamestnanec zodpovedný za správnu polohu a zabezpečenie výmen a výkoľajok.

Výmeny prechádzané proti hrotu musia byť uzamknuté a kľúče musí mať vodič alebo nato určený zamestnanec v úschove.

Vodič alebo nato určený zamestnanec je tiež zodpovedný za to, že po odchode z dopravne alebo zo stanovišťa po skončení posunu, jazdy vlaku alebo po skončení svojej služby sú výmeny a výkoľajky zamknuté v základnej polohe a že súprava hlavných kľúčov je úplná.

1053. Správnu polohu uzamknutých výhybiek a výkoľajok zistí vodič alebo nato určený zamestnanec podľa kľúčov, ktoré musí mať pri sebe.

1054. Ak výnimočne musí byť neuzamknutá výmena prechádzaná vlakom proti hrotu, vodič sa na mieste presvedči, či je výmena správne postavená. Správnu polohu výmen prechádzaných po hrote zistí vodič pohľadom na výhybkové návestidlo.

1055. Neobsadené

Náhradné kľúče

1056. Náhradné kľúče majú na rube štítku náhradného kľúča vyrazenú skratku názvu dopravne alebo stanovišťa.

1057. Dispečer smie dovoliť jazdu smerom k dopravni alebo stanovišťu, kde dovolil použiť náhradné kľúče len vtedy, ak mu bolo ohlásené, že náhradné kľúče má v úschove zamestnanec, ktorému boli vydané.

Ž 1

Ak dispečer nedostane toto hlásenie, smie dovoliť jazdu smerom k dopravni alebo stanovišťu až po vyrozumení vlaku (posunujúceho dielu) rozkazom V tohto znenia:

“V dopravni .... (názov dopravne) .... **boli vydané náhradné kľúče. Zastavte pred krajnou výhybkou a presvedčte sa, či výmeny a výkoľajky sú uzamknuté v správnej polohe!”**.

1058. Neobsadené

Strata hlavných kľúčov

1059. Zamestnanec, ktorý stratil kľúč musí to neodkladne ohlásiť dispečerovi. Dokiaľ nie je stratený kľúč nájdený alebo nahradený kľúčom iného ozubenia, dispečer vyrozumie rozkazom V o strate kľúča vodičov všetkých vlakov (posunujúcich dielov) a súčasne im nariadi, aby s vlakom (posunujúcim dielom) zastavili pred výmenou, ktorej zabezpečenie je stratou kľúča ohrozené.

Vodiči pred jazdou cez túto výhybku zistia či je výmena správne postavená. Zastavovať pred takouto výhybkou nie je potrebné pri jej prechádzaní po hrote a ak sa dá za jazdy vlaku včas a nepochybne zistiť správna poloha výmeny pohľadom na výhybkové návestidlo.

1060. Neobsadené

Riadenie jazdy vlakov

1061. Vlaky sa vypravujú v priestorových oddieloch ohraničených dopravňami, prípojnými stanicami a riadiacou dopravňou; ohraničenie priestorových oddielov je uvedené v Prevádzkovom poriadku.

1062. Dispečer riadi dopravnú službu podľa hlásení, ktoré mu dávajú vodiči a výpravcovia. Vodič je povinný ohlásiť čas príchodu vlaku a žiadať dispečera o súhlas na jazdu vlaku v každej dopravni a pre každý vlak.

1063. Dispečer smie zrušiť ohlasovanie príchodu a žiadanie súhlasu na odchod.

1064. Ak sa na celej **trati so zjednodušeným riadením dopravy** pohybuje len jeden vlak, je možné zrušiť ohlasovaciu povinnosť úplne. Ak je na trati vlak idúci podľa týchto podmienok, nesmie dispečer dovoliť jazdu iného vlaku bez riadneho vyrozumenia vodiča vlaku na trati.

1065. Ohlasovacia povinnosť smie byť zrušená grafikonom vlakovej

dopravy a jeho pomôckami.

1066. Dispečer dá súhlas na jazdu vlaku vždy len do susednej dopravne alebo do riadiacej dopravne (pokiaľ nezruší ohlasovanie).

1067. Zrušením ohlasovacej povinnosti dáva dispečer súčasne súhlas na jazdu vlaku až do dopravne, v ktorej nebola zrušená ohlasovacia povinnosť.

1068. Dispečer zruší ohlasovaciu povinnosť, rozkazom V:

"Ohlasovacia povinnosť zrušená v dopravniach ..... (názvy dopravní)**."**

1069. Ak nie je súčasne potrebné, aby vodič vlaku so zrušenou ohlasovacou povinnosťou zastavil v niektorej z týchto dopravní, vyrozumie ho súčasne dispečer o súhlase na prechodenie týchto dopravní rozkazom V:

"**V** ..... , ... , ... (názvy dopravní) **smiete prechodiť**!"

1070. Zrušením ohlasovacej povinnosti ako aj udelením súhlasu na prechodenie, môže dôjsť pri tomto vlaku k jazde náskokom, ktorý musí dispečer vziať do úvahy pred udelením súhlasu.

1071. Vodič zrušenie ohlasovacej povinnosti, zapíše takto:

"**Vlaku** .... (číslo) .... **bola zrušená ohlasovacia povinnosť až do** ..... (názov dopravne) **...."**. K tomuto zápisu pripojí priezvisko dispečera, zápis podpíše.

1072. Ak dôjde pri vlaku, ktorému bola zrušená ohlasovacia povinnosť, k zmeškaniu 10 minút a viac, musí meškanie vlaku vodič ohlásiť dispečerovi, a dispečer rozhodne o ďalšom postupe.

1073. Neobsadené

Súhlas na jazdu vlaku

1074. Vodič žiada súhlas na jazdu takto:

"Smie odísť vlak ..... (číslo) **o ..... h ..... min z ..... do .....** (názvy dopravní) **? .....** (priezvisko vodiča)**."**

Dispečer udelí súhlas takto:

"Áno, vlak ..... (číslo) **smie odísť o ..... h ..... min z ..... do .....** (názvy dopravní) **.....** (priezvisko dispečera)**."**

1075. Z dopravne, v ktorej došlo ku križovaniu, dispečer smie dať súhlas na odchod z tejto dopravne len vtedy, keď mu vodič vlaku opačného smeru ohlásil príchod.

Ž 1

Ak nemôže vlak odísť, zakáže dispečer odchod takto:

"**Nie, čakajte**! ..... (priezvisko dispečera)."

Potom oznámi dôvod zákazu.

Tento zákaz poznamená dispečer v poznámkach grafikonu splnenej vlakovej dopravy a vodič v Telefónnom zápisníku pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**.

Ak nemôže odísť vlak z dopravne v dobe oznámenej dispečerom, musí to vodič ohlásiť dispečerovi.

1076. Vodič oznámi príchod vlaku do dopravne dispečerovi takto:

"Vlak ..... (číslo) **v .....** (názov dopravne) **o ..... h ..... min .....** (priezvisko vodiča).**"**

Dispečer odpovie:

"Vlak ... (číslo) **v ...** (názov dopravne) **o ... h ... min rozumel ...** (priezvisko dispečera).**"**

Vodič ohlási príchod ihneď, len čo sa presvedčí, že celý vlak uvoľnil zadný námedzník.

Ak nie je zadný námedzník voľný, nesmie vodič ohlásiť príchod vlaku, ale vyžiada si pokyny od dispečera.

1077. V dopravniach, kde sa nebudú vlaky križovať ani predchádzať a kde pobyt nemá byť väčší ako 5 minút, smie vodič pri hlásení príchodu žiadať zároveň aj o súhlas na odchod.

1078. Ak je v čase kedy vodič následného vlaku žiada od dispečera súhlas na odchod, nasledujúca dopravňa ešte obsadená vlakom a ak nejde o predchádzanie alebo dostihnutie vlaku, smie dať dispečer vodičovi následného vlaku súhlas na odchod, avšak musí mu prikázať rozkazom V:

"Do dopravne ..... (názov dopravne) **vchádzajte opatrne so zreteľom na predchádzajúci vlak .....** (číslo) **a venujte pozornosť postaveniu výhybiek a voľnosti vlakovej cesty! .....** (priezvisko dispečera)**".**

1079. Dispečer o mimoriadne zavedenom vlaku, informuje vodičov vlakov, ktoré ho stihnú križovaním, predchodením alebo dostihnutím.

O jazde vlaku náskokom informuje vodičov vlakov, ktoré sa s ním stretnú.

1080. Neobsadené

Križovanie a predchádzanie vlakov

1081. Vlak, ktorý má pri križovaní alebo predchádzaní (dostihnutí) prísť podľa grafikonu vlakovej dopravy do dopravne skôr, nazýva sa v tomto predpise **“prvý vlak”**, a vlak ktorý má prísť neskôr **“druhý vlak”**.

1082. Pri križovaní alebo predchádzaní (dostihnutí) pravidelných vlakov musí mať **druhý vlak** v zošitovom cestovnom poriadku v stĺpci 2 - “osobitné opatrenia” značku lichobežníkovej tabuľky. Táto značka znamená, že vodič vlaku musí zastaviť pri lichobežníkovej tabuľke tejto dopravne.

1083. Dispečer podľa potreby určí alebo zmení poradie vchodov vlakov, ak sú vlaky zmeškané, ak idú vlaky s náskokom, ak sú odrieknuté pravidelné vlaky alebo ak sú zavedené vlaky v dňoch kedy nemajú ísť. Vodičov vyrozumie o poradí rozkazom V.

1084. O určenom alebo zmenenom poradí vlakov musí dispečer vyrozumieť vždy najskôr vodiča toho vlaku, ktorý má postupovať ako druhý vlak.

1085. Dispečer nariadi vodičovi vlaku zastavenie pri lichobežníkovej tabuľke vždy, keď je dôvod na zastavenie alebo zruší zastavenie, keď nie je dôvod na zastavenie.

1086. Vodič prvého vlaku smie vojsť do dopravne bez zastavenia pri lichobežníkovej tabuľke, ak mu nenariadi dispečer rozkazom V, aby postupoval ako druhý vlak.

Vodič druhého vlaku nemusí zastaviť pri lichobežníkovej tabuľke, ak mu dáva vodič prvého vlaku (alebo na jeho rozkaz zamestnanec vlakového personálu) návesť 72, **Priblížiť**, pred krajnou výhybkou dopravne tak, aby ju vodič druhého vlaku mohol nepochybne spozorovať.

1087. Vchod do dopravne smie byť dovolený aj rádiotelefonicky. Vodič prvého vlaku vodičovi druhého vlaku dá súhlas na vchod do dopravne slovami:

“*Vlak* .....(číslo vlaku) ***do dopravne* .....**(názov dopravne) ***na koľaj* .....** (číslo koľaje) ***vchod dovolený*.”** Vodič druhého vlaku tento príkaz zopakuje a doplní slovami:

“***Rozumel*** ...(priezvisko vodiča) ***vodič vlaku*** ... (číslo vlaku) ”.

Vodič prvého vlaku smie túto návesť dať (alebo prikázať členovi vlakového personálu, aby ju dal) iba vtedy keď sa presvedčí, že vlaková cesta pre

druhý vlak je voľná, že výmeny a výkoľajky sú uzamknuté v správnej polohe a že je zastavený posun;

Vodič druhého vlaku vchádza a zastaví v dopravni tak aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich.

Ak bol druhý vlak vyrozumený dispečerom rozkazom V o tom, že v dopravni postupuje ako prvý vlak, ruší sa súčasne tomuto vlaku aj povinnosť zastaviť pri lichobežníkovej tabuľke v tejto dopravni.

1088. Po odchode prvého vlaku z dopravne prechádzajú povinnosti vodiča prvého vlaku na vodiča toho vlaku (s vlakovým personálom), ktorý zo zostávajúcich vlakov došiel najskôr alebo ktorému tieto povinnosti nariadil dispečer rozkazom V:

"Vlak ..... (číslo vlaku) **po odchode vlaku** (číslo) **postupujte v .....** (názov dopravne) **až do svojho odchodu pri všetkých vlakoch ako prvý vlak .....** (priezvisko dispečera)**."**

Vodič, ktorému určil dispečer rozkazom V postupovať ako prvý vlak, musí o tom ústne vyrozumieť vodičov ostatných vlakov v dopravni.

1089. Značka lichobežníkovej tabuľky sa v zošitovom cestovnom poriadku neuvádza:

- ak v dopravni nie je vodič, ktorý by mal povinnosť vodiča prvého vlaku (napr. pri kyvadlovej doprave a pod.);
- v dopravniach so samovratnými výmenami.

1090. Pri pravidelnom vlaku, ktorý ide ako druhý vlak na križovanie alebo predchádzanie s pravidelným vlakom idúcim iba v niektorých dňoch v týždni, sa vždy uvedie značka lichobežníkovej tabuľky. V dňoch, kedy nejazdí pravidelný križujúci alebo predchádzajúci vlak, zrušenie povinnosti zastaviť pri lichobežníkovej tabuľke musí byť (zrušením značky lichobežníkovej tabuľky) uvedené v zošitovom cestovnom poriadku.

Dispečer smie dovoliť vlaku, ktorý nemá v zošitovom cestovnom poriadku značku lichobežníkovej tabuľky, vchod do dopravne, v ktorej končí jazdu iný vlak, až keď má ohlásené, že súprava vozidiel vlaku vrátane HDV je odstavená a zabezpečená spôsobom stanoveným Prevádzkovým poriadkom a že vodič skončil službu. Inak musí dispečer určiť obom vlakom poradie; vlaku, ktorý mal jazdu skončiť, určí povinnosti prvého vlaku a vlaku, ktorý má ísť do dopravne, určí povinnosti druhého vlaku.

Ak je poradie vlakov určené zošitovým cestovným poriadkom alebo príkazom

dispečera, smie vodič prvého vlaku v dopravni, v ktorej vlak končí, skončiť službu až po príchode druhého vlaku. Ak je druhý vlak zmeškaný, smie dispečer dovoliť, aby vodič skončil službu pred príchodom vlaku, avšak tak, aby hlásenie o skončení služby dostal dispečer ešte pred odchodom druhého vlaku zo susednej dopravne. Potom smie druhému vlaku rozkazom V zrušiť povinnosť zastaviť pri lichobežníkovej tabuľke.

1091. V dopravni, kde vlak začína jazdu, má jeho vodič povinnosti prvého vlaku vo vzťahu k tým vlakom, ktoré sú uvedené v zošitovom cestovnom poriadku "Stihne vlak číslo ..... " a ktoré v zošitovom cestovnom poriadku v stĺpci 2 - "Osobitné opatrenia" majú značku lichobežníkovej tabuľky. Prípadné zmeny určí dispečer.

1092. Pri jazde mimoriadneho vlaku určí dispečer poradie vchodu vlakov do dopravne, v ktorej sa stretnú pri križovaní alebo predchodení.

1093. Ak zastaví pri križovaní druhý vlak pri lichobežníkovej tabuľke a do 10 minút nedostane súhlas na jazdu do dopravne, zabezpečí vodič prestavenie výmeny na príslušnú koľaj a vojde do dopravne, kde si vyžiada od dispečera ďalšie pokyny pre jazdu svojho vlaku.

Ak zastaví pri dostihnutí alebo pri predchodení druhý vlak pri lichobežníkovej tabuľke, vodič vykoná opatrenia ihneď po zastavení.

1094. Neobsadené

Jazda vlakov bez ohlasovacej povinnosti

1095. Ak trať tvorí jeden priestorový oddiel, ohraničený z jednej strany stanicou (obsadenou výpravcom) a z druhej strany neobsadenou koncovou dopravňou nenadväzujúcou na žiadnu trať (koniec trate) a GVD je skonštruovaný pre kyvadlovú dopravu s jednou vlakovou súpravou, jazda vlaku na takejto trati sa riadi podľa nasledovných zásad:

a) dispečer nesmie dovoliť jazdu iného vlaku (PMD) dokiaľ nedôjde vlak opačného smeru;

b) dokiaľ nie je skončený posun medzi dopravňami;

c) vodič sa riadi zošitovým cestovným poriadkom pre príslušnú trať.

1096. V prípade mimoriadnosti dispečer vyrozumie vodiča o jej vzniku a o ďalšom postupe.

Vodič sa potom riadi príkazmi dispečera.

1097. Neobsadené

Dopravne so samovratnými výmenami

1098. V dopravniach so samovratnými výmenami sú Prevádzkovým poriadkom určené najviac dve dopravné koľaje (každá pre jeden smer). Pri riadnej činnosti samovratného zariadenia sú výmeny postavené z každého smeru na určené koľaje. V pomôckach GVD, ani pri mimoriadnostiach, sa nestanovuje poradie vchodu vlakov do dopravne, ale vždy musia byť určené čísla vchodových koľají. Určenú vchodovú koľaj smie zmeniť dispečer.

Predchádzanie alebo dostihnutie vlaku je možné určiť iba v dopravniach, kde je možné predchodený (dostihnutý) vlak prestaviť na inú dopravnú koľaj. Vodič vlaku, ktorý má byť predchodený alebo dostihnutý iným vlakom, smie správu o príchode vlaku do dopravne dať dispečerovi až po uvoľnení vchodovej koľaje a ak bol celý vlak prestavený na inú koľaj.

1099. Ak je dopravná koľaj nezjazdná alebo zostane obsadená vozidlami, ktoré sa nedajú pre poruchu prestaviť na manipulačnú koľaj, musí sa výmena smerujúca na túto koľaj vypnúť zo samovratnej činnosti, prestaviť a uzamknúť výmenovou zámkou na zjazdnú, voľnú koľaj. Táto skutočnosť sa vždy musí ohlásiť dispečerovi.

1100. V súprave hlavných kľúčov, musí byť kľúč s päťuholníkovým štítkom od stojanovej zámky samovratného zariadenia výhybky a kruhovým štítkom od dvojpolohovo uzamykateľnej zámky. Všetky stojanové zámky samovratného zariadenia musia byť rovnako natypované pre smer od začiatku ku koncu trate a iným typom pre opačný smer. Rovnaká zásada platí aj pre dvojpolohovo uzamykateľnú zámku.

1101. Neobsadené

Posun

1102. Vedúci posunu žiada súhlas na posun od dispečera slovami. ”***Tu dopravňa*** ....(názov dopravne), ***vedúci posunu od vlaku*** .....(číslo vlaku) .....(priezvisko vedúceho posunu) ***žiadam o udelenie súhlasu na posun od*** .. (čas). ***do*** .. (čas)”.

1103. Ak dispečer súhlasí s posunom a časom vykonania posunu, dá súhlas na posun slovami: ”***Áno súhlasím s posunom v ....***(názov dopravni) . ***od ....*** (čas) ***do ...*** (čas) **.....**(priezvisko dispečera).”

1104. Vedúci posunu musí ohlásiť skončenie posunu dispečerovi; ten smie dať súhlas na odchod vlaku zo susednej dopravne až po tomto hlásení.

Ak dispečer nedostal hlásenie o skončení posunu, smie dovoliť jazdu vlaku z dopravne susediacej s dopravňou, v ktorej dovolil posun, len po upozornení vodiča na túto skutočnosť rozkazom V .

1105. V nákladiskách a na vlečkách odbočujúcich zo šírej trate nemusí žiadať vedúci posunu dispečera o súhlas na posun ani mu ohlásiť jeho skončenie. Ak dôjde pri obsluhe nákladísk alebo vlečiek k prekročeniu plánovaného pobytu a ak je to možné, je povinný vedúci posunu ohlásiť dispečerovi každé prekročenie o 10 minút a viac a uviesť príčinu.

1106. Časový údaj povolenia na posun v dopravni vyznačí dispečer červenou vodorovnou čiarou v grafikone splnenej vlakovej dopravy.

1107. Neobsadené

Posun medzi dopravňami

1108. V grafikone splnenej vlakovej dopravy sa jazda posunujúceho dielu medzi dopravňami zakresľuje hnedo a označuje skratkou a číslom (napr. PMD 1 atď.). Čísla určuje dispečer, a to denne začínajúc číslom 1. Do poznámok uvedie typ traťového stroja, číslo HDV.

1109. Ak nevedie dispečer grafikon splnenej vlakovej dopravy, zapisuje PMD do Telefónneho zápisníka pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**.

1110. Neobsadené

Výluka koľaje

1111. Po súhlase dispečera na začatie výluky koľaje, zakreslí modrou vodorovnou čiarou, prípadne vlnovkou čas začiatku a ukončenia výluky koľaje v grafikone splnenej vlakovej dopravy. Ak nevedie grafikon splnenej vlakovej dopravy, zapíše čas začiatku a trvania výluky koľaje červeno do Telefónneho zápisníka pre **trať so zjednodušeným riadením dopravy**.

1112. Výmeny a výkoľajky pre jazdu vozidiel na vylúčenú koľaj obsluhuje zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel na vylúčenú koľaj alebo zamestnanec určený rozkazom o výluke.

1113. Zodpovedný zástupca objednávateľa výluky zapíše zjazdnosť a voľnosť traťovej koľaje a prípadné obmedzenie traťovej rýchlosti cez pracovné

miesto v Telefónnom zápisníku v dopravni, u dispečera, alebo výpravcu priľahlej stanice. Ak vykoná zápis v dopravni, poradové číslo a obsah zápisu ohlási dispečerovi. Po tomto ohlásení dispečer ukončí výluku.

1114. Neobsadené

XXXI. Kapitola
Mimoriadnosti počas jazdy vlaku
Nepredpokladané zastavenie vlaku na trati

1115. Ak zastavil vlak pre poruchu HDV a ak vodič predpokladá, že sa mu nepodarí odstrániť poruchu na hnacom vozidle, vyžiada si pomocné HDV.

1116. Ak nemôže vlak s vlakovým personálom pokračovať v ďalšej jazde, dá vodič podľa potreby návesť 106, **Zabrzdite úplne.** Pri vlakoch s diaľkovo ovládanými dverami ak vodič potrebuje privolať člena vlakového personálu, krátkodobo uvoľní diaľkové ovládanie dverí.

1117. Po mimoriadnom zastavení vlaku na šírej trati a ak vodič nezavolal člena vlakového personálu (vodiča od postrkového HDV), vodič po pominutí dôvodu zastavenia pokračuje v jazde.

Ak vodič po zastavení vlaku na trati zavolal člena vlakového personálu, pred odchodom z trate sa zachová celý postup predpísaný pre výpravu vlaku.

1118. Ak spozoruje vodič (vlakový personál), že by mohol byť **iný vlak ohrozený** poruchou koľaje, trakčného vedenia a podobne, musí poruchu ihneď ohlásiť jednej zo susedných staníc.

Ak nie je spojenie s výpravcom, vodič pokračuje v ďalšej jazde k najbližšiemu telefónu. Ak vodič spozoruje, že sa blíži vlak idúci smerom k tomuto miestu, dá ihneď návesť 49, **Stoj, protiidúcim dráhovým vozidlám** a zastaví svoj vlak.

1119. Vodič (vlakový personál) je povinný všetkými dostupnými prostriedkami vlak zastaviť, ak jazda vlaku nie je dovolená, ak je vlak niečím ohrozený, prípadne ak zistí, že jeho ďalšou jazdou by mohli byť ohrozené iné zariadenia (trakčné vedenie, návestidlo a pod.).Vodič ohlási prípad výpravcovi jednej zo susedných staníc.

Výpravca stanice, ktorý správu prijal, musí zabezpečiť, že na túto koľaj (koľaje) nebude do zistenia zjazdnosti vypravený žiadny vlak. Pokiaľ taký vlak vypravený už bol, musí výpravca oznámiť vodičovi, po ktorej koľaji a ktorým smerom vlak ide. Vodič mu ide urýchlene oproti a dáva návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami.** Až potom sa odoberie zistiť príčinu uviaznutia vlaku a o zistenej závade informuje výpravcu jednej zo susedných staníc (prednostne prednej stanice v smere jazdy vlaku) a dohodne s ním ďalší postup.

1120. Ak vodič nemá možnosť ohlásiť prípad výpravcovi, po zastavení

vlaku a zistení skutočného stavu na vlaku, vrátane zjazdnosti susednej koľaje, vodič pozoruje trať dopredu. Ak má vlak postrk, vodič postrkového HDV pozoruje trať dozadu. Ak vodič vlakového alebo postrkového HDV spozoruje, že sa po susednej koľaji blíži vlak, zastaví ho návesťou 50, **Stoj zastavte všetkými prostriedkami**.

1121. Ak vodič zistí v priebežnom brzdovom potrubí náhly pokles tlaku, najskôr označí čelo vlaku návesťou 49, **Stoj protiidúcim dráhovým vozidlám**, a odoberie sa zistiť príčinu náhleho poklesu tlaku. Ak zistí roztrhnutie vlaku utiahne všetky ručné brzdy v odtrhnutej časti vlaku. Po zabezpečení vlaku vyrozumie výpravcu (prednostne prednej stanice) a dohodne s ním ďalší postup.

1122. Vodič postrkového HDV v prípade náhleho poklesu tlaku v hlavnom potrubí priebežnej brzdy, zmení na postrkovom HDV návesť 98, **Koniec vlaku**, na návesť 49, **Stoj, protiidúcim dráhovým vozidlám**.

1123. Na dvojkoľajnej alebo súbežnej trati privolaný vodič postrkového HDV zoberie so sebou za tmy ručný lampáš s bielym svetlom a pozoruje, či nevznikla prekážka pre jazdu po susednej koľaji. Ak zistí prekážku na susednej koľaji oznámi túto skutočnosť, vodičovi vedúceho HDV.

1124. Ak bol privolaný vodič postrkového HDV, nesmie vodič vedúceho HDV uviesť vlak do pohybu a pokračovať v jazde, dokiaľ nedostane od vodiča postrkového HDV návesť 108, **Povoľte brzdy úplne,** čo je potvrdením toho, že sa vodič postrkového HDV vrátil na svoje stanovište.

1125. Ak ohlásil vodič zastavenie vlaku na trati, pre ďalšiu jazdu si musí vyžiadať súhlas od výpravcu stanice, do ktorej vlak ide. Výpravca smie dať tento súhlas, až **keď** o tejto jazde vlaku z trate vyrozumie traťové stanovištia (strážnikov trate dočasných stanovíšť pre ochranu pracovníkov pracujúcich na trati), ktorých sa ďalšia jazda týka.

1126. Ak si vodič nemôže vyžiadať súhlas výpravcu, smie vlak pokračovať v jazde cez priecestia s PZZ, ako cez priecestia ktoré nebudú uzavreté (uvedené do stavu “Výstraha").

1127. Neobsadené

Nepredpokladaný návrat vlaku z obvodu stanice

1128. Návrat vlaku z obvodu stanice sa vykonáva vždy ako posun, bez zmeny označenia začiatku a konca vlaku. Spôsob vykonania posunu dohodne vodič s výpravcom.

1129. Neobsadené

Nepredpokladaný návrat vlaku z trate

1130. Za návrat vlaku z trate sa považujú všetky prípady, keď posledné vozidlo odchádzajúceho vlaku prešlo úroveň vchodového návestidla pre opačný smer jazdy (t. j. vošlo na šíru trať).

1131. Nepredpokladaný návrat vlaku z trate môže byť so súhlasom alebo bez súhlasu výpravcu.

Pred návratom vlaku z trate vyrozumie vodič vlakový personál o tom, akým spôsobom sa bude návrat vlaku z trate vykonávať a zabezpečí ich rozmiestnenie po vlaku tak, aby bol zabezpečený nepretržitý návestný styk s vodičom (ak zamestnanec v čele vlaku nemá s vodičom rádiotelefónne spojenie).

1132. Neobsadené

Nepredpokladaný návrat vlaku z trate so súhlasom výpravcu

1133. Nepredpokladaný návrat vlaku z trate je pri možnom dorozumení s výpravcom dovolený len pri vlakoch s vlakovým personálom; pri vlaku bez vlakového personálu ak je na konci vlaku HDV ktorého vodič má možnosť prevziať pri návrate z trate povinnosti vedúceho HDV.

Výpravca vyrozumie o návrate všetkých traťových zamestnancov v medzistaničnom úseku a dá vodičovi súhlas na návrat s prípadnými príkazmi o spôsobe dovolenia jazdy vlaku do stanice.

1134 Výpravca musí vyrozumieť vodiča o platnosti (neplatnosti) oddielových návestidiel a o spôsobe, akým bude dovolená jazda vlaku do stanice.

1135. Neobsadené

Nepredpokladaný návrat vlaku z trate bez súhlasu výpravcu

1136. Ak sa nemôže vodič dorozumieť s výpravcom, smie vlak cúvať k najbližšiemu hlavnému návestidlu bez ohľadu na smer, pre ktorý platí. Čelo cúvajúceho vlaku musí však vždy zastaviť pred týmto návestidlom, aj keď návestí návesť dovoľujúcu jazdu.

1137. Ak je na konci vlaku činné HDV, prevezme pre návrat z trate toto

1138. Skôr ako začne vlak cúvať, vyšle vodič pred vlakom zamestnanca (posla). Vlak smie začať cúvať až po uplynutí 10 minút po odchode posla. Ten ide pred vlakom a je pripravený dávať v prípade potreby návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami.** Vlak cúva za poslom rýchlosťou najviac 5 $km.h^{-1}$ s pohotovosťou ihneď zastaviť. Pri cúvaní však treba prihliadnuť na počasie alebo iné okolnosti (poľadovica, záveje a pod.), ktoré by mohli mať vplyv na rýchlosť chôdze posla a podľa toho znížiť rýchlosť cúvania alebo oddialiť začiatok cúvania. Ak sa skráti medzi zamestnancom a vlakom vzdialenosť, musí byť cúvanie zastavené, pokiaľ sa opäť nedosiahne potrebná vzdialenosť.

1139. Po zastavení pri hlavnom návestidle musí sa vodič dorozumieť s výpravcom a vyžiadať si súhlas na ďalšiu jazdu. Ak aj naďalej sa nemôže s výpravcom dorozumieť, musí vodič predpokladať, že nastala jazda podľa rozhľadu. Vlak nesmie pokračovať v ďalšom cúvaní.

1140. Ak sa nemožno s výpravcom vopred dohodnúť, cúvanie vlaku je zakázané:

a) na tratiach s automatickým blokom;

b) ak má vlak rozkaz Op, časť B pre jazdu podľa rozhľadu a nevezie so sebou povolenku;

c) za zníženej viditeľnosti (hmla, fujavica a pod.).

1141. Neobsadené

Jazda vlaku po častiach

1142. Jazda vlaku po častiach pri vlaku bez vlakového personálu (alebo bez HDV na konci vlaku obsadeného vodičom) je dovolená len po príchode pomocného HDV. Pri zanechanej časti vlaku musí zostať člen vlakového personálu.

1143. Ak je nevyhnutne potrebné zanechať na trati vozne obsadené cestujúcimi, musí sa každý vozeň spoľahlivo zabezpečiť utiahnutím ručnej brzdy, ešte skôr, ako sa odpojí.

1144. Ak nebolo možné o jazde vlaku po častiach informovať výpravcu a vchodové návestidlo dovoľuje jazdu vlaku do stanice, musí vodič zastaviť pred krajnou vchodovou výhybkou. Ak je zhlavie obsadené zamestnancom, informuje o jazde po častiach výpravcu prostredníctvom tohto zamestnanca;

ak nie je zhlavie obsadené zamestnancom, počká vodič na pokyny výpravcu, ktorého na seba upozorní návesťou 131, **Zvolávanie všetkých zamestnancov.**

1145. Pred odchodom každej časti vlaku z trate sa musí vodič presvedčiť, či je odvážaná časť priebežne brzdená. Vodič pokračuje v jazde rýchlosťou, pre ktorú vyhovujú skutočné brzdiace percentá, najmenej pre rýchlosť 15 $km.h^{-1}$.

1146. Vodič ohlási pred jazdou prvej časti vlaku strážnikom oddielov a výpravcom susedných staníc, že časť vlaku zostáva na trati a oznámi polohu miesta zanechanej časti vlaku.

Ak nemôže vodič ohlásiť, že zanechal časť vlaku na trati, musí prvá časť zastaviť pred najbližším oddielovým návestidlom, i keď dovoľuje jazdu. Vodič vyrozumie ústne strážnika oddielu o jazde vlaku po častiach a ten vyrozumie ostatných strážnikov oddielov a oboch susedných výpravcov telefonicky. Ak tento strážnik oddielu nemôže vyrozumieť ostatných strážnikov oddielov a výpravcu, oznámi to vodičovi. Vodič potom musí zastaviť pred každým ďalším oddielovým návestidlom aj keď dovoľuje jazdu a každého strážnika oddielu vyrozumie osobitne.

1147. Na tratiach s automatickým blokom sa vodič riadi návesťami oddielových návestidiel.

1148. Na tratiach s poloautomatickým blokom pre jazdy jednotlivých častí vlaku (okrem jazdy poslednej časti vlaku s koncovými návestidlami) sa oddielové návestidlá neobsluhujú.

1149. Strážnik oddielu, po správe, že vlak ide po častiach, prestaví ihneď, a to ešte pred prechodom prvej časti vlaku oddielové návestidlo na návesť 1, alebo 32, **Stoj** a ďalšiu jazdu vlaku dovolí, ak je traťový oddiel voľný, privolávacou návesťou alebo ručnou privolávacou návesťou.

1150. Za odvážanými časťami sa odhlášky nedávajú.

1151. Vchodové návestidlo sa obsluhuje podľa predpisov pre obsluhu zabezpečovacích zariadení (tak, aby nebola daná odhláška hradlom).

1152. Výpravca vyrozumie ihneď o jazde vlaku po častiach zadnú stanicu a strážnikov oddielov a musí vykonať opatrenia, aby uzavretím vchodového návestidla nebola daná odhláška za časťou vlaku.

1153. Po príchode do stanice sa výpravca presvedčí, že časť vlaku došla celá.

1154. O všetkých jazdách jednotlivých častí vlaku musia byť vyrozumení závorári, ktorých sa tieto jazdy týkajú. Výpravca vyrozumie vodiča o nemožnosti vyrozumieť závorárov, prípadne ak im nemôže byť hlásený predvídaný odchod. Obdobne sa postupuje, ak nie je zabezpečená správna činnosť PZS.

1155. Ak si vodič nemôže vyžiadať súhlas výpravcu, smie vlak pokračovať v jazde cez priecestia s PZZ, ako cez priecestia ktoré nebudú uzatvorené (uvedené do stavu “Výstraha”). Počas ďalšej jazdy postupuje ako keby bol vyrozumený rozkazom Op.

1156. Posledná časť vlaku zastaví pred najbližším oddielovým návestidlom a vodič oznámi strážnikovi oddielu, že ide posledná časť vlaku. Strážnik oddielu vyrozumie telefonicky všetkých ostatných strážnikov oddielov a obidve susedné stanice. Až potom sa môžu obsluhovať všetky návestidlá a dávať odhlášky.

1157. Ak nemôže strážnik oddielu vyrozumieť strážnikov ostatných oddielov a oboch susedných výpravcov, oznámi to vodičovi; ten potom musí zastaviť pred každým oddielovým návestidlom a každého strážnika oddielu vyrozumieť osobitne.

1158. Na tratiach s poloautomatickým blokom sa musí odhláška hradlom doplniť telefonickou odhláškou, jedine platnou pre jazdu následného vlaku.

1159. Neobsadené

XXXII. Kapitola
Výluky koľají a zabezpečovacieho zariadenia

Všeobecné ustanovenia

1160. Pre plánované výluky koľají, zabezpečovacieho zariadenia a pevných zariadení elektrickej trakcie sa musí vypracovať a vydať rozkaz o výluke.

1161. V rozkaze o výluke sa okrem vedúceho práce a zodpovedného zástupcu objednávateľa výluky určí aj zamestnanec (zamestnanci) pre riadenie jazdy vozidiel na vylúčenú koľaj. Keď je výluka uskutočňovaná podľa súborného rozkazu o výluke, musia byť títo zamestnanci určení ďalekopisnou správou v Oznámení o povolených výlukách. Ak je to z prevádzkových dôvodov nevyhnutne potrebné (napr. choroba a pod.) je možné mená týchto zamestnancov zmeniť zápisom v Telefónnom zápisníku výpravcu zodpovedným vedúcim zamestnancom organizačnej jednotky (alebo vedúcim práce), ktorá výluku požaduje; rovnakým spôsobom sa určia títo zamestnanci aj pri nepredpokladanej výluke. Ak je treba, aby na pracovné miesto išli posunujúce diely z oboch susedných staníc, uvedú sa potrebné opatrenia v rozkaze o výluke.

Ak rozkazom o výluke nie je určené inak zamestnancom pre riadenie jazdy vozidiel je vedúci práce, alebo ním určený zamestnanec. Pri výlukových prácach menšieho rozsahu (udržovacie práce) môže byť zodpovedný zástupca objednávateľa výluky súčasne vedúcim prác. Pri rozsiahlych výlukách môže byť na riadenie súčinnosti rôznych zložiek určený ešte koordinátor.

1162. Rozkaz o výluke musí okrem iného riešiť otázky zaistenia bezpečnosti úrovňových priecestí, či je zabezpečený prenos návestí vlakového zabezpečovača, obmedzenie rýchlosti cez výhybky na šírej trati, zníženie traťovej rýchlosti ak je odlišná, určenie platnosti hlavných návestidiel odbočiek zo správnej koľaje, prípadne dočasné pomalé jazdy platné len pre nesprávnu koľaj, napäťové opatrenia pre výluku a pod.

1163. Pri vchodových návestidlách staníc, do ktorých sa posunujúce diely vracajú, sa zriadi (pokiaľ už nie je zriadené) telefónne, alebo rádiotelefónne spojenie s výpravcom.

1164. Bez rozkazu o výluke smie byť výpravcom zavedená len nepredpokladaná výluka:

a) na odstránenie prekážky (náhlej poruchy) ktorou by bola prerušená prevádzka;

b) ak mu bolo ohlásené, že stav zariadenia ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy;

c) výnimočne na vykonanie opravy alebo údržby zariadenia bez predpokladaného podstatného narušenia dopravy; takéto práce sa môžu vykonávať len vo vhodnej vlakovej prestávke.

Takúto výluku zavedie výpravca, ktorý má povolenku pre príslušný smer alebo príslušnú traťovú koľaj, výluku v stanici výpravca príslušnej stanice.

1165. Výpravca, ktorý dostane hlásenie o nezjazdnom mieste, vylúči ihneď koľaj, i keď pre ňu nemá povolenku. Ihneď zavolá susednú stanicu a traťové stanovištia a ohlási im: ***"Zadržte vlaky. Traťová koľaj*** (prvá, druhá traťová koľaj) ***s okamžitou platnosťou vylúčená.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".*** K správe pripojí príčinu výluky a uvedie polohu nezjazdného miesta. Ďalej výpravca postupuje ako pri plánovaných výlukách. Príčinu a rozsah nezjazdnosti ako i polohu nezjazdného miesta ohlási výpravca podľa povahy poruchy čo najrýchlejšie príslušným organizačným jednotkám (v mimopracovnom čase zamestnancom, ktorí majú pohotovosť).

1166. O plánovanej výluke vyrozumie výpravca staničných zamestnancov, traťové stanovištia, pochôdzkárov, prípadne ďalších zamestnancov, ktorých sa to týka.

1167. Výluka sa smie začať, až keď zodpovedný zástupca objednávateľa výluky oznámi že prípravné práce sú skončené.

V čase začatia výluky nesmie byť na koľaji, ktorá má byť vylúčená, žiadny vlak (PMD). Po tomto zistení smie výpravca vylúčiť koľaj a dať zodpovednému zástupcovi objednávateľa výluky súhlas na začatie prác. Bez súhlasu výpravcu sa nesmie začať s výlukovými prácami.

Súhlas na vypnutie zabezpečovacieho zariadenia smie dať výpravca, len keď je zabezpečovacie zariadenie v základnom stave.

1168. Výpravca, ktorý je oprávnený vylúčiť koľaj (skončiť výluku koľaje), zavolá susednú stanicu a všetky traťové stanovištia, prípadne odbočky a vylúči koľaj (skončí výluku) hlásením:

- ***"Traťová koľaj*** (prvá, druhá traťová koľaj) ***medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***od*** ..... (čas) ***vylúčená.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***
- ***"Výluka traťovej koľaje (prvej, druhej traťovej koľaje) medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***skončená o*** ..... (čas)***.*** ..... (priezvisko výpravcu)***".***

Susedná stanica hlásenie opakuje a pripojí: *"**Rozumiem**.* ..... (priezvisko výpravcu)*."* Ostatné stanovištia (odbočky) potvrdia hlásenie slovom *"**Rozumiem**"* a pripoja názov stanovišťa (odbočky).

Ak ide o výluku len časti traťovej koľaje, je nutné vymedziť v hlásení túto časť, napr.: ***"Traťová koľaj medzi .....*** (určené miesto) ***a .....*** (určené miesto) ***od*** (čas) ***vylúčená***. (priezvisko výpravcu)*".*

1169. V hlásení o začatí a skončení napäťovej výluky trakčného vedenia sa použijú tieto znenia:

- ***"Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje*** (prvej, druhej traťovej koľaje) ***medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***začatá o*** ..... (čas)**.** ..... (priezvisko výpravcu)***".***
- ***"Napäťová výluka trakčného vedenia traťovej koľaje*** (prvej, druhej traťovej koľaje) ***medzi stanicami*** ..... (názvy staníc) ***skončená o*** *.....(čas)**.** ..... (priezvisko výpravcu)**".***

1170. Ihneď po začatí výluky zavesia výpravcovia v priľahlých staniciach varovné štítky na miesto určené Prevádzkovým poriadkom. Hlásenie o vylúčení (a skončení výluky) koľaje zapíšu červeno na najbližší voľný dvojriadok Dopravného denníka, ostatní zamestnanci do Telefónneho zápisníka. Po skončení výluky výpravcovia v oboch staniciach odstránia varovný štítok.

1171. Začiatok a skončenie výluky ohlási výpravca vlakovému (kontrolnému) dispečerovi. Výpravcovia oboch susedných staníc ohlásia začatie a skončenie výluky zúčastneným staničným a traťovým zamestnancom.

1172. Pri nepravidelnostiach v doprave rozhodne vlakový (kontrolný) dispečer, ktoré zmeškané vlaky pôjdu ešte pred začatím výluky a ktoré na skončenie výluky vyčkajú vo vhodných staniciach.

Začiatok výluky môže zodpovedný zástupca objednávateľa výluky odsunúť len v celkom výnimočných a odôvodnených prípadoch, a to vždy len so súhlasom kontrolného dispečera, ktorý tiež dáva súhlas na prípadné neskoršie skončenie výluky. Ak sa výluka nebude konať vôbec, ohlási to zodpovedný zástupca objednávateľa výluky najmenej v predchádzajúci deň výluky kontrolnému dispečerovi. Pokiaľ nebude možné výluku z dopravných dôvodov povoliť, oznámi to čo najskôr kontrolný dispečer zodpovednému zástupcovi objednávateľa výluky (pri napäťovej výluke aj elektrodispečerovi).

Všetky zmeny v časovom vymedzení výluky povolené kontrolným dispečerom (napr. výluka začne neskôr, skončí neskôr, nebude sa konať a pod.) oznámi kontrolný dispečer zodpovednému zástupcovi objednávateľa výluky,

vlakovému dispečerovi (pri napäťovej výluke aj elektrodispečerovi) a výpravcovi, ktorý je oprávnený začať výluku. Výpravca oznámi tieto zmeny susednej stanici, dispozičným (východiskovým) staniciam a všetkým zúčastneným zamestnancom.

1173. Prerušiť výluku a dovoliť jazdu vlaku (o ktorom sa vopred neuvažovalo) cez pracovné miesto je možné len vtedy, ak na to dá súhlas zodpovedný zástupca objednávateľa výluky (pri napäťovej výluke aj elektrodispečer), po predchádzajúcom súhlase vedúceho prác, ktorý určí tiež podmienky pre túto jazdu (rýchlosť a pod.).

Pre prerušenie výluky platia rovnaké ustanovenia ako pre skončenie a začatie výluky.

1174. Po skončení práce a odchode posunujúcich dielov z pracovného miesta zodpovedá zodpovedný zástupca objednávateľa výluky za zjazdnosť a voľnosť traťovej koľaje v celom medzistaničnom úseku určenom v rozkaze o výluke. Zodpovednému zástupcovi objednávateľa výluky zodpovedá za voľnosť traťovej koľaje zamestnanec (zamestnanci) pre riadenie jazdy vozidiel a za zjazdnosť traťovej koľaje vedúci práce. Podmienkou pre skončenie výluky je aj hlásenie o zapnutí PZS oprávneným zamestnancom určeným rozkazom o výluke. Odchýlky rieši rozkaz o výluke. Zjazdnosť a voľnosť traťovej koľaje a prípadné prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti cez pracovné miesto oznámi zodpovedný zástupca objednávateľa výluky výpravcovi stanice určenej rozkazom o výluke, alebo pri nepredpokladanej výluke výpravcovi jednej zo susedných staníc, a to zápisom do Telefónneho zápisníka. Elektrodispečer ohlási tieto mimoriadnosti dispečerským príkazom výpravcom dotknutých staníc. Odchylný spôsob oznámenia (zápisu) sa môže povoliť rozkazom o výluke, prípadne v ďalekopisnej správe v Oznámení o povolených výlukách, podľa súborného rozkazu o výluke (napr. skončenie výluky telefonicky, rádiotelefonicky).

1175. Neobsadené

Preprava cestujúcich a nákladov pri nezjazdnosti trate

1176. O zastavení vlakovej dopravy a o jej opätovnom začatí (a to aj pri plánovaných prerušeniach) vyrozumie dopravca v súčinnosti s GR ŽSR verejnosť prostredníctvom hovorcu tlačou, rozhlasom a pod.

1177. Neobsadené

Napäťové výluky trakčného vedenia

1178. Napäťová výluka trakčného vedenia sa môže konať len so súhlasom elektrodispečera.

Začatie a skončenie napäťovej výluky trakčného vedenia zariadi výpravca určenej stanice po dohode s elektrodispečerom. Výpravca sa postará o vyrozumenie výpravcov všetkých staníc vypnutého úseku a oboch staníc susediacich s týmto úsekom a vyrozumie aj zamestnancov v stanici ktorých sa to týka. Umiestnenie potrebných návestidiel na elektrickú prevádzku zabezpečí oprávnený zamestnanec na príkaz elektrodispečera.

Pri napäťovej výluke trakčného vedenia nad vylúčenou koľajou sa návestidlá pre elektrickú prevádzku neumiestňujú.

1179. Pri napäťovej výluke trakčného vedenia obsluhujú úsekové odpojovače oprávnení zamestnanci podľa príkazov elektrodispečera.

1180. Ak je nevyhnutne potrebné pre vypnutie napätia obslúžiť úsekové odpojovače preklenujúce elektrické delenie medzi šírou traťou a stanicou (odbočkou), zistia výpravcovia, či sa v elektrickom delení nenachádza HDV elektrickej trakcie a oznámia to elektrodispečerovi.

Po splnení všetkých podmienok dá elektrodispečer súhlas na začatie prác priamo oprávnenému zamestnancovi údržby trakčného vedenia a vedúcim prác ostatných organizácií prostredníctvom zamestnanca vykonávajúceho dozor.

1181. Skončenie práce oznámi oprávnený zamestnanec priamo elektrodispečerovi. Ten zariadi obdobne podľa ustanovení predchádzajúceho článku potrebné manipulácie a oznámi potom výpravcovi určenej stanice, že napäťová výluka trakčného vedenia smie byť skončená.

1182. Pri nepravidelnostiach v doprave alebo ak treba napäťovú výluku oddialiť alebo prerušiť, postupuje sa obdobne ako pri výluke koľaje, s tým rozdielom, že je vždy potrebná dohoda výpravcu určenej stanice, vlakového dispečera, elektrodispečera a zodpovedného zástupcu objednávateľa výluky (vedúceho práce).

1183. Poruchu trakčného vedenia na šírej trati a v stanici oznámi výpravca ihneď elektrodispečerovi a vlakovému dispečerovi. Elektrodispečer urobí potrebné opatrenia na odstránenie poruchy pri zavedení nepredpokladanej napäťovej výluky trakčného vedenia, prípadne i nepredpokladanej výluky koľaje. Pre zavedenie a skončenie nepredpokladanej výluky platia predchádzajúce články.

1184. O nepredpokladanej napäťovej výluke trakčného vedenia staničnej koľaje vyrozumie výpravca zamestnancov, ktorých sa to týka a zariadi umiestnenie prenosných návestidiel s návesťou 138, **Koľaj bez trakčného vedenia**. Tieto návestidlá sa umiestnia na oboch zhlaviach vedľa poslednej výhybky, ktorá sa ešte môže prechádzať so zdvihnutým zberačom.

Na koľaje, ktorých trakčné vedenie je bez napätia, nesmie byť dovolená jazda HDV so zdvihnutým zberačom.

1185. Umiestnenie potrebných návestidiel pre elektrickú prevádzku zabezpečí oprávnený zamestnanec. Počas osadenia týchto návestidiel musí byť vlak o ich umiestnení vyrozumený rozkazom V najneskôr v susednej stanici, prípadne ak to dovoľuje Prevádzkový poriadok pri vchodovom návestidle.

1186. Neobsadené

Udržovanie dopravy pri napäťovej výluke trakčného vedenia

1187. Ak je v stanici vypnutá časť trakčného vedenia a vlak môže podľa sklonových pomerov v obvode stanice vojsť do vypnutej časti alebo ňou prejsť zotrvačnosťou, smie sa takáto jazda dovoliť za podmienky, že vlak bol o tom vyrozumený rozkazom V. Pod pojmom jazda zotrvačnosťou v tomto prípade sa rozumie jazda vlaku riadená HDV elektrickej trakcie so stiahnutým zberačom. Činné HDV elektrickej trakcie musia byť o jazde zotrvačnosťou vyrozumené rozkazom V. Pri predpokladanom vypnutí trakčného vedenia vyrozumie o tejto jazde všetkých vodičov dotknutých vlakov dispozičná stanica (východisková stanica, ak je bližšie), pri nepredpokladanom vypnutí trakčného vedenia stanica, kde vlak naposledy zastavuje, najneskôr však stanica susedná. Za vyrozumenie o jazde zotrvačnosťou zodpovedá výpravca stanice s vypnutým trakčným vedením. Preto nesmie výpravca dovoliť jazdu vlaku s HDV elektrickej trakcie, dokiaľ nedostal správu o tom, že vlak bol vyrozumený.

Stanice, v ktorých sú jazdy zotrvačnosťou dovolené, sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov** (vrátane udania smeru a prípadne i ďalších podmienok).

Za správne osadenie návestidiel pre elektrickú prevádzku zodpovedá oprávnený zamestnanec pre údržbu TV. Dovtedy, kým budú tieto návestidlá osadené, sa vodiči vyrozumievajú rozkazom V i o tom, že návestidlá pre elektrickú prevádzku nie sú dosiaľ osadené.

1188. Ak má odísť vlak z koľaje na ktorej je trakčné vedenie bez napätia, môže ho vytlačiť HDV inej trakcie tak, aby HDV elektrickej trakcie bolo za

elektrickým delením. Pred vytlačením vlaku sa vykoná pomocou HDV inej trakcie úplná skúška brzdy, ak je predpísaná; po vytlačení sa v tomto prípade vykoná s HDV elektrickej trakcie jednoduchá skúška brzdy a až potom možno odpojiť HDV inej trakcie.
Po vytlačení vlaku zo stanice a po odpojení HDV, ktoré vlak vytlačilo, smie vodič vedúceho HDV uviesť vlak do pohybu len keď dostane návesť 114, **Súhlas na odchod**, od prvého člena vlakového personálu. Pri vlaku bez vlakového personálu musí túto návesť dať zamestnanec, ktorý vlak do miesta zastavenia sprevádza.
Ak neklesne tlak v hlavnom vzduchojeme vedúceho HDV pod 5 barov, nemusí sa pred vytlačením ani po vytlačení vykonať skúška priebežnej brzdy. Vodič o tom musí vyrozumieť výpravcu. V tomto prípade nemusí byť HDV nezávislej trakcie, vykonávajúce vytlačenie, k vlaku privesené a vlak nemusí na trati zastaviť.

O spôsobe vytlačenia zo stanice musí byť vodič vyrozumený.

1189. Neobsadené

XXXIII. Kapitola
Jazdy vozidiel na vylúčenú koľaj

1190. Na vylúčenú koľaj môže byť dovolená len jazda vozidla určeného na:

a) vykonanie alebo zabezpečenie prác pri údržbe, oprave alebo obnove stavieb dráhy;

b) zistenie zjazdnosti koľaje;

c) odstránenie prekážky spôsobujúcej nezjazdnosť koľaje.

1191. Na vylúčenú koľaj je dovolená jazda aj niekoľkých posunujúcich dielov v slede (nespojené traťové stroje sa považujú za samostatný posunujúci diel).

Posunujúce diely pri jazde na pracovné miesto a pri návrate späť môžu byť spojené do jedného alebo niekoľkých celkov.

1192. Príkaz na odchod na vylúčenú koľaj dáva vodičovi zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel a to po súhlase od výpravcu, daného buď priamo alebo prostredníctvom výhybkára.

1193. Jazda vozidiel na vylúčenú a z vylúčenej koľaje sa neuvádza v žiadnej dokumentácii.

1194. Jazdy vozidiel v slede na vylúčenú koľaj a z vylúčenej koľaje sa zabezpečujú a vykonávajú ako posun. Ustanovenia platné pre posun za označník a posun medzi dopravňami pre takýto posun neplatia.

Po odchode posunujúcich dielov v slede na vylúčenú koľaj, môžu výpravcovia oboch susedných staníc dovoliť jazdu ďalším posunujúcim dielom na túto koľaj len so súhlasom zamestnanca pre riadenie sledu. Počas týchto jázd nesmie zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede povoliť posun z pracovného miesta smerom k stanici. Činnosť ďalších posunujúcich dielov je riadená vedúcim práce (vedúcim pracoviska).

1195. Rýchlosť jazdy vozidiel na vylúčenú a z vylúčenej koľaje musí byť upravená tak, aby boli splnené podmienky jazdy podľa rozhľadu. Pri jazde smie ísť rýchlosťou maximálne 40 $km.h^{-1}$ ak je posunujúci diel ťahaný, 30 $km.h^{-1}$ ak je posunujúci diel tlačený. Ďalšie posunujúce vozidlá idúce v slede rýchlosťou najviac 15 $km.h^{-1}$, ak rozkaz o výluke alebo vedúci práce neurčí rýchlosť nižšiu.

Ak idú posunujúce diely v slede na pracovné miesto zo susedných staníc proti sebe, musia ísť posledných 100 m pred miestom zastavenia rýchlosťou

najviac 10 km.h^{-1}. Vodiči musia byť vyrozumení o mieste zastavenia na šírej trati (kilometrická poloha zastavenia čela posunujúceho dielu) a musia zastaviť najmenej 200 m od seba.

1196. Miesto zastavenia vozidiel na pracovnom mieste určí vedúci práce kilometrickou polohou. Tiež zodpovedá za správne vyrozumenie vodičov.

1197. Pri vypisovaní rozkazu V pre vodiča posunujúceho dielu, v riadku pre číslo vlaku sa uvedie skratka “P” a číslo poradia posunujúceho dielu v slede. Za správne napísanie a odovzdanie rozkazu V zodpovedá zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede.

1198. Po zastavení na pracovnom mieste možno posunovať len na rozkaz vedúceho práce (vedúceho pracoviska) daný priamo vedúcemu posunu (vodičovi alebo traťovému strojníkovi). Ak sa má posunovať s najbližším vozidlom smerom k východiskovej stanici posunujúcich dielov, pre takýto posun je potrebný i súhlas zamestnanca pre riadenie sledu. Posun proti susednému posunujúcemu dielu (pri jazde v slede proti sebe) sa smie vykonať len so súhlasom vedúceho práce po dohode s vedúcimi pracovísk.

1199. Na pracovnom mieste sa smie posunovať rýchlosťou, ktorú určí vedúci práce, najviac 15 km.h^{-1}. Pred uvedením posunujúceho dielu do pohybu, musí dať vodič vždy návesť 104, **Pozor.**

1200. Ak nemôže výpravca vyžiadať od zamestnanca pre riadenie jazdy vozidiel v slede súhlas na posun za označník (za obvod stanice), nesmie takýto posun dovoliť.

1201. Zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede po dohode s vedúcim práce musí výpravcovi pri posune za označník (za obvod stanice) oznámiť kilometrickú polohu miesta, pokiaľ možno najďalej posunovať. O kilometrickej polohe tohto miesta musí byť posunujúci diel vyrozumený rozkazom V “Posun povolený najďalej do km .....".

1202. Do ohlásenia skončenia posunu za označník (za obvod stanice) nesmie zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede povoliť posun z pracovného miesta smerom ku stanici, pokiaľ sa o tom skôr s výpravcom nedohodol a nedostal od neho súhlas.

1203. Na prevádzkovanej koľaji je dovolené posunovať smerom k vylúčenej koľaji najďalej po návesť 51a, **Stoj.** Posun za túto návesť alebo za výhybku, bezprostredne susediacu s vylúčenou koľajou, je dovolený len so súhlasom zamestnanca pre riadenie jazdy vozidiel v slede, ktorému musí výpravca oznámiť aj čas trvania a čas skončenia takého posunu.

Posun na vylúčenej koľaji v stanici je dovolený len k miestu, kde je umiestnená návesť 51a, **Stoj**, kryjúca vylúčené miesto, alebo k námedzníku výhybky (k hrotu odvratnej výhybky, výkoľajky), bezprostredne susediacej s vylúčenou koľajou.

Pri súčasnej výluke traťovej a staničnej koľaje sa postupuje ako pri výluke staničnej koľaje.

1204. V rozkaze o výluke, prípadne ak sa výluka vykonáva podľa súborného rozkazu o výluke, ďalekopisnou správou v Oznámení o povolených výlukách, sa určia podmienky pre zaistenie bezpečnosti dopravy na priecestiach pri jazde posunujúcich dielov na vylúčenej koľaji, prípadne i v priebehu práce (posunu) na pracovnom mieste.

Pri neplánovaných výlukách koľají určí dopravné opatrenia, podľa predchádzajúceho odseku výpravca tej stanice, z ktorej pôjdu vozidlá na vylúčenú koľaj.

1205. O návrate posunujúcich dielov z vylúčenej koľaje, sa dohodne zamestnanec pre riadenie jazdy vozidiel v slede s výpravcom. Prvý posunujúci diel **musí vždy** zastaviť pred vchodovým návestidlom (v úrovni vchodového návestidla). Vchod posunujúcich dielov z vylúčenej koľaje riadi zamestnanec pre riadenie vozidiel v slede zo stanovišťa, z ktorého môže byť v trvalom styku s výhybkárom (výpravcom), pre prípadné zastavenie posunu.

V staniciach, kde nie je zhlavie obsadené výhybkárom, zaujme zamestnanec pre riadenie vozidiel v slede také miesto, odkiaľ je možné trvalé telefónne spojenie (rádiotelefónne) s výpravcom pri súčasnej možnosti riadiť posun. Prípadné ďalšie podmienky (napr. pri obsadení zhlavia výhybkárom a pod.) sa určia v rozkaze o výluke.

Ustanovenia predchádzajúcich odsekov platia i pre návrat samostatne idúceho posunujúceho dielu z vylúčenej koľaje. O spôsobe vchodu do stanice (cestou posunu) sa po zastavení pri vchodovom návestidle tento zamestnanec dohodne s výpravcom (telefonicky, rádiotelefonicky, prípadne iným vhodným spôsobom, ktorý bol dohodnutý pred odchodom na trať).

1206. Pre jazdy traťových strojov na pracovných koľajach (traťových koľajach vo výstavbe) platia ustanovenia pre jazdy vozidiel na vylúčenú koľaj.

1207. Neobsadené

XXXIV. Kapitola
Traťové stroje
Jazdy traťových strojov

1208. Vodič traťového stroja je zodpovedný za bezpečnosť jazdy a za bezpečnosť osôb a nákladov dopravovaných traťovým strojom. Je nadriadený všetkým zamestnancom prepravujúcim sa traťovým strojom a zodpovedá za všetky dopravné opatrenia počas jazdy i za pobytu v stanici.

1209. Ak je spojených viac traťových strojov, vodič prvého traťového stroja zodpovedá za jazdu celej súpravy vozidiel.

1210. Za dodržanie podmienok technického charakteru (najväčší sklon, najmenší polomer oblúka, najvyššia dovolená rýchlosť, spájanie a pod.) pre jednotlivé typy traťových strojov zodpovedá vodič.

1211. Na každom traťovom stroji (okrem podvozkov ŽP-1, Vz-53, ZPK Mamatej) musí byť nápis na obidvoch bočných stranách označujúci typ vozidla.

1212. Traťový stroj s vlastným pohonom pojazdu musí byť vybavený kľúčom ku skrinkám s telefónmi.

1213. Traťový stroj sa môže dopravovať:

a) ako vlak (PMD) s vlastným pohonom pojazdu;

b) ako vlak s použitím HDV;

c) zaradením vo vlaku;

d) bez dopravných opatrení (ľahké koľajové prostriedky).

1214. Traťový stroj pri doprave ako vlak alebo ako PMD (bez vlakového zabezpečovacieho zariadenia) musí byť vždy obsadený traťovým strojníkom a zamestnancom spôsobilým v prípade potreby zastaviť a zaistiť traťový stroj.

1215. Traťový stroj, ktorý v súčinnosti s koľajovými obvodmi zaručuje správnu činnosť zabezpečovacieho zariadenia je na bočných stranách označený červeným písmenom **A** na bielom podklade.

Vodič traťového stroja spoľahlivo neovplyvňujúceho koľajové obvody musí pred jazdou na túto skutočnosť upozorniť výpravcu.

Ž 1

Výpravca musí v stanici s koľajovými obvodmi, izolovanými koľajnicami, alebo koľajovými dotykmi vyrozumieť o jazde tohto vozidla včas všetkých zamestnancov, ktorí pre túto jazdu obsluhujú zabezpečovacie zariadenie. Títo zamestnanci spolu s výpravcom musia za pobytu a za jazdy traťového stroja starostlivo sledovať (ak je potrebné aj presvedčiť sa v koľajisku) či je zabezpečovacie zariadenie predpísaným spôsobom ovplyvňované, t. j. či sa prejavuje na koľajovej doske (alebo na inom podobnom zariadení) predpísaným spôsobom skutočné obsadenie výhybiek a koľají, či hradlové relé izolovaných koľajníc (koľajových dotykov), alebo samočinný uzáver výmen sa predčasne nevybavili a pod.

V staniciach s koľajovými obvodmi musia zamestnanci obsluhujúci zabezpečovacie zariadenie sledovať, či sa na koľajovej doske (alebo na inom podobnom zariadení) za pobytu traťového stroja v stanici, prípadne pri posune, prejavuje predpísaným spôsobom skutočné obsadenie koľají a výhybiek.

Ak nevidí zamestnanec obsluhujúci staničné zabezpečovacie zariadenie s koľajovými obvodmi na výhybky, môžu sa výhybky pri posune prestavovať až na rozkaz vedúceho posunu, ktorý dá priamo alebo návesťou 78, **Výhybka je uvoľnená.** O tom rozhodne a zúčastnených zamestnancov vyrozumie výpravca. Ďalšie prípadné podmienky vyplývajúce z miestnych pomerov sa uvedú v Prevádzkovom poriadku.

Prevádzkové poriadky diaľkovo obsluhovaných dopravní stanovia, kedy pri jazde tohto traťového stroja cez dopravňu smú byť výhybky obsluhované (napr. až keď výpravca dostane správu z traťového stanovišťa za dopravňou alebo od vodiča, že traťový stroj minul stanovište a pod.).

Traťový stroj, ktorý nie je označený červeným písmenom **A**, smie ísť ako vlak alebo sa smie dopravovať vo vlaku len za podmienky, že bude dopravovať (že za ním bude vo vlaku zaradené) najmenej jedno vozidlo normálnej stavby (t. j. vozidlo s najmenšou hmotnosťou na nápravu 3,5 t v prípade klátikovej brzdy alebo 5 t v ostatných prípadoch). V prípade, že pripojené vozidlo normálnej stavby nespĺňa predchádzajúcu podmienku najmenšej hmotnosti na nápravu, musí byť za traťový stroj zaradené ešte ďalšie ľubovoľné vozidlo; taká súprava vozidiel musí ukončiť jazdu vždy celá (nesmie byť v priebehu dopravy delená) a v stanici musí zastaviť tak, aby koniec vlaku bol od príslušného námedzníka vzdialený na dĺžku 2 vozňov (asi 20 m). Za splnenie týchto podmienok zodpovedá vodič.

1216. Ak musí byť traťový stroj s dvomi kabínami pri jazde ako vlak (PMD) obsadený vodičom na zadnom stanovišti v smere jazdy a predná kabína znemožňuje vodičovi výhľad na trať, musí byť predná kabína obsadená ďalším odborne spôsobilým zamestnancom. Zamestnanec v prednej kabíne zodpovedá za sledovanie trate, návestidiel a návestí, za dávanie potrebných návestí húkačkou a v prípade, že z prednej kabíny je možné ovládať tlakovú brzdu, tiež za včasné zastavenie pred koľajovými vozidlami, prípadne podľa možností i pred inou prekážkou. S vodičom na zadnom stanovišti musí mať trvalé priame spojenie a obidvaja zamestnanci sú povinní si navzájom hlásiť pozorované návesti; vodič na zadnom stanovišti musí okamžite reagovať podľa všetkých pokynov zamestnanca v prednej kabíne a pri strate spojenia je povinný traťový stroj ihneď zastaviť. Vodič traťového stroja môže pokračovať v ďalšej jazde až po dohode so zamestnancom v prednej kabíne o spôsobe dávania návestí.

Ak sa musí posunovať s traťovým strojom, ktorého vodič má obmedzený výhľad (v zamýšľanom smere jazdy, napr. pri tlačení vozidiel, prípadne na zamestnancov, ktorí dávajú vodičovi príslušné návesti), musí byť traťový stroj pre tento posun obsadený odborne spôsobilým zamestnancom, ktorý bude z miesta dobrého výhľadu opakovať vodičovi príslušné návesti.

1217. Vodič traťového stroja ktorý nejde ako vlak, smie vzhľadom na rozhľadové a traťové pomery s ohľadom na náklad a poveternostné podmienky ísť len takou rýchlosťou, aby mohol bezpečne zastaviť na vzdialenosť rovnajúcu sa dĺžke voľnej koľaje, ktorú vidí pred traťovým strojom, za súčasného rešpektovania podmienok uvedených pre príslušný typ vozidla.

1218. Pri práci traťových strojov na dvojkoľajných a súbežných tratiach nesmie byť na súbežnú koľaj vypravený vlak, ktorý vezie zásielku s prekročenou nakladacou mierou pre ktorú platí zákaz stretnutia s akýmikoľvek vozidlami na susednej (súbežnej) koľaji na trati, ak nie sú pre jednotlivé typy traťových strojov nariadené ďalšie (i prísnejšie) obmedzenia.

Ak je pri jednotlivých typoch traťových strojov nariadené, aby pozdĺž ich pracoviska išli vlaky po susednej koľaji zníženou rýchlosťou:

a) uvedie sa na žiadosť zodpovedného zástupcu objednávateľa výluky príslušné zníženie rýchlosti vo výlukovom rozkaze (súbore rozkazov o výluke) v dopravnej časti v znení rozkazov V;
b) ak nie je príslušné zníženie rýchlosti v rozkaze o výluke uvedené, prípadne ak pracuje traťový stroj vo vlakovej prestávke, vyrozumie vedúci prác výpravcov susedných staníc o kilometrickej polohe pracoviska traťového stroja a uvedie i rýchlosť vlaku, pri jazde po susednej koľaji. Výpravca vyrozumie vodičov rozkazom V alebo požiada o ich vyrozumenie výpravcu stanice dispozičnej alebo východiskovej;

c) ak nie je pre prácu traťového stroja v stanici vydaný rozkaz o výluke (súbor rozkazov o výluke), rozhodne vedúci prác v prípadoch, kde je osová vzdialenosť medzi susednými dopravnými koľajami menšia ako 5 m, či je potrebné zaviesť zníženie rýchlosti vlakov po susednej koľaji; v tom prípade sa musia vodiči vyrozumievať podľa ustanovení odseku b).

Za určenie potrebného zníženia rýchlosti (obmedzenia) zodpovedá zodpovedný zástupca objednávateľa výluky a vedúci prác; zníženie rýchlosti sa neoznačuje návestidlami pre dočasné obmedzenie rýchlosti, vodiči sa vyrozumievajú iba podľa odseku b).

1219. Neobsadené

Jazdy traťových strojov počas údržby trakčného vedenia

1220. Trakčné vedenie kontrolujú a drobné poruchy ihneď odstraňujú na to určení zamestnanci traťovým strojom na údržbu trakčného vedenia.

1221. Na opravy trakčného vedenia môže byť zavedený služobný vlak. Pre jazdy tohto vlaku platia obdobné ustanovenia ako pre iné služobné vlaky, pokiaľ ďalej nie je stanovené inak.

Pre jazdy traťových strojov a služobných vlakov na opravu a údržbu TV platia tieto ďalšie ustanovenia:

a) na zaistenie bezpečnosti na priecestiach výpravca vyrozumie vodiča rozkazom Op, časť A, pre všetky zabezpečené priecestia; povinnosti závorárov tým nie sú dotknuté;

b) ak, vzhľadom na povahu činnosti, treba tlačiť vlak späť, vykoná sa taká jazda ako posun a ako posun sa vlak vráti späť do miesta pôvodného zastavenia. Vedúci posunu vyrozumie o posune ústne strážnika oddielu. Pred priecestím s mechanickými závorami vlak zastaví a ďalší pohyb dovolí až po dohode so zamestnancom obsluhujúcim PZZ; prípadne keď zabezpečil stráženie priecestia. Pri posune cez priecestie s PZS zabezpečí vždy stráženie priecestia vedúci posunu;

c) výpravca stanice, do ktorej vlak ide, oznámi príchod traťového stroja pre údržbu trakčného vedenia výpravcovi zadnej stanice, strážnikom trate a zamestnancom obsluhujúcim PZZ; až po tomto hlásení smie vypraviť vlak (PMD);

d) ak sú členovia pracovnej čaty na pracovnej plošine, vlak smie ísť rýchlosťou najviac 15 $km.h^{-1}$ bez nárazov a prudkého brzdenia alebo rozbiehania; vedúci práce o tom vyrozumie vodiča traťového stroja bezpečnostným štítkom s nápisom: **"Pracovná plošina obsadená"**; bezpečnostný štítok vodič umiestni na pulte riadenia.

1222. Ak na prehliadku alebo na odstránenie poruchy trakčného vedenia treba vypnúť napätie, požiada o to vedúci práce elektrodispečera, a to priamo alebo prostredníctvom výpravcu. Opatrenia potrebné pre zabezpečenie prevádzky pri napäťovej výluke nariadi elektrodispečer obom výpravcom susedných staníc.

1223. Neobsadené

Podmienky pre dopravu a zaraďovanie traťových strojov do vlaku

1224. Podmienky pre dopravu a zaraďovanie traťových strojov do vlaku, oznámi odosielateľ traťového stroja dopravcovi.

1225. Dopravca musí informovať do úvahy prichádzajúcich dopravných zamestnancov na prípadné obmedzenia podmienok dopravy traťových strojov.

1226., - 1229. Neobsadené

Odstavenie traťových strojov

1230. Na odstavenie traťových strojov sa prednostne používajú slepé koľaje, koľaje chránené výkoľajkou alebo odvratnou výhybkou, prípadne koľaje, na ktoré je znemožnená jazda koľajových vozidiel uzamknutím príslušných výhybiek výmenovými, prípadne prenosnými zámkami.

Ak sa nedajú výnimočne traťové stroje odstaviť podľa predchádzajúceho odseku, prípadne ich nemožno umiestniť na koľaji chránenej z obidvoch strán vozňami zabezpečenými proti neúmyselnému pohybu utiahnutím ručných brzd, musí sa umiestniť z každého možného smeru jazdy vo vzdialenosti najmenej 5 m pred prvým odstaveným dráhovým vozidlom prenosná výkoľajka, záchytný podval alebo iné podobné zariadenie. Pri tomto zariadení sa umiestni prenosná návesť 51a, **Stoj.**

1231. Odstavené traťové stroje je potrebné zaistiť proti náhodnému pohybu podľa článku o zaisťovaní vlakových súprav alebo ich častí.

1232. Za riadne zabezpečenie traťového stroja proti náhodnému pohybu, jeho krytie a za odstránenie zariadenia proti náhodnému pohybu a prenosných návestidiel pred uvedením traťového stroja do pohybu, zodpovedá vodič traťového stroja alebo sprievodca sprevádzajúci traťový stroj.

1233. Odstavenie traťového stroja, ako aj spôsob jeho zabezpečenia uvedie výpravca v odovzdávke služby s udaním čísla koľaje.

1234. Neobsadené

Ľahké koľajové prostriedky

1235. Ľahké koľajové prostriedky (ľahké zatáčačky, ručné pojazdné rozchodky, zariadenie pre nanášanie reflexných farieb na koľajnice a pod.) sú zariadenia, ktoré sa svojím charakterom (malou hmotnosťou, prípadne jednoduchým pojazdom) približujú pracovným nástrojom.

Pre dopravu (použitie) ľahkých koľajových prostriedkov neplatí ustanovenie o jazde vlakov a PMD. Ľahké koľajové prostriedky sa dopravujú bez dopravných opatrení.

1236. Za tmy, alebo za zhoršenej viditeľnosti (hmla, sneženie a pod.) je doprava (použitie) ľahkých koľajových prostriedkov na prevádzkovanej koľaji zakázaná.

1237. O nasadení ľahkého koľajové prostriedku na koľaj v stanici a smere jeho jazdy sa dohodne vedúci pracovnej skupiny s výpravcom alebo zamestnancom, v ktorého obvode zodpovednosti bude pracovná skupina pracovať.

1238. Vedúci pracovnej skupiny je povinný sa informovať u výpravcu, prípadne na iných obsadených stanovištiach, na dopravnú situáciu.

1239. Neobsadené

Ž 1

ŠIESTA ČASŤ
MIMORIADNE UDALOSTI
XXXV. Kapitola
Nehodové udalosti
Všeobecné ustanovenia

1240. Výpravca, výhybkár na odbočke, zamestnanci na traťových stanovištiach, prípadne vlakový personál alebo iní zamestnanci na trati, keď zistia alebo dostanú správu:

- o jazde vlakov proti sebe, prípadne jazde PMD proti vlaku, o vchode vlaku do obsadeného oddielu, prípadne prejdenie návesti **"Stoj"** hlavného návestidla;
- o zrážke vlakov, vykoľajení vozidiel počas jazdy vlaku, prípadne nabehnutí vlaku na PMD alebo PMD na vlak;
- stretnutí železničných vozidiel s cestnými vozidlami na priecestiach alebo i mimo nich;
- o rozvalení, uvoľnení prípadne zosune nákladu pri jazde vlaku;
- o jazde vlaku, ktorého otvorené dvere vozňa alebo iné súčasti ohrozujú bezpečnosť dopravy,

a v správe nie je uvedené, že na dvojkoľajných a súbežných tratiach je zjazdná susedná koľaj (koľaje) a ani to nemožno spoľahlivo zistiť, musia vo všetkých týchto prípadoch zabrániť, aby sa do priestorového oddielu ani po susednej koľaji nevpustil žiadny vlak ani PMD. Pokiaľ sa tam už vlak (PMD) nachádza, musia urobiť všetko pre ich zastavenie.

1241. Počas vyhlásenia mimoriadnej situácie pri mimoriadnych udalostiach, ktorými sú živelné pohromy, havárie a katastrofy sa postupuje podľa spracovanej dokumentácie CO (plánov ochrany obyvateľstva, havarijných plánov), kde sú určené konkrétne činnosti a postupy jednotlivých organizačných zložiek v závislosti od druhu mimoriadnej udalosti.

1242. Každý zamestnanec ŽSR alebo dopravcu je povinný hlásiť každú nehodovú udalosť alebo inú mimoriadnu udalosť (požiar, únik nebezpečných látok a pod.) výpravcovi jednej zo susedných staníc. Tiež musí ohlásiť každú takú zistenú poruchu na zariadeniach dopravnej cesty, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť vlakovej dopravy. Výpravca zabezpečí, aby na takú trať

do času zistenia skutočného stavu nebol vypravený žiadny vlak.

Ak pri nehodovej udalosti je potrebné vyslobodiť osoby alebo došlo k požiaru, prípadne k úniku nebezpečných látok musia byť privolaní hasiči.

1243. Zamestnanci prevádzkovateľa dráhy a dopravcu sú povinní osobám, ktoré boli na železnici zranené poskytnúť čo najrýchlejšie prvú predlekársku pomoc a zabezpečiť privolanie odbornej zdravotnej pomoci.

1244. Stopy po nehodovej udalosti sa musia ponechať nezmenené. Odpratávanie povolí orgán, ktorý nehodovú udalosť vyšetruje. Na práce, ktoré sa musia vykonať na záchranu ľudských životov, nie je tento súhlas potrebný a musia sa začať urýchlene.

1245. Výpravca, určený zamestnanec ŽSR hlási zistenú alebo ohlásenú nehodu podľa **„Zvolávacieho plánu vedúcich zamestnancov“**.

Vlakovému dispečerovi výpravcovia oznámia neodkladne všetky nehodové udalosti, mimoriadnosti v prevádzke a prekážky v doprave, a to i vtedy, ak ešte nie sú známe všetky podrobnosti. Na trati, kde nie je vlakový dispečer, oznámia tieto prípady kontrolnému dispečerovi.

1246. Pri nehodových udalostiach na šírej trati riadi záchranné práce do príchodu zodpovedných zamestnancov ŽSR vlakový personál. Ak je na mieste nehodovej udalosti viac zamestnancov, musia sa dohodnúť kto bude riadiť záchranné práce. Pritom musí zabezpečiť:

a) aby sa zamedzilo ďalšiemu nebezpečenstvu alebo zväčšeniu škody;

b) záchranné prostriedky;

c) aby sa uzavrelo miesto nehodovej udalosti a zabezpečili stopy a dôkazový materiál;

d) aby cestujúci dostali uspokojujúce vysvetlenie.

1247. V prípade, že dôjde pri nehodovej udalosti zároveň k úniku nebezpečných látok, záchranné práce, lokalizačné a likvidačné práce riadi odborný záchranný útvar (hasičský a záchranný zbor). Vlakový personál vyzve prítomné osoby, aby opustili ohrozený priestor.

1248. Pri mimoriadnych poveternostných pomeroch (prietrž mračien, víchrica a pod.), ktoré výpravca sám zistil, prípadne ktoré mu boli ohlásené a pri ktorých by mohlo dôjsť nezjazdnosti trate, odloží výpravca po dohode s dispečerom odchod vlaku aj zo susednej stanice až do času, než príde správa, že trať je zjazdná.

Ak počas jazdy vlaku dôjde k náhlemu zhoršeniu poveternostných podmienok, vodič zníži rýchlosť tak, aby mohol zastaviť bezpečne a včas pred prípadnou prekážkou na trati.

1249. V prípade nehodovej udalosti nesmie vodič u mechanických rýchlomerov manipulovať s prúžkom. Manipuláciu s prúžkom a so záznamom z elektronického rýchlomera vykoná vyšetrujúci zamestnanec, alebo určený zamestnanec podľa jeho pokynov.

1250. Neobsadené

Pomocné vlaky

1251. Pomocný vlak sa zavádza:

a) ak treba odviezť vlak, ktorého HDV je pre poruchu nespôsobilé prevádzky;

b) ak treba odviezť časť vlaku ponechanú na trati;

c) ak treba zabezpečiť a odstrániť nepredpokladané prekážky, následky nehodových udalostí alebo opraviť železničný zvršok, prípadne obnoviť trakčné vedenie na elektrifikovaných tratiach;

d) ak sa stane vodič počas jazdy vlaku neschopným práce a ak nie je prítomný zamestnanec, ktorý by ho nahradil;

e) ak treba zistiť stav traťovej koľaje alebo príčinu, prečo neukončil jazdu vlak (PMD).

1252 Zo šírej trate sa žiada o pomocný vlak podľa možností (telefonicky, rádiotelefonicky, ústne napr. členom vlakového personálu alebo písomne prostredníctvom posla).

V správe sa musí uviesť, o akú pomoc sa žiada. Ak ide o vlak uviaznutý na trati alebo o vlak postihnutý nehodovou udalosťou, je nevyhnutné uviesť vždy číslo vlaku, miesto kde stojí čelo vlaku a koniec vlaku a príčinu prerušenia jazdy. Ak sa požaduje pomocné HDV, je nevyhnutné uviesť, či je potrebné vyslať HDV nezávislej trakcie a či má prísť od začiatku alebo od konca trate.

Po vyžiadaní pomoci nesmie byť vlak uvedený do pohybu až do príchodu pomocného vlaku.

1253. Pomocné HDV objedná, prípadne sa o použití HDV od iného vlaku dohodne výpravca, u ktorého bola pomoc žiadaná, s kontrolným dispečerom; ak bola pomoc žiadaná z trate, urobí tak po dohode s výpravcom susednej stanice.

1254. Výpravca smie dohodnúť PMD za účelom zistenia príčiny neukončenia jazdy vlaku (PMD) najskôr po uplynutí 10 minút od doby predpokladaného ukončenia jeho jazdy, a to len v smere, ktorým mal tento vlak (PMD) jazdu ukončiť.

1255. Pomocné prostriedky všetkého druhu idúce na miesto nehodovej udalosti sú súrnymi pomocnými vlakmi a majú prednosť pred ostatnými vlakmi. Ak ide o nehodovú udalosť, ktorou nebola doprava prerušená, určí poradie ich dôležitosti kontrolný dispečer po predchádzajúcej dohode s prednostom (zamestnancom), ktorý nehodu vyšetruje.

1256. Vlakový dispečer, na tratiach kde nie je dispečer alebo ak nie je možné sa s ním dorozumieť, obaja výpravcovia po vzájomnej dohode určia, z ktorej stanice sa vyšle pomoc a do ktorej stanice budú vozne odvážané a určia celkový postup pri poskytnutí pomoci a uvoľnení trate.

1257. O doprave vykoľajených vozidiel zo šírej trate do najbližšej stanice rozhodne vedúci odpratávacích prác.

1258. Po privesení pomocného HDV k vlaku alebo k časti vlaku a po vykonaní predpísaných úkonov si vodič vyžiada súhlas na ďalšiu jazdu od výpravcu stanice do ktorej pôjde.

1259. Jazda pomocného HDV s uviaznutým vlakom alebo časťou roztrhnutého vlaku sa uskutočňuje podľa zásad pre jazdu vlakov na nevylúčenej koľaji (oddielové a vchodové návestidlá platia).

1260. Pomocný vlak sa smie vypraviť z akejkoľvek stanice, t.j. i zo stanice, ktorá nemá povolenku, ale len vtedy, ak bolo nepochybne zistené, že traťová koľaj, po ktorej má pomocný vlak ísť, je prerušená nehodovou udalosťou. Ak ide o pomoc vlaku, možno však pomocný vlak vypraviť len po dohode s vodičom, ktorý žiada pomoc.

1261. Výpravca pred vypravením pomocného vlaku na miesto nehodovej udalosti (prekážka na trati), okrem jazdy HDV, ktoré ide pre uviaznutý vlak (alebo časť vlaku zanechanú na šírej trati), musí vylúčiť traťovú koľaj. Výluka traťovej koľaje trvá až do odstránenia následkov nehodovej udalosti.

1262. Vodič pomocného vlaku musí byť vyrozumený písomným rozkazom o kilometrickej polohe, kde stojí prvé vozidlo, prípadne posledné vozidlo vlaku (podľa smeru vypravenia pomocného HDV) a počas jazdy na traťovú koľaj obsadenú vlakom musí dodržať podmienky jazdy podľa rozhľadu.

1263. Neobsadené

Neúmyselný pohyb vozidiel

1264. Zamestnanec, ktorý spozoruje **neúmyselný pohyb vozidiel** a nemôže ich sám zastaviť, vyrozumie o tom čo najrýchlejšie staničných zamestnancov a traťových zamestnancov alebo zariadi, aby boli vyrozumení. Urýchlene treba vyrozumieť i výpravcu susednej stanice a oznámiť mu:
a) či sú vozidlá obsadené osobami;
b) počet vozňov (ak to možno zistiť);
c) či sú vozne naložené alebo prázdne (ak to možno zistiť);
Ak ide o dvojkoľajnú trať, musí sa oznámiť, po ktorej koľaji vozidlá idú.

1265. Ak sú zamestnanci vyrozumení o samovoľnom pohybe vozidiel, musia ihneď urobiť všetko pre ich zastavenie, a aby tým neohrozili seba a osoby, ktoré v týchto vozidlách zostali.

1266. Ak sa dostali samovoľne pohybujúce vozidlá na šíru trať dvojkoľajnej alebo súbežnej trate, nesmie byť do priestorového oddielu vpustený po susednej koľaji žiadny vlak (PMD). Idúci vlak (**PMD)** musí byť zastavený, dokiaľ sa spoľahlivo nezistí, že všetky vozidlá priestorový oddiel opustili, prípadne vykoľajili tak, že nezasahujú do priechodného prierezu, alebo že boli zastavené a nevznikla prekážka pre jazdu po susednej koľaji (koľajach).

1267. Na zastavenie vozidiel, ktoré sa neúmyselne pohybujú, je potrebné voliť prostriedky podľa okolností. Ak nie sú dostupné osobitné prostriedky, nahromadia sa na koľajnice rôzne prekážky (ako štrk, hlina, podvaly, na obidve koľajnice sa položí čo najviac zarážok a pod.), pokiaľ je na to čas.

1268. Zamestnanec, ktorý neúmyselne pohybujúce vozidlá zastaví, zabezpečí ich proti neúmyselnému pohybu a ohlási to susedným staniciam. Potom stráži vozidlá až do príchodu pomocného HDV.

1269. V stanici sa nechajú neúmyselne pohybujúce vozidlá vojsť pokiaľ možno na voľnú, pre prevádzku menej dôležitú koľaj.

1270. Ak ide vlak do susednej stanice alebo z nej, alebo ak hrozí zrážka na trati, vykoľaja sa vozidlá tým, že sa prestaví výmena, ktorá je prechádzaná proti hrotu a ktorá vedie pokiaľ možno na manipulačnú koľaj na polovicu (v tejto polohe sa zabezpečí vložením klinu medzi výmenový jazyk a opornicu), prípadne iným vhodným spôsobom (výkoľajkou) alebo sa vozne nechajú vojsť na slepú koľaj alebo na zabrzdené vozidlá.

Treba vždy konať tak, aby spôsobená škoda bola nižšia ako tá, ktorá by nastala bez týchto opatrení.

Vozidlá, v ktorých zostali osoby, možno nechať vojsť na slepú koľaj, na zabrzdené vozidlá alebo ich nechať vykoľajiť len v prípade keď sa tým zabráni ohrozeniu životov väčšieho počtu osôb.

1271. Len čo sa výhybkári, strážnici oddielov a závorári dozvedia o samovoľnom pohybe vozidiel alebo časti vlaku, musia ihneď uzavrieť (uviesť do činnosti) PZZ.

1272. Ak je možnosť podľa sklonu trate predpokladať, že vozidlá idú proti vlaku, strážnik oddielu alebo závorár vlak ihneď zastaví a so zadnou dopravňou dohodne návrat vlaku. Ak dostane súhlas, nariadi vodičovi (vedúcemu vlaku) návrat vlaku. Strážnik oddielu, ktorý na takýto návrat dá súhlas, ihneď dohodne návrat vlaku do ďalšieho oddielu, prípadne až do stanice.

Ak je zadný oddiel voľný, dá strážnik oddielu súhlas na jazdu do tohto oddielu postavením oddielového návestidla na návesť dovoľujúcu jazdu. Na dvojkoľajnej a na jednokoľajnej trati, na ktorej nemožno obslúžiť oddielové návestidlo, smie vlak vojsť do zadného oddielu len na privolávaciu návesť alebo ak mu dáva strážnik oddielu ručnú privolávaciu návesť.

1273. Cúvajúcemu vlaku sa vchod do stanice povolí návesťou vchodového návestidla, ručnou privolávacou návesťou alebo písomným rozkazom.

1274. Ak boli na jednokoľajnej trati s poloautomatickým blokom obslúžené hlavné návestidlá, musia sa za nasledujúcim vlakom idúcim tým istým smerom dávať okrem odhlášok hradlom aj telefonické odhlášky.

1275. Ak nemožno dohodnúť návrat vlaku alebo ak sa nemôže vlak z akejkoľvek príčiny vracať späť, treba ho zabezpečiť odpojením a popotiahnutím HDV. Osoby idúce vlakom musia z vlaku vystúpiť.

1276. Neobsadené

SIEDMA ČASŤ
OPERATÍVNE RIADENIE
XXXVI. Kapitola
Operatívne riadenie dopravy
Všeobecné ustanovenia

1277. Operatívne riadenie dopravy sa uplatňuje pri mimoriadnostiach v doprave (meškanie vlakov, výluka koľaje, odklon vlaku pre nezjazdnosť traťového úseku, pri zavedení mimoriadneho vlaku).

Pritom sa zabezpečí, aby prednosť mali vlaky podľa nasledovného poradia:

a) súrne pomocné vlaky;

b) mimoriadne vlaky vo všeobecnom záujme (označené prepravy v záujme štátu);

c) medzištátne SC, EC, IC, Ex, REX, R vlaky;

d) vnútroštátne IC, Ex, R vlaky a medzištátne Nex, ER a Os vlaky;

e) vnútroštátne Zr a Os vlaky;

f) vnútroštátne Nex a Sv vlaky;

g) ostatné medzištátne vlaky nákladnej dopravy;

h) ostatné vnútroštátne vlaky nákladnej dopravy;

i) vlaky osobitného určenia.

Jazdy HDV a súpravových vlakov na vlaky uvedené v bodoch c), d), a e) majú prioritu jazdy ako druh vlaku, na ktorý sú určené.

1278. Pri vlakoch rovnakého poradia o prednosti rozhoduje vyššia hodnota meškania alebo vyššia rýchlosť. Pri nákladných vlakoch majú prednosť aj vlaky prepravujúce rýchloskaziteľný tovar a živé zvieratá a vlaky so zaručenou dĺžkou času prepravy.

1279. Operatívne prevádzku v určenom okruhu vrcholovo riadi jeden zamestnanec a to:

a) ústredný dispečer, s pôsobnosťou pre celú sieť ŽSR;

b) kontrolný dispečer, s pôsobnosťou v určenom obvode;

c) výpravca (Prevádzkový poriadok môže určiť iného zamestnanca).

1280. V určenom obvode pôsobnosti prináleží operatívne riadenie dopravnej prevádzky vlakovému dispečerovi.

1281. Na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením a na trati kde sa vykonáva zjednodušené riadenie vlakovej dopravy, funkciu vlakového dispečera plní zamestnanec riadiaci dopravu na uvedenej trati.

1282. Rozkazy týkajúce sa vlakovej dopravy zapisuje vlakový dispečer do grafikonu splnenej vlakovej dopravy, prípadne do Telefónneho zápisníka.

1283. Určený zamestnanec v stanici zapisuje rozkazy vlakového dispečera (okrem dispečerských príkazov) do Telefónneho zápisníka. Ak zapíše príkaz operátor, predloží ihneď záznam výpravcovi na podpis.

1284. Vlakovému dispečerovi hlásia výpravcovia všetky okolnosti, ktoré by mohli mať vplyv na plnenie grafikonu vlakovej dopravy, napr.:

a) príchody, odchody a prechody vlakov v na to určených staniciach a vo všetkých východiskových a konečných staniciach; v styčných staniciach susedných dispečerských okruhov hlásia čas príchodu i vlakovému dispečerovi, ktorý sledovanie vlaku preberá;

b) príchody, odchody a prechody vlakov v medziľahlých staniciach, ak dosiahli v nich alebo v priľahlých medzistaničných úsekoch zmeškanie pri rýchlikoch 5 minút, pri ostatných vlakoch 10 minút alebo ak sa meškanie zmenilo o tieto časy;

c) príchody a odchody nákladných vlakov v staniciach, v ktorých manipulovali, ako i počet pripojených a odpojených vozidiel;

d) mimoriadne zastavenie vlaku v stanici alebo v priľahlom medzistaničnom úseku (pokiaľ možno s uvedením príčiny);

e) poruchy a neschopnosti HDV, poruchy oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia, poruchy trakčného vedenia, roztrhnutie vlaku a pod.;

f) nedostatky v pristavovaní HDV a v nástupe vlakového personálu s uvedením príčiny a pravdepodobného meškania;

g) nepredpokladané výluky koľají, začiatok a koniec povolených výluk koľají, vypnutia zabezpečovacieho zariadenia a napäťových výluk trakčného vedenia.

Okrem toho hlási výpravca vlakovému dispečerovi nástup do služby, počasie pri nástupe do služby a pri veľkých zmenách poveternosti.

Ak je zriadené rádiotelefónne spojenie, ohlási vodič vlakovému dispečerovi všetky okolnosti, ktoré by mohli mať vplyv na plnenie grafikonu vlakovej dopravy (napr. prekračovanie cestovných časov, poruchy HDV, roztrhnutie vlaku, poruchy trakčného vedenia a pod.).

1285. Neobsadené

Dispozičná služba

1286. Dispozičným staniciam prináleží v pridelenom dispozičnom úseku:

a) na tratiach bez vlakového dispečera ohlasovať zavedené a odrieknuté vlaky a mimoriadnosti v doprave (na tratiach s vlakovým dispečerom len pri poruche dispečerského vlakového spojenia);

b) v prípadoch predpokladaných týmto predpisom vyrozumievať vodičov o mimoriadnostiach v stanici a na trati;

c) dávať hlásenia o zostave vlakov.

Právomoc dispozičnej stanice sa môže vzťahovať aj na iné dopravcom objednané úkony spojené s dispozíciou vlakov alebo vozňov.

1287. Neobsadené

Zavádzanie a odriekanie vlakov

1288. Jazda mimoriadneho vlaku sa musí zaviesť a ohlásiť skôr, ako sa uskutoční.

Vypraviť neohlásený mimoriadny vlak je dovolené len pri jazde podľa rozhľadu.

1289. Zaviesť vlak s lomenou trasou (t.j. prípad kedy číslo zastavujúceho vlaku prechádza na číslo prechádzajúceho vlaku a opačne) nie je dovolené.

1290. Vlaky zavádza a odrieka kontrolný dispečer vyhlásením zmenového plánu vlakovej práce.

1291. Pri nemožnom dorozumení s kontrolným dispečerom (vlakovým dispečerom) zavádza a odrieka vlaky dispozičná stanica; po obnovení spojenia oznámi táto stanica kontrolnému (vlakovému) dispečerovi všetko, čo zariadila.

1292. Neobsadené

Ohlasovanie vlakovej dopravy

1293. O zmenách vo vlakovej doprave vyrozumie výpravca telefonicky alebo písomne vedúcich posunu a výhybkárov. Ohlasovanie vlakovej dopravy sa vykonáva v určenom čase i vtedy, keď sa nezmenila. Čas, spôsob a rozsah hlásenia jednotlivým stanovištiam určuje Prevádzkový poriadok.

1294. Pri osobitných vlakoch ohlási výpravca výhybkárom, vždy tie vlaky, s ktorými sa v ich stanici križujú alebo predchádzajú a vlaky, ktoré musia v stanici čakať na križovanie, predchádzanie a pod.

1295. Zamestnancom traťových stanovíšť, odbočiek, obsadených zastávok a nákladíšť výpravca ohlasuje zmeny vo vlakovej doprave oboch smerov vždy smerom ku koncu trate.

1296. Pri ohlasovaní vlakovej dopravy sa najskôr hlásia zavedené a potom odrieknuté vlaky a to v časovom poradí podľa grafikonu vlakovej dopravy a nakoniec ostatné zmeny a určí sa stanovište, ktoré má hlásenie opakovať, napr.: (názov stanice) hlási dopravu. Dnes idú vlaky (čísla vlakov), nejde vlak (číslo vlaku). Vlak (číslo vlaku) ide ako rušňový vlak. Hlásenie opakuje (názov stanovišťa priezvisko výpravcu). Ohlásenie vlakovej dopravy sa pri jednotlivých vlakoch v prípade potreby doplní ďalšími údajmi; (napr. s postrkovým HDV a pod.).

1297. Pri ohlasovaní osobitných vlakov, ktorých cestovné poriadky neboli traťovým stanovištiam dodané, ohlási sa tiež čas odchodu a príchodu v susedných staniciach, prípadne i čas pobytu na trati.

Stanovište určené výpravcom hlásenie dopravy opakuje. Ak všetky stanovištia potvrdili príjem hlásenia, ukončí výpravca hlásenie slovami: ***"Správne, koniec".***

1298. Neobsadené

ÔSMA ČASŤ
DRÁHOVÉ VOZIDLÁ
XXXVII. Kapitola
Vozne
Všeobecné ustanovenia

1299. Hmotnosť nákladu nesmie prekročiť hranicu zaťaženia vozňa, ktorá je závislá od najnižšej traťovej triedy na celej prepravnej ceste a stanovenej rýchlosti vlaku, do ktorého môže byť vozeň zaradený (režim prepravy). Hranice zaťaženia vozňa sú vyznačené v záťažovej tabuľke, ktorá je na skrini alebo na pozdĺžniku rámu vozňa.
Zaradenie tratí do traťových tried z hľadiska hmotnosti na nápravu a hmotnosti na bežný meter vozňa, ako aj podmienky, za ktorých je možne dopravovať s väčšou hmotnosťou na nápravu, sú uvedené v **Tabuľkách traťových pomerov.**

1300. - 1305. Neobsadené

Oddeliteľné časti vozňa

1306. Oddeliteľné časti vozňa sú časti vozňa, ktoré nie sú s vozňom pevne spojené a môžu byť v prevádzke prechodne odoberané a opäť nasadené. Oddeliteľné časti vozňa musia byť označené značkou železnice, ktorej patria.

Počet a druh oddeliteľných častí vozňa je vyznačený na bočniciach vozňa, na ráme alebo na pozdĺžniku značkami vyjadrenými celým číslom a zlomkom. Celé číslo udáva počet oddeliteľných častí vozňa, v čitateli zlomku je uvedené vždy písmeno "A", ktoré znamená, že ide o oddeliteľnú časť vozňa, v menovateli je poradové číslo, ktoré znamená druh oddeliteľnej časti vozňa. Vedľa značiek môžu byť uvedené aj príslušné názvy.
1307. Neobsadené

Označovanie vozňov

1308. Za správne označenie (polepenie nálepkami) vozňov zodpovedá dopravca;

a) nálepka pre naložený vozeň musí obsahovať najmenej:
- názov a evidenčné číslo odosielacej stanice;
- číslo vozňa;
- názov a evidenčné číslo stanice určenia;
- hmotnosť zásielky v kg;
- číslo poslednej vlakotvornej stanice (ak dopravca požaduje vlakotvorbu) ;

b) nálepka pre prázdny vozeň musí obsahovať najmenej:
- názov a evidenčné číslo stanice;
- číslo vozňa;
- názov a evidenčné číslo stanice určenia;
- číslo poslednej vlakotvornej stanice (ak dopravca požaduje vlakotvorbu).

1309. Nálepky musia byť umiestnené v schránkach na nálepky, prípadne na tabuľke alebo na mieste na to určenom.

1310. Neobsadené

Spájanie vozidiel

1311. Vo vlakoch sa vozidlá spájajú zásadne tak tesne, aby vypružovacie prvky nárazníkov boli mierne stlačené. Za mierne stlačenie sa považuje stlačenie pružín nárazníkov zodpovedajúce utiahnutiu spriahadla po dotyku nárazníkov o jeden závit.

Len tak, aby sa na priamej koľaji nárazníky vozidiel dotýkali, sa spájajú HDV medzi sebou a so susedným vozňom. Pre trate s oblúkmi s malým polomerom môže dopravca prikázať takéto spájanie i pre ďalšie druhy vozidiel, prípadne obmedziť dĺžku dopravovaných vozidiel.
Voľné spájanie vozidiel vo vlakoch (pri ktorom vznikne medzera medzi nárazníkmi), nie je dovolené.
1312. Pri spájaní vozidiel sa najskôr spojí spriahadlo, potom sa postupne spoja brzdové spojky, napájacie potrubia, vykurovacie spojky, káble pre napájanie a diaľkové ovládanie, mostíky a zábradlia alebo spojovacie mechy. Pri rozpájaní sa musí dodržať opačné poradie.
1313. Nepoužité spriahadlá sa musia vo vlaku zabezpečiť zavesením na háčik čelníka alebo na hák vlastného ťahadla (na konci vlaku a pri oplenových vozňoch spojených nákladom). Ak z technických príčin nie je možné spriahadlo takto zavesiť, musí sa skrátiť a nechať voľne visieť aspoň 15 cm nad hlavou koľajnice.
1314. Odpojené vykurovacie a brzdové (tlakové) spojky sa vždy ihneď po rozpojení musia zavesiť na držadlo; odpojené káble diaľkového ovládania, alebo napájania sa musia zavesiť predpísaným spôsobom, alebo odobrať. Pri pretrhnutí kábla diaľkového ovládania sa musí rozpojiť kábel pred poškodeným vozňom.
1315. Hnacie vozidlá medzi sebou ako aj s prvým vozňom spája a rozpája vodič (pokiaľ nie je nato určený zamestnanec).
1316. Pre spojenie vozidiel so samočinnými spriahadlami, so strednými nárazníkmi a bez nárazníkov a pre spojenie vozidiel tuhými spojkami platia osobitné predpisy alebo smernice dopravcu.
1317. Za správne spojenie vozidiel a spojenie HDV so susedným dráhovým vozidlom zodpovedá zamestnanec, ktorý ich spojil. Kontrolu spojenia vlastného HDV je vodič povinný vykonať zo zeme (nástupišťa). Ak vodič zistí nedostatky, je povinný zabezpečiť ich odstránenie. Po ich odstránení opäť skontroluje spojenie vlastného HDV so susedným dráhovým vozidlom.
1318. Za technický stav narážacieho a ťahadlového mechanizmu pri technickej prehliadke vozňov podľa osobitného predpisu zodpovedá nato určený zamestnanec zodpovedný za technický stav vozňov.

1319. Neobsadené

Koncové a sedlové nakladanie kolesových vozidiel

1320. Na nakladanie kolesových vozidiel s rázvorom najmenej 3 m je dovolené využiť za podmienok určených predpismi pre nakladanie aj voľný priestor na koncoch dvoch susedných vozidiel a priestor nad nárazníkmi. Naložené kolesové vozidlo tvorí pritom vlastne most z vozidla na vozidlo. Tento spôsob nakladania sa nazýva koncové nakladanie. Pri sedlovom nakladaní sa cestné vozidlo umiestni prednými kolesami na korbu (karosériu) predchádzajúceho kolesového vozidla.

Koncovo a sedlovo sa nemôžu nakladať špeciálne autá (napr. rádiové stanice, dielne a pod.).

1321. Cestné vozidlá môžu byť koncovo naložené najviac na **piatich** vozidlách v jednej skupine. Ak tvorí sedlovo naložené kolesové vozidlo most z vozidla na vozidlo, môže byť takto naložená skupina najviac na **troch** vozidlách. Počet skupín vo vlaku nie je obmedzený. Vozidlá musia mať ťahadlové a narážacie mechanizmy rovnakého typu.

1322. Na zistenie hmotnosti nákladu sa počíta na každé vozidlo polovica hmotnosti koncovo alebo sedlovo naloženého cestného vozidla.

1323. Počas prepravy sa nesmie nikto zdržiavať v koncovo a sedlovo naložených cestných vozidlách.

1324. Pri posune a pri rozpojovaní vlaku sa musí skupinám koncovo a sedlovo naložených vozňov venovať mimoriadna pozornosť (napr. aby nedošlo k rozpojeniu vozňov v takto naloženej skupine a pod.).

1325. Neobsadené

Doprava poškodených vozňov

1326. Poškodené vozne sa dopravujú podľa údajov na vozňovej nálepke. Označenie nálepkami vykoná určený zamestnanec. Ak sa niektorý z týchto vozňov musí dopravovať vo vlaku ako posledný, vyznačí sa táto podmienka na nálepke.

1327. Ak vozidlo nemá upotrebiteľné hlavné potrubie, musí byť vybavené **núdzovým** priebežným potrubím. Posledné vozidlo vo vlaku musí mať funkčnú priebežnú brzdu.

1328. Dôvodom na zníženie rýchlosti môžu byť len poruchy na podvozku alebo spodku vozňa, ktoré nemožno opraviť na mieste. Ostatné poruchy musia byť najskôr odstránené tak, aby ani pri zväčšenom dynamickom účinku jazdy najvyššou dovolenou rýchlosťou v ľubovoľnom mieste vlaku, nemohli žiadnym spôsobom ohroziť bezpečnosť železničnej dopravy alebo nákladu. Opravové vozne hlbinné (vaňové) sa dopravujú vo vlaku vždy ako posledné.

1329. Neobsadené

Mimoriadne zásielky

1330. Každá zásielka, ktorá svojimi vonkajšími rozmermi, hmotnosťou alebo povahou spôsobuje ŽSR osobitné prevádzkové ťažkosti sa považuje za mimoriadnu. Takáto zásielka sa smie prijať na prepravu len za osobitných technických alebo prevádzkových podmienok stanovených GR ŽSR.

1331. GR ŽSR oznámi prepravné podmienky všetkým staniciam, ktoré sa nachádzajú na prerokovanej prepravnej ceste. Dopravca prevezme zásielku na prepravu, ak oznámi technický orgán určený GR ŽSR, že podmienky pre prepravu boli splnené.

1332. GR ŽSR určí prepravnú cestu, ktorá sa nesmie bez jeho súhlasu zmeniť.

Ak zistí zamestnanec ŽSR alebo dopravcu, že zásielka prekračuje nakladaciu mieru a že sa prepravuje bez súhlasu, ohlási to výpravcovi, ktorý zásielku zadrží a danú skutočnosť oznámi kontrolnému dispečerovi.

1333. Pre prepravu zásielok s prekročenou nakladacou mierou platia tieto zásadné ustanovenia:

a) v nákladnom liste musí byť zapísaný súhlas na prepravu a určená prepravná cesta;

b) zásielka sa prepravuje len nákladnými vlakmi;

c) so zásielkou sa smie zachádzať k rampám, skladištiam, obrysniciam a pod. len tam, kde je to výslovne dovolené;

d) v staniciach smie vlak, ktorý vezie takúto zásielku vchádzať len na určené koľaje; vlak, prípadne posunujúci diel musí zastaviť tak, aby zásielka nebola priamo pri námedzníku;

e) ak to nie je dovolené, nesmie sa na šírej trati (dvojkoľajnej, prípadne súbežnej trati) stretnúť s vlakom idúcim po susednej koľaji, ktorý by tiež viezol zásielku s prekročenou nakladacou mierou;

f) východisková stanica (dispozičná stanica) ohlási najmenej dve hodiny pred odoslaním zásielky všetkým nácestným a dispozičným staniciam, ktorým vlakom sa zásielka prepravuje; rovnakým spôsobom treba tieto zásielky ohlásiť na miesta určené smerovacím telegramom;

g) o preprave zásielky, o jej radení a prípadných obmedzeniach musí byť vlakový personál vyrozumený rozkazom V;

h) preprava zásielky musí byť uvedená v správe o zostave vlaku;

i) výpravcovia vyrozumejú zamestnancov v stanici a na trati, ktorých sa mimoriadne opatrenia týkajú, o preprave tejto zásielky; zamestnanci venujú týmto zásielkam mimoriadnu pozornosť;

j) určení zamestnanci v staniciach, v ktorých sa má konať pri vlaku technická prehliadka vozňov, sa musia o zásielke včas upovedomiť.

Pri nemožnom dorozumení sa smie vlak, ktorý vezie mimoriadnu zásielku vypraviť len vtedy, ak sa zásielka môže prepravovať bez akéhokoľvek obmedzenia; inak sa musí vlak zadržať tak dlho, dokiaľ trvá nemožné dorozumenie, prípadne sa musí zásielka od vlaku odstaviť. O odstavení zásielky musí byť ihneď (prípadne po obnovení spojenia) vyrozumený kontrolný dispečer.

1334. Podmienky a povinnosti určené v predchádzajúcom článku platia obdobne aj pre prepravu mimoriadnych zásielok, okrem opatrení uvedených v odsekoch c), e), ak nie je nariadené uplatniť aj tieto opatrenia.

Ak nie je stanovené inak, radia sa zásielky mimoriadnej hmotnosti do prednej časti vlaku.

GR ŽSR môže povoliť vydanie súborných rozkazov o smerovaní mimoriadnych zásielok.

1335. Ak vyžaduje preprava mimoriadnej zásielky obmedzenie rýchlosti, musí byť vodič vyrozumený rozkazom V napr. takto: “Rýchlosť 50/20". V čitateli zlomku rýchlosti je uvedená rýchlosť ($km.h^{-1}$), ktorá nesmie byť počas prepravy prekročená. Na rýchlosť uvedenú v menovateli tohto zlomku upraví vodič rýchlosť vlaku:

a) na návesť hlavného návestidla nariaďujúceho akékoľvek zníženie rýchlosti a to v obvode pre ktorý toto návestidlo platí;

b) cez výhybky v stanici s vchodovou (odchodovou) rýchlosťou 40 km.h^{-1} a nižšou.

Ak nie je potrebné obmedzenie rýchlosti udávanej v čitateli tohto zlomku, uvedie sa v čitateli písmeno “N" (normál). GR ŽSR ohlasuje obmedzenie rýchlosti staniciam v ohlasovacom, prípadne smerovacom telegrame.

1336. Neobsadené

Preprava zásielok mimoriadnej dĺžky

1337. Zásielky mimoriadnej dĺžky naložené na vozňoch nespojených skrutkovkou sa dopravujú len nákladnými vlakmi s rýchlosťou do 50 km.h^{-1} vrátane, ak nestanoví iné podmienky pre ich prepravu GR ŽSR.

1338. Vozidlá so zásielkami mimoriadnej dĺžky spojené vlastným nákladom alebo tuhou spojkou sa zapoja do vedenia priebežnej brzdy prenosným brzdovým potrubím.

Dovolený počet skupín vozňov spojených zásielkami mimoriadnej dĺžky alebo tuhou spojkou je určený pre každú trať v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1339. Ak sú v nákladnom vlaku zaradené vozne s osobami, treba tieto vozne oddeliť od vozňov so zásielkami mimoriadnej dĺžky aspoň jedným ochranným vozňom, ktorého čelo je vyššie ako zásielka mimoriadnej dĺžky. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na služobné vozne, na vozne so sprievodcami zásielok a na vozne obsadené len sprievodcami. Ak sú však vozne obrátené stanovišťom sprievodcu alebo služobným oddielom smerom k zásielke mimoriadnej dĺžky, musia sa tiež oddeliť ochranným vozňom.

1340. Koľajnicové pásy dlhé 50 m a viac sa prepravujú pri dodržaní nasledujúcich opatrení:

a) koľajnicové pásy sa naložia na skupinu vozňov spojených skrutkovkami; prvý a posledný vozeň skupiny musí mať priebežnú brzdu; vlak s takýmito vozňami smie ísť rýchlosťou najviac 50 km.h^{-1};
b) spriahadlá vozňov v skupine sa spoja tak tesne, aby nárazníkové pružiny boli mierne stlačené; krajné vozne skupiny sa spoja so susednými vozňami tak, aby sa nárazníky len dotýkali;
c) oba krajné vozne skupiny musia mať na oboch stranách tabuľky s textom o zákaze jazdy cez zvážny pahorok a o zákaze odrážania a spúšťania;
d) skupiny vozňov sa zaradia do zadnej tretiny vlaku;

e) doprava týchto vozňov je dovolená len určenými vlakmi (smerujú sa);

f) doprava vo vlakoch s postrkovým HDV nie je dovolená;

g) v každej stanici technických prehliadok, v ktorej zastavuje vlak vezúci takúto zásielku, prehliadne zásielku nato určený zamestnanec dopravcu; výpravca ho na túto zásielku upozorní podľa správy o odchode.

Pre prepravu koľajnicových pásov na špeciálnych súpravách alebo podvozkoch platí osobitný predpis.

1341. Ak má vojsť do stanice (odbočky) nákladný vlak, vezúci zásielku koľajníc dlhých 50 m a viac na návesť návestidla nariaďujúceho akékoľvek zníženie rýchlosti smie ísť cez celý obvod stanice (odbočky) v obvode výhybiek priľahlom k návestidlu rýchlosťou najviac 30 km.h^{-1}.

1342. Stanice, v ktorých je vchod priamym aj vedľajším smerom návestený len jednosvetlovou návesťou vchodového návestidla, sa uvedú v smerovacej (instradačnej) správe a vodičovi sa nariadi v týchto staniciach vždy vchodová a odchodová rýchlosť najviac 30 km.h^{-1}. Východisková stanica alebo stanica, v ktorej je zásielka pridávaná k vlaku, vyrozumie vodiča rozkazom V o tom, že do týchto staníc smie vchádzať alebo z nich odchádzať rýchlosťou najviac 30 km.h^{-1}.

1343. Neobsadené

Zaraďovanie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru

1344. Vozne (veľké kontejnery) naložené zásielkami nebezpečného tovaru sú označené nálepkami v zmysle predpisu RID. Pre prepravu a manipuláciu vozňov, ako aj vozňov naložených veľkými kontejnermi označenými týmito nálepkami platí osobitný predpis.

Pre zaraďovanie vozňov s nebezpečnými látkami do vlaku platia ustanovenia Prílohy 2 predpisu Ž 1.

1345. Neobsadené

XXXVIII. Kapitola
Zostava vlaku

Všeobecné ustanovenia

1346. Vlak musí byť zostavený tak, aby jeho zostava neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe, najmä musí byť zabezpečený určený brzdiaci účinok vlaku a nemožno prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení vozidiel a vo vlaku v závislosti od druhu jednotlivých vozidiel a ich hmotnosti.

Zostava vlaku na prepravu cestujúcich, ktorý zastavuje v stanici alebo na zastávke pre výstup a nástup cestujúcich, musí vyhovovať dĺžke nástupíšť pri ktorých zastavuje.

Ak zostava vlaku nevyhovuje predchádzajúcemu odseku, dopravca vydá pre svojich zamestnancov opatrenie na zaistenie bezpečnosti cestujúcich.

Prehliadky vozidiel pred zaradením do vlaku

1347. Do vlaku smú byť zaradené len prehliadnuté vozidlá. Prehliadku vykonáva určená osoba dopravcu.

1348. Zamestnanec vykonávajúci prehliadku vozidiel kontroluje (sleduje) pohľadom zo zeme:

a) či nie sú na vozňoch zrejmé poruchy, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť dopravy alebo spôsobiť škodu osobám alebo nákladu, či nie sú vozne označené ako nespôsobilé na jazdu;

b) predpísanú polohu všetkých uzatváracích, upevňovacích a obslužných zariadení vozidla pre prepravu;

c) čitateľnosť nápisov na vozidle;

d) či nie je prekročená doba platnosti technickej kontroly;

e) či uloženie nákladu zjavne neohrozuje bezpečnosť dopravy;

f) či nie je náklad na vozni nerovnomerne rozložený (možno to poznať podľa pružníc a nárazníkov);

g) či je prestavovač brzdového zariadenia **prázdny/naložený** v správnej polohe vzhľadom na hmotnosť nákladu.

1349-1351. Neobsadené

Zaraďovanie vozidiel do vlaku

1352. Do vlaku nesmú byť zaradené vozidlá:

a) ktoré majú prekročené prípustné medze opotrebenia na prevádzkovo dôležitých častiach vozidla, s výnimkou dráhového vozidla prepravovaného na miesto opravy, ak jeho prepravou nie je ohrozená bezpečnosť;

b) ktoré majú nefunkčné návestné zariadenie alebo zabezpečovacie zariadenie v rozsahu bezprostredne ohrozujúcom bezpečnosť;

c) ktoré nemajú vykonanú pravidelnú kontrolu technického stavu,

d) ktoré svojím technickým stavom ohrozujú životné prostredie;

e) ktoré majú poškodenú, prípadne deformovanú vozňovú skriňu alebo podvozok alebo má iné poruchy, ktoré môžu bezprostredne ohroziť bezpečnosť prevádzkovania dopravy alebo dopravnú cestu dráhy;

f) ktoré sú zjavne nerovnomerne naložené alebo náklad nie je riadne uložený a zabezpečený, alebo preprava nákladu nie je povolená;

g) ktoré svojou súčasťou presahujú obrys vozidla alebo akákoľvek časť nákladu na vozidle presahuje určenú nakladaciu mieru, ak nejde o dopravu osobitne povolenú;

h) ktoré sú označené ako nespôsobilé na jazdu;

i) ktoré nemajú nápis o vykonanej pravidelnej oprave (revízii);

j) na ktorých nie sú čitateľné nápisy potrebné pre prevádzkové účely;

k) u ktorých nie sú všetky uzatváracie, upevňovacie a obslužné zariadenia predpísanej v polohe pre prepravu;

l) ktoré vykoľajili alebo ktoré boli vo vlaku, pri ktorom došlo k inej závažnej nehodovej udalosti a vozne po nebezpečnej manipulácii, dokiaľ neboli prehliadnuté oprávnenou osobou dopravcu;

m) s uvoľnenou strechou, plachtou, alebo s uvoľneným nákladom;

n) s vysokou vrstvou snehu na streche alebo na náklade, ak má vozeň ísť na trať s trakčným vedením.

1353. Osobné vozne ľahkej stavby sa vo vlaku radia za vozne normálnej stavby.

1354. V prvom a poslednom vozni vlaku osobnej dopravy musia byť mostíkové prechody zdvihnuté, spojovacie mechy zložené a v tejto polohe zabezpečené a krajné čelné dvere uzamknuté.

1355. Do vlaku smie byť zaradený len jeden desaťnápravový alebo šestnásťnápravový hlbinný vozeň. Taký vozeň sa radí na koniec vlaku ako posledný, okrem vlakov zostavených na postrk. Vo vlakoch s postrkom musia byť medzi postrkovým HDV a hlbinným vozňom zaradené len dva dvojnápravové vozne (nie však cisterny) a hlbinný vozeň musí byť spojený s vozňom smerom k postrkovému HDV tak, aby sa nárazníky len dotýkali.

1356. V úsekoch medzi pohraničnými prechodovými stanicami a prvou vlakotvornou stanicou smú byť nákladné vlaky zostavené i podľa predpisov príslušnej zahraničnej železnice.

1357. Neobsadené

Dĺžka vlaku

1358. Dĺžka vlaku sa zisťuje a uvádza pri vlakoch osobnej dopravy v nápravách, a ak je to potrebné aj v metroch, pri nákladných vlakoch v metroch. Najväčšia dovolená dĺžka vlaku na jednotlivých traťových úsekoch je uvedená v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1359. Neobsadené

Hmotnosť vlakov

1360. Dopravná hmotnosť je súčet vlastnej hmotnosti všetkých vozidiel nevyvíjajúcich ťažnú silu a hmotnosti nákladu.

Celková hmotnosť vlaku je súčet dopravnej hmotnosti a hmotnosti hnacích vozidiel vyvíjajúcich ťažnú silu.

1361. Vlastná a celková hmotnosť vozidla sa zistí z nápisu na vozidle, resp. z vozňovej nálepky, alebo zo sprievodných listín.

1362. Pravidelná hmotnosť je plánovaná dopravná hmotnosť vlaku. Slúži na určenie potrebného počtu hnacích vozidiel na príslušných traťových úsekoch.

Najväčšia dopravná hmotnosť, ktorú môže pri danom type jazdného odporu (t.j. pri danom druhu vozňov a spôsobe ich naloženia) na príslušnom traťovom úseku dopravovať jedno činné HDV, sa nazýva **maximálna dovolená hmotnosť**.

1363. Normatív hmotnosti je hmotnosť ťahaných vozidiel určitého typu jazdného odporu, určená pre daný typ HDV a traťový úsek.

1364. Normatív hmotnosti je uvedený v záhlaví tabuľkového cestovného poriadku vlaku.

Pre prípady použitia HDV neplánovaného radu alebo pre jazdný odpor iného než plánovaného typu, normatív hmotnosti vzhľadom na pravidelné jazdné časy určí dopravca.

1365. Ak sa výnimočne použije HDV s nižšou konštrukčnou rýchlosťou ako je stanovená rýchlosť vlaku, dopravca určí novú rýchlosť vlaku, brzdiace percentá a jazdné časy sám alebo podľa zošitového cestovného poriadku iného vlaku, o čom musia byť vyrozumené všetky stanice, ktorých sa to týka.

1366. Vlak s dopravnou hmotnosťou väčšou ako je normatív hmotnosti pre HDV použitého radu, môže toto HDV dopravovať len za podmienky, že sa na danom úseku neprekročí jemu prislúchajúca maximálna dovolená hmotnosť a že budú dodržané ustanovenia zošitového cestovného poriadku. Normatív hmotnosti sa nepovažuje za prekročený, pokiaľ dopravná hmotnosť pripadajúca na príslušné HDV tento normatív neprekračuje o viac ako 2 %, najviac však o 25 ton.

1367. Neobsadené

Súpis vlaku a Správa o zostave vlaku

1368. V stanici, kde bol vlak zostavený alebo kde došlo k zmene zostavy vlaku určený zamestnanec vyhotoví v zmysle predpisu pre prevádzkový informačný systém (PIS):

- u vlaku osobnej dopravy Správu o zostave vlaku;
- u vlaku nákladnej dopravy Súpis vlaku a Správu o zostave vlaku.

Súpis vlaku a Správu o zostave vlaku odovzdá pred odchodom vlaku výpravcovi a odpis vodičovi; zatiaľ nesmie byť vlak vypravený.

Ak zostava vlaku vyžaduje obmedzenia pre jazdu vlaku, tieto musia byť uvedené v Správe o zostave vlaku. Vodič zo Správy o zostave vlaku zistí platné obmedzenia pre jazdu vlaku.

1369. Súpis vlaku a Správa o zostave vlaku môžu byť spracované výpočtovou technikou v rámci informačného systému dopravcu a dodané v tlačenej podobe, prípadne je možné ich dodať v dohodnutej podobe. V staniciach bez elektronického informačného systému sa Správa o zostave vlaku vyhotovuje v písomnej forme a ohlasuje telefonicky.

1370. Ak dôjde k poruche informačného systému, dispozičná (východisková) stanica vlaku ohlási všetkým staniciam dispozičného úseku odchod každého vlaku (na tratiach s vlakovým dispečerom len pri poruche dispečerského vlakového spojenia). V hlásení uvedie počet vozňov a náprav, pri nákladnom vlaku dĺžku v metroch, dopravnú hmotnosť vlaku a pritom ohlási zásielky vyžadujúce osobitnú opatrnosť, prípadne zníženie rýchlosti, pri vlakoch osobnej dopravy odchýlky od pravidelného radenia, odchýlky od postrkovej služby, či je vlak radený na postrk a na tratiach s rádiotelefónnou prevádzkou, číslo mobilného telefónu ak je ním vodič HDV vybavený.

XXXIX. Kapitola
Hnacie dráhové vozidlá
Všeobecné ustanovenia

1371. Vo vlaku môžu byť HDV zaradené ako:

a) **činné HDV** (ktoré vyvíjajú ťažnú silu);

b) **nečinné HDV** (ktoré nevyvíjajú ťažnú silu)

1372. Prípustnosť jazdy HDV určitého radu na určitej trati sa nazýva **prechodnosť hnacích vozidiel**. Prechodnosť HDV je uvedená v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1373. NA HDV elektrickej trakcie sa počas jazdy používa jeden zberač (prednostne zadný v smere jazdy). Oba zberače sa používajú počas státia v prípade napájania vlaku cez kábel zásobovania vlaku elektrickou energiou.
Pri jazde dvoch spojených HDV sa použijú prednostne vzdialenejšie zberače, tak aby vzdialenosť medzi dvomi zdvihnutými zberačmi bola minimálne 19 m.
Ak je námraza na trakčnom vedení smie vodič vedúceho HDV použiť oba zberače, ale len mimo obvodu výhybiek. Pri použití dvoch zberačov nesmie byť počas jazdy prekročená rýchlosť 50 $km.h^{-1}$.

1374. Pri jazdách vlakov (osobitných, slávnostných a pod.), ktoré sú ťahané parným rušňom, musia byť súčasťou zavádzacieho rozkazu smernice a opatrenia pre jazdu vlaku ťahaného týmto rušňom, ako aj prípadnú jazdu tohto nečinného HDV.

Činné HDV

1375. Činné HDV sú:
- vlakové;
- príprahové;
- postrkové;
- vložené;
- na službu pohotové.

1376. Činné HDV môžu byť radené vo dvojiciach. Dvojice činných HDV musia byť od seba oddelené skupinou vozňov, najmenej s ôsmimi nápravami, pričom každý vozeň tejto skupiny musí mať dopravnú hmotnosť najmenej 13t. Dovolený počet HDV na dopravu vlaku na tratiach širokého rozchodu je uvedený v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1377. Neobsadené

1378. Vlakové HDV je spravidla zaradené v čele vlaku.

1379. Príprahové HDV je prvé HDV pri vlaku ťahanom dvoma HDV.

Za rýchlosť vlaku zodpovedá vodič vedúceho (prvého) vozidla.

1380. Vložené HDV je zaradené vo vnútri vlaku s činným HDV v čele vlaku.

1381. Postrkové HDV je zaradené na konci vlaku.

Postrkové HDV môže ísť ako:

a) privesené k vlaku a zapojené do priebežnej brzdy;

b) neprivesené k vlaku a končiace prácu na šírej trati alebo v stanici, kde vlak prechádza.

1382. HDV na službu pohotové počas dopravy vyvíja ťažnú silu iba pre svoj vlastný pohyb. Vzhľadom na pohyb vykonávaný vlastnou silou toto HDV nezaťažuje ostatné činné HDV príslušného vlaku.

1383. Neobsadené

Nečinné HDV

1384. Nečinné HDV je HDV, ktoré počas dopravy nevyvíja žiadnu ťažnú silu. Elektrické HDV musí mať počas jazdy stiahnutý zberač, nevyrozumieva sa o mimoriadnostiach v sťahovaní zberačov a vypínaní prúdu. Podľa potreby môže byť obsadené vodičom.

Ak HDV nemôže byť zapnuté do priebežnej brzdy vlaku, vodič vypnutie priebežnej brzdy oznámi zamestnancovi poverenému prípravou vlakovej dokumentácie.

1385. Pre dopravu nečinných hnacích vozidiel musí ich odosielateľ zariadiť:

a) vyhotovenie sprievodného dokladu, v ktorom uvedie stanicu určenia, priezvisko sprievodcu, hmotnosť HDV, rýchlosť dovolenú pri doprave, podľa potreby príkaz na vypnutie priebežnej brzdy, brzdiacu váhu ručne brzdeného vozidla, prípadne iné upozornenia alebo príkazy;

b) na oboch stranách HDV upevnenie tabuľky s vyznačením stanice určenia, najväčšej dovolenej rýchlosti pri doprave, prípadný zákaz jazdy cez koľajové brzdy v otvorenej polohe a pod.

Ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na prípady, keď dopravca sám zabezpečuje všetky činnosti súvisiace s dopravou HDV na miesto určenia.

1386. Neobsadené

Doprava vlakov väčším počtom HDV

1387. Ak je na dopravu vlaku potrebné viac než jedno HDV a ďalšie HDV nemožno zaradiť do čela vlaku použije sa ďalšie HDV ako postrkové HDV, ak tomu zodpovedá radenie vlaku a ak nie je na tejto trati postrkové HDV zakázané.

1388. O spôsobe spojenia postrkového HDV s vlakom sa musí vždy vyrozumieť výpravca stanice, v ktorej má byť postrkové HDV odpojené alebo za ktorou má postrkové HDV končiť svoju činnosť a vrátiť sa späť. Za vyrozumenie vodiča zodpovedá výpravca stanice, kde bolo postrkové HDV pripojené, alebo kde došlo k zmene v spôsobe spojenia postrkového HDV s vlakom.

1389. Okrem prípadov, kde je to osobitne nariadené, výpravca vyrozumie i vodiča postrkového HDV písomným rozkazom ak:

a) postrkové HDV sa má vrátiť z iného miesta, než je určené cestovným poriadkom;

b) postrkové HDV je mimoriadne pripojené alebo mimoriadne nepripojené;

c) ide o mimoriadnosti v elektrickej prevádzke.

1390. O použití postrkového HDV v obvode stanice výpravca vyrozumie, vodiča vedúceho HDV, tak aj postrkového HDV, ústne.

1391. Neprivesené postrkové HDV elektrickej trakcie nesmie prechádzať cez miesto alebo úsek, ktorý možno prechádzať len s vypnutým prúdom alebo so stiahnutým zberačom. Neprivesené postrkové HDV musí ukončiť svoju činnosť ešte pred návesťou 136, **Vypnite prúd,** alebo pred návesťou 140, **Stiahnite zberač**.

Traťové úseky, na ktorých je dovolená jazda s nepriveseným postrkovým HDV, sa uvedú v **Tabuľkách traťových pomerov**.

1392. Pri neprivesenom postrkovom HDV, ktoré má končiť prácu v ovládacom obvode PZZ a vracia sa späť, musí byť jeho vodič vyrozumený rozkazom V, do ktorého traťového kilometra musí dôjsť (aj keď už nevykonáva postrkovú činnosť), aby bola zabezpečená riadna činnosť PZZ. Podmienky sa uvedú v Prevádzkovom poriadku.

1393. Ak nie je postrkové HDV k vlaku privesené, musí vodič dbať, aby sa neoddelilo od vlaku. Pokiaľ sa postrkové HDV oddelí od vlaku, musí vodič, čo najskôr zastaviť a dávať návesť na zastavenie vlaku; len po zastavení vlaku sa smie postrkové HDV k vlaku znova pripojiť.

1394. Neobsadené

Radenie vlaku s postrkovým alebo s vloženým HDV

1395. Do vlaku s postrkovým HDV sa nesmú zaradiť vôbec, a do vlaku s vloženým HDV sa nesmú zaradiť medzi vlakové a vložené HDV:

a) vozne s koľajnicovými pásmi dlhými 50 m a viac;

b) vozne spojené tuhou spojkou alebo nákladom;

c) oplenové vozne spojené skrutkovkou, ak spočíva náklad na troch alebo viac vozňoch, ak je dopravná hmotnosť niektorého z týchto alebo medzi nimi zaradených vozňov menšia než 20 ton;

d) skupiny vozňov bez oplenov naložené dlhými zásielkami (netýka sa vozňov s koncovo alebo sedlovo naloženými vozidlami);

e) vozne s dopravnou hmotnosťou menšou než 13 ton, ak majú hoci aj na jednom čele samočinné spriahadlo bez nárazníkov;

f) prázdne vozne, ak sú ich nárazníky alebo samočinné spriahadlo umiestnené na podvozkoch;

g) vozne, ktoré sa podľa označenia (nálepky) smú dopravovať len ako posledný vozeň vo vlaku;

h) vozne ľahkej stavby, okrem prípadu ak je postrkovým (vloženým) HDV motorový vozeň;

i) traťové stroje, ktoré je zakázané radiť do vlaku s postrkom;

j) vozne s vlastnou hmotnosťou menšou než 9 ton.

Pri radení vlaku na postrk nesmie byť v zadnej polovici vlaku zaradený prázdny vozeň s vlastnou hmotnosťou menšou než 12 ton.

1396. Neobsadené

Skúšobné jazdy

1397. Skúšobné jazdy sa vykonávajú rýchlosťami, ktoré neprekračujú traťovú rýchlosť alebo rýchlosťami vyššími. GR ŽSR určí medzistaničné úseky, v ktorých možno vykonávať skúšobné jazdy pri neprekročení dovolených traťových rýchlostí; okrem toho určí aj medzistaničné úseky pre skúšobné jazdy HDV rýchlosťou vyššou ako je traťová rýchlosť; pričom stanoví aj najvyššiu rýchlosť, ktorou možno prechádzať skúšobný úsek.

1398. Pre skúšobné jazdy rýchlosťou vyššou ako dovoľujú rýchlostníky, stanoví GR ŽSR aj opatrenia na zaistenie bezpečnosti dopravy (ak sú v skúšobnom úseku priecestia, hradlá alebo hlásnice, ako napr. uzavretie mechanických závor alebo uvedenie PZS do výstražného stavu alebo postavenie hlavných návestidiel na návesť dovoľujúcu jazdu a pod.), ktoré musia byť splnené skôr, ako vlak odíde zo stanice.

Skúšobné jazdy sa podľa predchádzajúceho odseku uskutočnia vždy v medzistaničnom oddiele.

1399. Vlak s rýchlosťou ktorá neprekračuje traťovú rýchlosť možno vypraviť na skúšobný úsek s traťovými oddielmi, len pri voľnosti najmenej dvoch traťových oddielov priľahlých k stanici, z ktorej je tento vlak vypravovaný. Pritom sa musí skúšobná rýchlosť dosiahnuť v týchto dvoch oddieloch tak, aby na konci druhého z nich mohol vlak bezpečne zastaviť. Na tratiach s automatickým blokom musí byť vždy voľný celý medzistaničný úsek a rýchlosť vlaku sa musí regulovať tak, aby mohol bezpečne zastaviť pred vchodovým návestidlom susednej stanice.

1400. Pri ohlasovaní vlakovej dopravy musia byť o povolenej najvyššej rýchlosti vlaku upovedomení výpravca východiskovej stanice a výpravcovia staníc, ktoré hraničia so skúšobným úsekom; výpravca, ktorý ohlasuje zmeny vo vlakovej doprave v skúšobnom úseku, vyrozumie o tom zamestnancov traťových stanovíšť.

1401. Výpravca východiskovej stanice vyrozumie vodiča rozkazom V o tom, v ktorom medzistaničnom úseku a akou rýchlosťou je dovolená skúšobná jazda. O vydaní rozkazu V musí sa vyrozumieť aj výpravca stanice, susediacej so skúšobným úsekom. Ak nedostane výpravca túto správu, vyrozumie vodiča sám. Skúšobnú jazdu rýchlosťou vyššou ako traťová rýchlosť a skúšobnú jazdu HDV rýchlosťou vyššou ako 120 $km.h^{-1}$, je možné vykonať až vtedy, keď sa výpravcovi ohlási splnenie všetkých predpísaných podmienok.

1402. Úseky stanovené pre skúšobnú jazdu HDV rýchlosťami vyššími ako 120 $km.h^{-1}$, ako aj pre skúšobné jazdy rýchlosťami vyššími ako traťová rýchlosť sa oznámia príslušným objednávateľom a musia byť uvedené v Prevádzkových poriadkoch staníc, priľahlých ku skúšobným úsekom.

1403. Skúšobné jazdy za účelom zvýšenia traťovej rýchlosti sa vykonávajú za rovnakých podmienok ako skúšobné jazdy vyššou rýchlosťou ako traťovou.

1404. Neobsadené

Obsadzovanie vlakov vlakovým personálom

1405. Obsadenie HDV a vlaku **vlakovým personálom** určí dopravca, so zreteľom na traťové pomery a na podmienky pri jednotlivých vlakoch (manipulácia pri vlaku, v jednotlivých železničných staniciach, a pod.), pritom podľa potreby stanoví ďalšie opatrenia na zachovanie bezpečnosti.

1406. Vlak môže byť obsadený len vodičom za týchto podmienok:

- vedúce HDV je vybavené správne účinkujúcim zariadením pre kontrolu bdelosti vodiča zabezpečujúcim samočinné zastavenie vlaku;
- vodič vedúceho HDV musí mať rádiotelefónne spojenie so zamestnancom ktorý riadi jazdu vlakov na príslušnej trati.

1407. Na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy smie byť vlak obsadený len vodičom vtedy ak je zabezpečená príprava vlakovej cesty určeným zamestnancom.

1408 Obsadenie vlakov oznamuje **dopravca** Rozkazom o sprevádzaní vlakov, ktorý vydá k zmene GVD.

1409. V kabíne vodiča, z ktorej je HDV riadené, sa môžu zdržovať:

a) osoby, ktoré sa preukážu osobitným povolením dopravcu;

b) dopravní zamestnanci zúčastnení pri posune;

c) príslušníci ozbrojených a požiarnych zborov, lekári a zdravotníci idúci poskytnúť neodkladnú pomoc a ak nemôžu použiť iný dopravný prostriedok;

d) aj ďalšie osoby, podľa podmienok stanovených dopravcom.

Osoby uvedené v predchádzajúcom odseku sú povinné pred vstupom do kabíny vodiča sa preukázať dokladom o oprávnení vstupu, resp. služobným preukazom.

1410. Zamestnanec s prikázaným pracoviskom v kabíne vodiča musí byť spôsobilý zastaviť vlak brzdičom priebežnej brzdy alebo záklopkou záchrannej brzdy.

1411. Neobsadené

Ž 1

XL. Kapitola
Brzdy a brzdenie vlakov
Všeobecné ustanovenia

1412. Na zníženie rýchlosti vozidiel alebo na ich zastavenie sa používa priebežná brzda, priamočinná brzda, ručná brzda, koľajové brzdy alebo zarážky.

1413. Vlak, ktorého stanovená rýchlosť je vyššia ako 40 $km.h^{-1}$ musí byť brzdený samočinnou priebežnou tlakovou brzdou (ďalej iba priebežnou brzdou). Prípadné odchýlky pre traťové stroje stanovujú osobitné predpisy.

1414. Ak sa posunuje s dráhovými vozidlami obsadenými cestujúcimi musí byť posunujúci diel brzdený priebežnou brzdou.

1415. Každé vozidlo vo vlaku musí mať funkčné hlavné potrubie. V prípade poruchy alebo nepoužiteľnosti hlavného potrubia musí byť vozidlo vybavené prenosným potrubím.

1416. Neobsadené

Skúška ručnej brzdy

1417. Skúška ručnej brzdy sa musí vykonať:

a) pred jej použitím na zastavenie a zaistenie vozňov;
b) na vozňoch, ktoré sú potrebné na zaistenie zastaveného vlaku na šírej trati pre prípad poruchy priebežnej brzdy, skúška brzdy sa vykoná vo východiskovej stanici.

1418. Na vozidlách s klátikovou brzdou sa skúška ručnej brzdy vykonáva nasledovne:

- vozidlo musí mať odbrzdenú priebežnú brzdu a brzdové klátiky musia byť odľahnuté;
- zatiahne sa ručná alebo ustavovacia brzda, podľa vybavenia vozňa;
- skontroluje sa doľahnutie brzdových klátikov;
- povolí sa ručná alebo ustavovacia brzda;
- skontroluje sa odľahnutie brzdových klátikov.

Za správne doľahnutie a odľahnutie brzdových klátikov sa považuje – doľahnutie - odľahnutie všetkých klátikov (celistvých zdrží) na všetkých dvojkolesiach z kontrolovanej strany vozňa.

Na vozidlách vybavených kotúčovou brzdou, sa skúška ručnej brzdy vykonáva sledovaním ukazovateľa stavu zabrzdené / odbrzdené, ktoré môže byť signalizované na spoločnom ukazovateli s tlakovou brzdou, alebo na samostatnom ukazovateli pre ručnú brzdu.

1419. Neobsadené

Zaraďovanie ručných bŕzd do vlaku

1420. Medzi vlakovým HDV a prvým vozňom s funkčnou ručnou brzdou smie byť najviac 8 náprav bez ručnej brzdy. Taktiež najviac 8 náprav bez funkčnej ručnej brzdy smie byť aj na konci vlaku.

1421. Pre prípad poruchy priebežnej brzdy na trati musí byť v každom vlaku (PMD) dostatok funkčných ručných bŕzd alebo zarážok, ktoré sú potrebné na zaistenie zastaveného vlaku, a to toľko, aby sa dosiahlo na rozhodnom sklone brzdiace percento podľa nasledovnej tabuľky:

Na tratiach s rozhodujúcim spádom	Potrebné brzdiace percento pre vozidlá zaistené	
	ručnými (ustavovacími) brzdami	zarážkami
do **5** ‰	**2**	**4**
od **5** do **10** ‰	**3**	**6**
od **10** do **20** ‰	**5**	**10**
od **20** do **40** ‰	**10**	**20**
nad **40** ‰	podľa **Tabuliek traťových pomerov**	

Ručné brzdy HDV sa do týchto brzdiacich percent nezapočítavajú.
Pri použití zarážok na zaistenie stojacich vozidiel, za brzdiacu hmotnosť sa považuje podiel dopravnej hmotnosti vozňa pripadajúci na podloženú nápravu, maximálne 25 ton na jeden vozeň.

1422. Rozhodujúce spády a brzdiace percentá platia i pre odstavené skupiny vozidiel v stanici.

1423. Neobsadené

Zaraďovanie brzdených vozidiel do vlaku

1424. Prvý vozeň pri tlačených vlakoch a posledný vozeň pri vlakoch ťahaných musí mať vždy funkčnú, t.j. správne účinkujúcu priebežnú brzdu.
Vo vnútri vlakovej súpravy možno ponechať v nevyhnutných prípadoch vozidlá s vypnutou priebežnou brzdou (napr. pre poruchu na brzdovom ústrojenstve). Jedna skupina spojených vozidiel s vypnutou priebežnou brzdou nesmie mať pri vlaku s predpísaným režimom brzdenia G, viac ako:

a) **16 náprav** - ak ide o prázdne vozne alebo vozne kĺbové;

b) **12 náprav** - ak ide o skupinu, v ktorej sú všetky vozne naložené, alebo ak ide o skupinu prázdnych a naložených vozňov, pričom rušne, koľajové žeriavy a vozidlá s vlastnou hmotnosťou väčšou ako 50 ton sa považujú za naložené vozidlá;

c) **8 náprav** - ak ide o skupinu vozidiel medzi činným HDV a prvým priebežne brzdeným vozidlom.

Jedna skupina spojených vozidiel s vypnutou priebežnou brzdou nesmie mať pri vlaku nákladnej dopravy s predpísaným režimom brzdenia P, viac ako 8 náprav. Rýchlosť tohto vlaku nesmie prekročiť 100 km.h^{-1}.

1425. Neobsadené

Režim brzdenia

1426. Predpísaný režim brzdenia vlaku je uvedený v zošitovom cestovnom poriadku.
1427. Režim brzdenia vlakov nákladnej dopravy, HDV, dĺžku vlaku v metroch, a maximálnu hmotnosť vlaku stanovuje tabuľka:

Stanovená rýchlosť vlaku v km.h^{-1}	Režim brzdenia vozidiel okrem HDV	Dĺžka vlaku v metroch (bez činných HDV)	Max. hmotnosť vlaku v t	Režim brzdenia HDV
do 100	G, P	do 700	Podľa normatívu HDV	G+ E[1)] alebo G[1)]
101 až 120	P	do 600	1000	G + E[1)] alebo G[1)]

Vysvetlivka k tabuľke:
1) HDV v čele vlaku nákladnej dopravy môže byť brzdené v režime **P, P + E** iba vtedy, ak hmotnosť súpravy neprekročí 600 ton;

1428. Vo vlaku nákladnej dopravy s predpísaným režimom brzdenia P, je dovolené ponechať 2 vozne, najviac 8 náprav, brzdených v režime G. Dopravná hmotnosť vozňov brzdených v režime G nesmie byť väčšia ako dopravná hmotnosť vozňov brzdených v režime P.

1429. Vo vlaku nákladnej dopravy s predpísaným režimom brzdenia G, je dovolené ponechať 2 vozne, najviac 8 náprav brzdených v režime P.

1430. Vlak nákladnej dopravy ktorý došiel brzdený v režime P a v ďalšej jazde má bez zmeny zostavy pokračovať ako vlak s predpísaným režimom brzdenia G, smie zostať brzdený v režime P za podmienky, že bude vyhotovená nová správa o brzdení s príslušným potrebným brzdiacim percentom podľa ZCP.

1431. Vlaky osobnej dopravy sa musia brzdiť v režime brzdenia P, R alebo R + Mg podľa nasledujúcej tabuľky:

Stanovená rýchlosť v $km.h^{-1}$	Režim brzdenia
do 120	P, R, R + Mg
121 až 160	R alebo R + Mg
161 a viac	R + Mg

1432. Súprava vozidiel vlaku osobnej dopravy smie mať najviac 100 náprav.

1433. Vo vlakoch osobnej dopravy možno ponechať maximálne jedno vozidlo s vypnutou samočinnou brzdou za podmienky že nejde o:

- prvé alebo posledné vozidlo vlaku;
- vlak s predpísaným režimom brzdenia R + Mg s rýchlosťou vyššou ako 160 $km.h^{-1}$.

1434. V súprave vozidiel vlaku osobnej dopravy s predpísaným režimom brzdenia P, môžu mať jednotlivé (alebo všetky) vozidlá nastavený režim R alebo R + Mg.

1435. V súprave vozidiel vlaku osobnej dopravy s predpísaným režimom brzdenia R, so stanovenou rýchlosťou najviac 120 $km.h^{-1}$, smie byť nastavený režim P.

1436. Vo vlakoch osobnej dopravy do 60 náprav s predpísaným režimom brzdenia R + Mg, so stanovenou rýchlosťou od 120 $km.h^{-1}$ do rýchlosti 160 $km.h^{-1}$ je dovolené nastaviť režim R na ľubovoľnom počte vozidiel.

Pokiaľ má takáto súprava viac ako 60 náprav, musia mať všetky vozne nastavený režim R

Vo vlaku s rýchlosťou 161 $km.h^{-1}$ a viac musia mať všetky vozne nastavený režim R + Mg. Ak to nie je možné, musí sa rýchlosť vlaku znížiť na najviac 160 $km.h^{-1}$.

1437. Neobsadené

Príprava vlaku na vykonanie skúšky brzdy

1438. Pri vozidlách s rozvidleným potrubím sa spojí vždy iba jedna spojka a to pokiaľ možno na rovnakej strane vlaku. Spojkové kohúty hlavného potrubia sú nafarbené na červeno, spojkové kohúty napájacieho potrubia sú žltej farby. Ak sa spája aj napájacie potrubie, spája sa na tej istej strane ako hlavné potrubie. Nepoužité spojky sa musia zavesiť na závesy alebo na jalové hrdlá.

1439. Spojkový kohút je otvorený, ak jeho rukoväť smeruje šikmo dole. Ak rukoväť spojkového kohúta smeruje hore je spojkový kohút uzatvorený.

Na spojkových kohútoch s aretáciou musí aretačná západka zapadnúť do aretačného výrezu.

1440. Pred spojením HDV so súpravou vlaku, zamestnanec odvesí brzdovú spojku HDV z hrdla, túto pevne drží v ruke a krátko otvorí spojkový kohút za účelom odstránenia nečistôt a kondenzátu z potrubia. Až potom

spojí brzdové spojky hlavného potrubia a súčasne otvorí oba spojkové kohúty spájaných vozidiel. Ak nemôže otvoriť oba spojkové kohúty súčasne, otvorí najskôr spojkový kohút vzdialenejší od zdroja stlačeného vzduchu. Rovnako sa postupuje pri spájaní napájacieho potrubia. Pripojenie (odpojenie) HDV ku súprave (od súpravy) vlaku je zamestnanec povinný oznámiť vodičovi.

Hlavné potrubie a napájacie potrubie sa nesmú navzájom spojiť.

1441. Vo vlakoch osobnej dopravy, ktorých súpravy sú zostavené iba z vozňov s rýchločinným rozvádzačom Knorr K1, musí byť rukoväť uzatváracieho kohúta prestavovača:

- vo zvislej polohe (so zapnutým rýchločinným ústrojenstvom) pri všetkých vlakoch ťahaných motorovým alebo elektrickým vozňom, a pri vlakoch zostavených zo **6** alebo viac vozňov ťahaných rušňom;
- vo vodorovnej polohe (s vypnutým rýchločinným ústrojenstvom) pri vlakoch zostavených z **5 a menej** vozňov ťahaných rušňom.

1442., 1443. Neobsadené

Úplná skúška priebežnej brzdy

1444. Úplnou skúškou priebežnej brzdy (ďalej len ÚSB) sa zisťuje účinok brzdy na všetkých priebežne brzdených vozidlách.

1445. Pri vykonávaní skúšky priebežnej brzdy musí byť vlak (posunujúci diel) zaistený proti neúmyselnému pohybu. Vlak (posunujúci diel) je zaistený proti neúmyselnému pohybu zabrzdením prídavnou brzdou HDV, ak stojí na koľaji so spádom, ktorý nie je v promile väčší ako :

$$150 \times \frac{\text{hmotnosť spočívajúca na dvojkolesiach brzdených priamočinnou brzdou}}{\text{celková hmotnosť vlaku}} = \text{spád v ‰}$$

Ak nie sú splnené podmienky uvedené v predchádzajúcom odstavci, musí byť vlak (posunujúci diel) zaistený proti samovoľnému pohybu použitím zarážok, prípadne pristavením ďalšieho zaisťovacieho rušňa.

1446. ÚSB sa musí vykonať:

a) pred odchodom vlaku, z miesta, kde bol zostavený;
b) na všetkých vozidlách pridaných do vlaku na ktorých nebola vykonaná ÚSB pred ich zaradením do vlaku;
c) pred odchodom vlaku z východiskovej stanice alebo stanice odstavenia, ak od poslednej ÚSB uplynulo viac ako 24 hodín;
d) na žiadosť vodiča, ak má pochybnosti o správnom účinku brzdy vlaku na základe zistenia počas predchádzajúcej jazdy vlaku, alebo následkom preukázateľne zistených porúch na brzde vlaku;
e) po vzniku nehodovej udalosti na pokyn vyšetrovacieho orgánu;
f) na všetkých vozňoch vlaku**,** na ktorých došlo ku zmene režimu brzdenia. Pri zmene režimu brzdenia z **R+Mg** na **R** a z **R** na **P** sa ÚSB nevykonáva;
g) keď sa pri ÚSB použil ručný odbrzďovač.

1447. Pred ÚSB vlaku vykoná vodič skúšku tesnosti priebežnej brzdy. Skúška tesnosti priebežnej brzdy vlaku sa vykonáva v odbrzdenom stave.
Pri poklese tlaku v hlavnom potrubí o viac ako 0,5 baru za 2 minúty sa brzda považuje za netesnú. Netesné miesto sa musí vyhľadať, odstrániť a skúška tesnosti sa musí opakovať.

1448. Na vlaku nákladnej dopravy sa v zimnom období po naplnení hlavného potrubia na prevádzkový tlak musí pri poklese teploty pod **+2°C** rýchločinne zabrzdiť a potom jednorázovo odbrzdiť, aby sa uvoľnilo stuhnuté brzdové tyčovie.

1449. Postup pri vykonávaní ÚSB na nákladnom vlaku:

a) HDV, z ktorého je ovládaná priebežná brzda vlaku musí byť úplne zabrzdené priamočinnou brzdou;
b) po dosiahnutí hodnoty prevádzkového tlaku v hlavnom potrubí na základe ústneho príkazu zamestnanca vykonávajúceho ÚSB vodič alebo zamestnanec kompresorovej stanice, zabrzdí znížením tlaku v hlavnom potrubí o **0,5** baru;
c) po **1** minúte zamestnanec vykonávajúci ÚSB zisťuje úderom kladiva, na brzdový klátik, priľahnutie klátika na dvojkolesie. Na vozidlách zvláštnej konštrukcie sa kontroluje priľahnutie klátikov tak, aby sa skontrolovalo doľahnutie klátika najvzdialenejšieho od príslušného brzdového valca. Na vozňoch s kotúčovou brzdou sa zabrzdenie overuje na ukazovateli stavu " Zabrzdené - Odbrzdené ". Súčasne sa na vozidlách kontrolujú:

- správne polohy prestavovačov;
- správne polohy rukovätí vypínacieho ústrojenstva brzdy;

- spojenie brzdových spojok a polohy rukovätí spojkových kohútov - na vozňoch s klátikovou brzdou tiež hrúbky brzdových klátikov resp. celistvých zdrží a dĺžky zdvihu piestov brzdových valcov;

d) ak príde zamestnanec vykonávajúci ÚSB k poslednému (pri tlačených vlakoch k prvému) vozňu, prefúkne krátkym otvorením spojkového kohúta brzdovú spojku a pripojí k nej prenosný manometer. Potom otvorí príslušný spojkový kohút, zmeria tlak na konci hlavného potrubia pri zabrzdení a potom dá vodičovi (zamestnancovi kompresorovej stanice) návesť 110, **Odbrzdite**. Počas odbrzďovania sleduje priebeh zvyšovania tlaku v hlavnom potrubí a čas, za ktorý sa tlak vzduchu v hlavnom potrubí ustáli. "Odbrzďovací čas" nesmie byť dlhší ako:

- **3** minúty pri brzdení v režime **G;**
- **2** minúty pri brzdení v režime **P**.

Pri prekročení odbrzďovacieho času musí sa zistiť a odstrániť príčina nedostatočnej priechodnosti hlavného potrubia. ÚSB vlaku sa musí zopakovať. **Po ustálení tlaku musí byť tlak v hlavnom potrubí na konci vlaku najmenej 4,6 baru.**

Potom zamestnanec kontroluje odľahnutie brzdových klátikov (odbrzdenie kotúčových brzd) na všetkých vozidlách. Na vozidlách ktoré neodbrzdili, zistí príčinu neodbrzdenia a po jej odstránení ÚSB na príslušnom vozni zopakuje.

Pri vlakoch s HDV na konci vlaku, zisťuje tlak v hlavnom potrubí vodič na manometri posledného HDV zaradeného vo vlaku, ktorý súčasne zisťuje aj odbrzďovací čas. Po ustálení tlaku vzduchu oznámi vodič namerané hodnoty zamestnancovi, ktorý vykonáva skúšku brzdy.

Pri vlakoch súčasne tlačených a ťahaných (HDV vo vnútri súpravy), sa hodnota tlaku vzduchu v hlavnom potrubí zisťuje nielen na konci vlaku, ale aj na začiatku vlaku.

1450. Ak sa pri vykonávaní ÚSB zistia chyby na brzde, je nutné ich odstrániť a ÚSB na príslušných vozňoch opakovať:

- chybný rozvádzač sa vypne z činnosti, z priestorov brzdy sa vyprázdni tlak vzduchu a vozeň sa polepí nálepkou (ak ju má zamestnanec k dispozícii) " Tlaková brzda nepoužiteľná ", číslo vozňa sa zapíše do Správy o brzdení;
- zamestnanec, ktorý vykonal ÚSB oznámi jej výsledok vodičovi.

1451. Na vlaku osobnej dopravy, ktorý má predpísaný režim brzdenia **P**, sa ÚSB vykoná ako na vlaku brzdenom v režime **G** s týmito rozdielmi:

a) tlak vzduchu na konci vlaku a odbrzďovací čas sa nemeria, vykoná sa iba skúška tesnosti;

b) pokiaľ je vozeň vybavený protišmykovým zariadením overí sa jeho zapnutie.

Ak sú vo vlaku s predpísaným režimom brzdenia P zaradené vozne brzdené v režime R a stanovená rýchlosť vlaku je vyššia ako 90 $km.h^{-1}$ vykoná sa na nich ÚSB ako na vlaku brzdenom v režime R, inak ako na vlaku brzdenom v režime P.

1452. Na vlaku osobnej dopravy, ktorý má predpísaný režim brzdenia R, vykoná ÚSB zamestnanec, ako na vlaku brzdenom v režime P a naviac pri kontrole zabrzdenia jednotlivých vozidiel sa kontroluje účinok vysokého stupňa brzdenia pri klátikových brzdách pomocou tlačidlového ventilu rýchlikovej brzdy.

1453. Na vlaku osobnej dopravy, ktorý má predpísaný režim brzdenia **R + Mg** sa ÚSB vykonáva takto:

a) vykoná sa ÚSB ako pre režim R - musí byť zapnutý potrubný zrýchľovač;

b) po jej vykonaní, zamestnanec vykonávajúci ÚSB vyzve vodiča aby zabrzdil rýchločinne a vykoná skúšku Mg - brzdy. Stlačí tlačidlo na kontrolnom paneli Mg - brzdy a pohľadom kontroluje dosadnutie brzdových trámcov Mg - brzdy na hlavu koľajnice. Súčasne sa musí rozsvietiť kontrolné svetlo Mg - brzdy. Po uvoľnení tlačidla kontrolné svetlo musí zhasnúť a brzdové trámce sa vrátia do zdvihnutej polohy;

c) v prípade, ak sa kontrolné svetlo Mg - brzdy nerozsvieti, alebo ak nedoľahnú brzdové telesá na koľajnice, Mg -brzda sa považuje za nespôsobilú prevádzky a príslušný prestavovač sa musí prestaviť do režimu R.

Ž 1

1454. Doplnkové ustanovenia pre ÚSB vykonávanú kompresorovou stanicou:

a) pred pripojením kompresorovej stanice k súprave vlaku je nutné počas 5 až 8 sekúnd prefúknuť prívodné potrubie od kompresorovej stanice a odstrániť nečistoty a kondenzát;

b) ukončenie ÚSB ohlási zodpovedný zamestnanec ústne alebo telefonicky určenému zamestnancovi;

c) po pripojení HDV, z ktorého sa bude ovládať priebežná brzda vlaku sa vykoná JSB, skúška tesnosti a odmeria sa úbytok tlaku na konci hlavného potrubia. Ak sa pri tom zistia chyby, musí sa po ich odstránení vykonať ÚSB.

1455. Neobsadené

Jednoduchá skúška brzdy

1456. Jednoduchá skúška brzdy (ďalej len JSB) sa vykonáva na zisťovanie priechodnosti hlavného potrubia zisťovaním účinku brzdy na hociktorom brzdenom vozidle za miestom rozpojenia alebo spojenia hlavného potrubia. V prípade rozpojenia alebo spojenia hlavného potrubia na viacerých miestach vlaku sa účinok brzdy zisťuje na poslednom vozidle vlaku.

Ak je vozidlom, na ktorom sa má vykonať JSB, obsadené HDV alebo riadiaci vozeň, vykoná sa JSB sledovaním tlakových zmien na manometri brzdového valca.

1457. JSB sa vykonáva:

a) po privesení HDV na vlak po ÚSB vykonanej kompresorovou stanicou alebo iným HDV;

b) po privesení ďalšieho HDV na začiatok vlaku alebo výmene HDV;

c) po rozpojení vlaku s výnimkou odpojenia vozidiel na konci vlaku;

d) pri zmene stanovišťa z ktorého sa riadi vlak s výnimkou vlakov používaných ako ucelená samostatná jednotka;

e) po pripojení ďalších vozidiel s vykonanou ÚSB k vlaku;

f) ak bol prechodne uzatvorený spojkový kohút hlavného potrubia alebo rozpojené hlavné potrubie;

g) pred odchodom odstaveného vlaku zo stanice. V tomto prípade sa vždy vykoná na poslednom vozni.

1458. Postup pri vykonávaní JSB:

- zamestnanec vykonávajúci JSB skontroluje, či je priebežná brzda kontrolovaného vozidla odbrzdená;
- návesťou 109, **Zabrzdite**, dá vodičovi príkaz znížiť tlak v hlavnom potrubí o **0,5** baru;
- po zaúčinkovaní brzdy skontroluje či doľahli klátiky, prípadne či ukazovateľ stavu kotúčovej brzdy signalizuje stav „ZABRZDENÉ“;
- potom dá návesť 110, **Odbrzdite**, a kontroluje či brzdové klátiky odľahli, prípadne či ukazovateľ stavu kotúčovej brzdy signalizuje stav „ODBRZDENÉ“;

1459. O výsledku JSB vyrozumie vodiča ústne alebo návesťou zamestnanec, ktorý JSB vykonal.

1460. Neobsadené

Skúška brzdy posunujúceho dielu

1461. Ak je posunujúci diel priebežne brzdený, musí sa pred začiatkom posunu overiť účinok brzdenia na všetkých priebežne brzdených vozidlách (toto neplatí v prípade, keď po príchode vlaku do ŽST posunuje s vlakom alebo s jeho prednou časťou vedúce HDV). Za túto skúšku brzdy zodpovedá zamestnanec, ktorý riadi posun. O výsledku vyrozumie vodiča.

1462. Neobsadené

Skúška brzdy hnacieho dráhového vozidla

1463. Skúška brzdy hnacieho dráhového vozidla (ďalej SBHDV) alebo riadiaceho vozňa sa vykonáva na odstavenom HDV pred jeho odchodom z miesta odstavenia.

Pred SBHDV sa HDV zaistí proti neúmyselnému pohybu klinmi z oboch strán kolies.

Pri SBHDV sa zisťuje:

a) tesnosť brzdy; prípustná netesnosť je 0,2 baru za 5 min. Prípustná netesnosť na elektrických alebo motorových jednotkách je 0,5 baru za 2minúty.

b) doľahnutie a odľahnutie všetkých brzdových klátikov, pri ovládaní brzdy z jedného stanovišťa a u ucelených samostatných jednotiek sa kontroluje priľahnutie a odľahnutie klátikov aj na ťahaných vozidlách;

c) správne účinkovanie dvojitých spätných ventilov medzi samočinnou a priamočinnou brzdou; po čiastočnom zabrzdení priebežnou brzdou sa musí prídavnou brzdou zvýšiť tlak v brzdových valcoch až na maximálnu hodnotu, pričom po úplnom odbrzdení prídavnej brzdy musí v brzdových valcoch zostať tlak, ktorý sa dosiahol predchádzajúcim zabrzdením priebežnej brzdy. Rovnako musí účinkovať spätný ventil aj pri opačnom poradí použitia bŕzd. Skúška sa vykonáva z každého stanovišťa vodiča;

d) správne účinkovanie vysokého stupňa brzdenia na HDV, ktoré má prestavovač P/R alebo G/P/R;

e) zapnutie protišmykového zariadenia;

f) správny účinok ostatných druhov bŕzd, pokiaľ to konštrukcia HDV dovoľuje.

1464. Na ucelených samostatných jednotkách (samostatne jazdiace HDV, elektrické a motorové jednotky, vlaky zostavené z motorových a prípojných vozňov ktorých zostava sa počas prevádzky nemení) SBHDV nahradzuje ÚSB.

1465. Neobsadené

Zápis o vykonaní skúšky brzdy

1466. O vykonanej skúške brzdy (okrem súrnych pomocných vlakov) musí byť vykonaný zápis (Správa o brzdení),v ktorom musí byť uvedené:

a) režim brzdenia;
b) číslo vlaku a názov dopravne, v ktorej bola skúška vykonaná;
c) hmotnosť vozidiel, brzdiaca hmotnosť a počet dvojkolesí alebo dĺžka vlaku;
d) počet a druh bŕzd zapojených vo vlaku;
e) požadované brzdiace percentá;
f) skutočné brzdiace percentá;
g) čísla vozňov, na ktorých bola vyskúšaná ručná (ustavovacia) brzda;
h) čísla vozňov s vypnutou samočinnou tlakovou brzdou;
i) čas ukončenia ÚSB;
j) podpisy určených osôb, ktoré vykonali ÚSB.

1467. Zamestnanec vykonávajúci ÚSB nahlási čísla vozňov s iným režimom brzdenia ako je predpísaný v ZCP a čísla vozňov s vypnutou brzdou zamestnancovi, ktorý zostavuje Zápis o brzdení.

1468. V prípade potreby vyhotovenia nového Zápisu o brzdení (pri pridaní vozňov, straty alebo znehodnotenia platného Zápisu o brzdení) potrebné údaje na vyhotovenie nového možno prevziať z vlakovej dokumentácie, napr. zo Správy o zostave vlaku a pod.

Každé zostavenie Zápisu o brzdení na základe predchádzajúceho odseku sa musí napísať v rubrike "*Poznámky*", pričom takto zostavený Zápis o brzdení podpíše iba zamestnanec, ktorý ho vyhotovil a vodič.

1469. Zápis o brzdení je možné vyhotoviť pomocou výpočtovej techniky. Takto zostavený Zápis o brzdení musí obsahovať všetky požadované údaje.

1470. V rubrike - Poznámky, sa vždy musí uviesť:

- vyhotovenie Zápisu o brzdení na základe predchádzajúceho Zápisu o brzdení;
- počet vozňov rozchodu 1520 mm previazaných na normálny rozchod 1435 mm;
- počet vozňov so stupňovite neodbrzďovateľnou brzdou (majú v označení samostatné W alebo K).
- vodič, alebo zamestnanec vyhotovujúci zápis o brzdení zapíše do posledného zápisu o brzdení v rubrike "Poznámky" miesto a čas vykonania JSB.

1471. Vodič, ovládajúci priebežnú brzdu vlaku musí mať platný Zápis o brzdení. Pri striedaní vodičov na osi, musí odstupujúci vodič odovzdať nastupujúcemu vodičovi spolu s ostatnými písomnosťami aj platný Zápis o brzdení.

1472. Za nástup nového vodiča sa nepovažuje prípad, keď si vzájomne vymenia miesta na stanovišti dvaja vodiči, ktorí tvoria jednu rušňovú čatu.

1473. Neobsadené

Obsluha brzd

1474. Za rýchlosť vlaku a manipuláciu s ovládačmi priebežnej brzdy vlaku zodpovedá vodič vedúceho HDV (riadiaceho vozňa).

Vodiči ostatných HDV zaradených vo vlaku sú povinní sledovať rýchlosť vlaku. Ak skutočná rýchlosť vlaku prekročí o 15 $km.h^{-1}$ a viac stanovenú rýchlosť vlaku, musia vodiči vykonať opatrenia na zastavenie vlaku.

1475. Správny účinok priebežnej brzdy musí vodič overiť:

a) po odchode vlaku z miesta, kde bola vykonaná JSB alebo ÚSB.

Pritom sa musí dosiahnuť pokles rýchlosti vlaku najmenej o 10 $km.h^{-1}$ na dráhe zodpovedajúcej použitému stupňu zabrzdenia. Netýka sa prípadov, keď je stanovená rýchlosť vlaku nižšia ako 30 $km.h^{-1}$.

b) pred veľkými spádmi;
c) počas mrazov a odmäku v primeraných časových intervaloch (cca 30 min).

Ak vodič zistí, že priebežná brzda nesprávne účinkuje, je povinný ihneď vykonať všetky dostupné opatrenia na zastavenie vlaku.

1476. Na vlaku, ktorý zastavil na šírej trati alebo v stanici, sa smie priebežná brzda úplne odbrzdiť iba v tom prípade, keď je vlak spoľahlivo zaistený proti neúmyselnému pohybu prídavnou brzdou HDV. Pokiaľ prídavná brzda nie je schopná udržať vlak v pokoji, priebežná brzda musí zostať zabrzdená až do ďalšej jazdy vlaku. Tlak vzduchu v hlavnom potrubí možno po zastavení zvýšiť na 4,5 baru.

1477. Ak vlakový personál spozoruje, že hrozí nebezpečie alebo počuje návesť 50 **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**, uvedie do činnosti záchrannú brzdu, zatiahne ručnú brzdu a opakovane dáva návesť 50, **Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**. Vo vlakoch osobnej dopravy prechádzajú sprievodcovia do ďalších vozňov, aby zatiahli čo najväčší počet ručných brzd.

1478. Obsadzovať osobami (sprevádzajúcimi zásielku) sa smú len vozne vybavené ťahadlom záchrannej brzdy.

1479. Utiahnuť ručné brzdy za jazdy vlaku (pri poruche priebežnej brzdy) alebo pri posune tak, aby kolesá dostali šmyk, je zakázané. Keď sprievodca podľa nárazu kolies spozoruje, že sú na nich ploché miesta, oznámi to vodičovi v stanici, kde vlak zastaví. Ak nie je prítomný spôsobilý zamestnanec, o prípadnom vyradení vozňa z vlaku rozhodne vodič.

1480. Ručné odbrzďovače vozňov, (t.j. odbrzďovače na rozvádzači a na prívodnom potrubí k brzdovým valcom), sa môžu použiť iba na vyprázdnenie priestorov brzdy po vypnutí rozvádzača, na odbrzdenie odpojených vozidiel,

na odstránenie prebitia brzdy jednotlivého vozidla a na zníženie nebezpečia prebitia brzdy vlaku pri výmene HDV, na zníženie prevádzkového tlaku v rozvodovom vzduchojeme.

Pri vykonávaní ÚSB a JSB sa nesmie použiť ručný odbrzďovač.

Pre použitie samočinného odbrzďovača (držadlo ťahadla má štítok s nápisom AUTOM) platí v plnom rozsahu predchádzajúci odsek. Pri odbrzďovaní vozňov s vypusteným hlavným potrubím sa zatiahne za ťahadlo odbrzďovača na krátky čas (cca 1 sek). Ak treba vyprázdniť všetky priestory brzdy, musí sa držať ťahadlo vo vychýlenej polohe tak dlho, aby z priestorov brzdy unikol všetok vzduch.

1481. Pákové a ručné brzdy obsluhované zo zeme sa môžu používať len na zaistenie stojacich vozidiel proti samovoľnému pohybu.

1482. HDV zaistí (podľa technického vybavenia HDV) vodič proti neúmyselnému pohybu pri odstavení zatiahnutím všetkých ručných brzd a podložením klinmi z oboch strán kolesa. Sprevádzané nečinné HDV zaistí proti neúmyselnému pohybu pri jeho odstavení v stanici sprevádzajúci zamestnanec.

Nečinné HDV bez sprievodcu sa pri odstavení privesí na skupinu dráhových vozidiel zaistených proti neúmyselnému pohybu, alebo sa podloží klinmi na oboch stranách kolesa.

1483. Neobsadené

Výpočet brzdiacej hmotnosti

1484. Brzdiaci účinok každého vlaku musí zodpovedať jeho dĺžke (počtu náprav, resp. dĺžke v metroch), hmotnosti, druhu a rýchlosti vlaku, ako aj sklonovým pomerom a zábrzdnej vzdialenosti prechádzaného úseku trate.

Rozhodný spád na jednotlivých tratiach (traťových úsekoch) pre výpočet brzdiacich percent je uvedený v **Tabuľkách traťových pomerov**.

Pri stanovení potrebných brzdiacich percent sa do dĺžky vlaku, vyjadrenej v metroch alebo počte náprav, nezapočítavajú činné HDV okrem motorových alebo elektrických vozňov a jednotiek.

1485. Potrebné brzdiace percentá sa pre jazdu vlaku určujú pre príslušnú zábrzdnú vzdialenosť, predpísaný režim brzdenia, stanovenú rýchlosť a stanovenú súpravu vozidiel, resp. dĺžku vlaku podľa týchto zásad:

a) pre jazdu vlaku po rovine alebo na spáde sa určujú podľa tabuliek brzdiacich percent;

b) pri jazde do stúpania sa použije hodnota brzdiacich percent pre jazdu späť po spáde rýchlosťou 30 $km.h^{-1}$, ak je väčšia ako brzdiace percentá pre stanovenú rýchlosť a vodorovnú trať. Inak sa jazda do stúpania považuje za jazdu vlaku po rovine. Pre všetky vlaky, ktoré majú stanovenú rýchlosť nižšiu ako 30 $km.h^{-1}$, sa táto nižšia rýchlosť uvažuje i pre prípadnú jazdu späť po spáde;

c) keď je stanovená rýchlosť osobného vlaku taká malá, že v príslušnej tabuľke brzdiacich percent nie sú pre ňu uvedené žiadne hodnoty, berú sa do úvahy hodnoty pre najnižšiu uvedenú rýchlosť. Tie sa porovnajú s hodnotami brzdiacich percent pre stanovenú rýchlosť a najbližší väčší počet náprav (dĺžku súpravy vlaku), ako aj pre stanovenú rýchlosť a najbližšiu kratšiu zábrzdnú vzdialenosť. Ako skutočná potrebná výmera brzdiacich percent sa uvažuje najmenšia zo zistených hodnôt;

d) pre vlak, ktorý pozostáva pravidelne iba zo samostatne jazdiaceho motorového, elektrického vozňa alebo spojených motorových vozňov a jednotiek a pre ucelenú súpravu sa **nesmú** určiť vyššie potrebné brzdiace percentá, než aké dosahuje maximálne obsadený motorový alebo elektrický vozeň plánovaného radu. Ak sa v hlavičke príslušného vlaku v tabelárnom cestovnom poriadku uvádza niekoľko rôznych radov elektrických a motorových vozňov alebo jednotiek, vždy sa použije údaj pre najmenej obrzdený vozeň alebo jednotku.

1486. Pri všetkých vlakoch sa potrebné brzdiace percentá stanovujú pre príslušný režim brzdenia. Potrebné brzdiace percentá sa pre každý vlak musia uviesť v jeho cestovnom poriadku.

1487. Ak sa výnimočne musí zostaviť (dopraviť) vlak dlhší, ako je uvedené v jeho ZCP alebo ak sa jeho zostava zmení počas jazdy, dopravca určí režim brzdenia a potrebné brzdiace percentá podľa iného vhodného vlaku alebo podľa tabuliek brzdiacich percent. Ak by zo zmeny brzdiacich percent vyplynulo tiež zníženie rýchlosti, určí dopravca aj novú rýchlosť.

1488. Vlak je dostatočne brzdený, ak jeho skutočné brzdiace percento kryje predpísanú výmeru brzdiacich percent pre príslušný úsek.

Skutočné brzdiace percento sa vypočíta podľa vzorca:

$$\textbf{skutočné brzdiace percento} = \frac{\text{skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku}}{\text{celková hmotnosť vlaku}} \times 100$$

Výsledok sa vždy zaokrúhli na najbližšie nižšie celé číslo.
Skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku je súčet brzdiacich hmotností všetkých účinkujúcich bŕzd zaradených vo vlaku.

Potrebná brzdiaca hmotnosť sa pri známej celkovej hmotnosti vlaku a predpísanom brzdiacom percente vypočíta podľa vzorca:

$$\textbf{potrebná brzdiaca hmotnosť vlaku} = \frac{\text{hmotnosť vlaku x predpísané brzdiace percentá}}{100}$$

Výsledok sa vždy zaokrúhli na najbližšie vyššie celé číslo.
Najvyššia prípustná hmotnosť vlaku sa pri jeho známej brzdiacej hmotnosti a predpísanom brzdiacom percente vypočíta zo vzorca:

$$\textbf{prípustná hmotnosť vlaku} = \frac{\text{skutočná brzdiaca hmotnosť}}{\text{predpísané brzdiace percentá}} \times 100$$

Výsledok sa vždy zaokrúhli na najbližšie nižšie celé číslo.

1489. V ZCP sa pre Rv vlak, jazdiaci rýchlosťou vyššou ako 80 $km.h^{-1}$ (skúšobné jazdy), uvedie predpísaná výmera brzdiacich percent pre režim **P** a zodpovedajúci počet náprav (dĺžku vlaku) v jeho ZCP. Pred jazdou takéhoto vlaku sa musí overiť ich dodržanie.

1490. Brzdiaca hmotnosť vozidiel sa pre príslušný režim brzdenia zisťuje z nápisu brzdiacej hmotnosti na skrini vozidla alebo na prestavovači.
Na HDV ktoré majú vyznačenú brzdiacu hmotnosť G + E, P + E alebo R+E sa táto hodnota do brzdiacej hmotnosti vlaku:

- započítava pri vedúcom hnacom dráhovom vozidle ako aj na HDV riadenom z riadiaceho vozňa alebo z vedúceho hnacieho dráhového vozidla vždy, pokiaľ vodič vedúceho HDV nenahlási, že sa EDB nesmie započítavať;
- nezapočítava pri ostatných vo vlaku zaradených HDV, počíta sa iba hodnota pre príslušný režim.

Brzdiaca hmotnosť vozidiel, s prestavovačom v polohe G, zaradených vo vlaku s predpísaným režimom brzdenia P, napísaná na vozidle sa musí pri výpočte skutočných brzdiacich percent vlaku vynásobiť koeficientom 0, 75.

1491. Pri osobných vozňoch, ktoré majú hodnotu brzdiacej hmotnosti v režime R na prestavovači uvedenú bielou a červenou farbou, sa počíta brzdiaca hmotnosť označená bielou farbou pri vypnutom a označená červenou farbou pri zapnutom potrubnom urýchľovači.

1492. Na vozňoch s ručným prestavovačom **prázdny / naložený** alebo **prázdny / čiastočne naložený /naložený** sa smie počítať tá hodnota brzdiacej hmotnosti, ktorá zodpovedá polohe jeho rukoväte. Na prestavenie prestavovačov (teda aj na započítanie brzdiacej hmotnosti) sú rozhodujúce tieto kritéria:

a) prestavovač **prázdny / naložený alebo prázdny / čiastočne naložený / naložený** sa do príslušnej polohy prestaví ihneď, len čo dopravná hmotnosť vozňa dosiahne prestavnú hmotnosť uvedenú na dolnej časti štítka prestavovača;

b) na vozidlách alebo vozňových jednotkách, ktorých brzdovú výstroj tvoria dve alebo viac samostatných bŕzd, z ktorých každá má vlastný rozvádzač a samostatne vyznačené hodnoty brzdiacej hmotnosti, musia byť prestavovače v rovnakom režime brzdenia. Celková brzdiaca hmotnosť dráhového vozidla sa stanoví ako súčet brzdiacich hmotností jeho zapnutých bŕzd.

1493. Na vozňoch so zariadením na brzdenie podľa nákladu sa za brzdiacu hmotnosť počíta:

a) na vozňoch, ktoré majú samočinný prestavovač P / L:

- hodnota brzdiacej hmotnosti vyznačená **v ľavom hornom rohu** tabuľky, pokiaľ dopravná hmotnosť vozňa nie je väčšia ako prestavná hmotnosť vyznačená v dolnom riadku vždy najviac dopravná hmotnosť vozňa);
- hodnota brzdiacej hmotnosti, vyznačená **v pravom hornom rohu** tabuľky, ak je dopravná hmotnosť väčšia ako prestavná hmotnosť, vždy však len do výšky dopravnej hmotnosti vozňa;

b) na vozňoch na ktorých je brzdiaca hmotnosť vyznačená v zmysle odseku **a**), údajom **- MAX ... t**

- vyznačená hodnota brzdiacej hmotnosti, ale iba pokiaľ nie je väčšia ako skutočná dopravná hmotnosť vozňa. Inak do výšky dopravnej hmotnosti vozňa;

c) na nákladných vozňoch s brzdou Božič C/D alebo Božič D s brzdiacou hmotnosťou vyznačenou;

- hodnota brzdiacej hmotnosti v hornom riadku, zodpovedajúca skutočnej dopravnej hmotnosti vyznačenej v dolnom riadku. Ak sa skutočná dopravná hmotnosť vozňa nezhoduje so žiadnym údajom v dolnom riadku, uvažujú sa údaje pre najbližšiu nižšiu dopravnú hmotnosť vyznačenú v dolnom riadku.

1494. Ako brzdiaca hmotnosť ručnej brzdy sa uvažuje vyznačená hodnota. Ak nie je brzdiaca hmotnosť pre ručnú, (ustavovaciu) brzdu na vozni napísaná, nesmie sa s brzdiacou hmotnosťou ručnej brzdy uvažovať.

1495. Neobsadené

Postup pri poruche priebežnej brzdy

1496. Ak zlyhá na trati priebežná brzda úplne alebo len pri niektorých vozňoch, vodič je povinný urobiť všetky dostupné opatrenia na zastavenie vlaku. Po zastavení vlaku utiahne ihneď ručné brzdy, ktoré sú potrebné pre zabezpečenie stojaceho vlaku na trati.

1497. Ak je vlak pri zlyhaní priebežnej brzdy podľa zistenia vodiča vedúceho HDV dostatočne brzdený (najmenej priamočinnou brzdou) pre rýchlosť 15 $km.h^{-1}$, smie ísť ďalej touto rýchlosťou až do najbližšej stanice.

1498. Pri poruche ovládateľnosti priebežnej brzdy z HDV na čele vlaku, prevezme ovládanie priebežnej brzdy vlaku po zastavení vlaku druhé HDV (pokiaľ je na vlaku). Vlak smie takto dôjsť iba do najbližšej stanice (výhybne) rýchlosťou najviac 15 $km.h^{-1}$ kde sa vozidlá preradia.

1499. Neobsadené

Preprava a brzdenie previazaných vozňov na rozchod 1435 mm

1500. Vozne rozchodu 1520 mm, ktoré nemajú všetky medzinárodne predpísané nápisy, a sú previazané na normálny rozchod a prepravované jednotlivo alebo v skupinách v nákladnom vlaku (ďalej len "previazané vozne"), sa do takéhoto vlaku zaraďujú a brzdia podľa ustanovení nasledujúcich článkov.

1501. Súčasťou brzdového výstroja previazaných vozňov je trojpolohový prestavovač s polohami *"prázdny / stredne naložený / naložený" a* prestavovacie ústrojenstvo *"rovina / hory".*

1502. Trojpolohový prestavovač *"prázdny / stredne naložený / naložený"*, prípadne prestavovač *"prázdny / naložený "* musí byť na prázdnom vozni s brzdovými klátikmi zo sivej liatiny v polohe **prázdny** "П" a pri naloženom vozni v polohe **naložený** "Г". Ak má vozeň nekovové brzdové klátiky, potom pri naloženom vozni musí byť tento prestavovač v polohe **prázdny** "П". Prestavné ústrojenstvo *"rovina / hory"* musí byť v polohe *„rovina "*.

Brzdiaca hmotnosť nie je na previazaných vozňoch vyznačená. Pri polohe prestavovača "П" (prázdny) sa za brzdiacu hmotnosť počíta hodnota **14 t**, pri polohe prestavovača "Г" (naložený) sa za brzdiacu hmotnosť považuje hodnota **28 t.**

1503. V nákladnom vlaku, zostavenom z vozňov normálneho rozchodu, smie byť zaradených najviac 12 vozňov, alebo najviac 16 prázdnych previazaných vozňov.

Previazané vozne, môžu tvoriť skupinu s najviac 12 vozňami, pričom na oboch koncoch skupiny musia byť spojovacie vozne. Vozne naložené nebezpečným tovarom, môžu byť dopravované iba v skupinách s počtom najviac 6 vozňov. Skupina previazaných vozňov sa smie radiť bezprostredne za HDV (služobný vozeň) v čele vlaku.

Previazané vozne musia mať samočinnú tlakovú brzdu zapnutú do priebežnej brzdy vlaku. Tlakovú brzdu jedného vozňa zo skupiny možno vypnúť.

Najviac 3 jednotlivé vozne alebo skupinu najviac 3 previazaných vozňov možno dopravovať aj v zadnej časti vlaku za podmienky, že ich priebežná brzda je vypnutá. Spojovacie vozne musia mať účinkujúcu a zapnutú priebežnú brzdu.

1504. Zaraďovanie previazaných nákladných vozňov do vlakov osobnej dopravy je zakázané.

1505. V každej skupine previazaných vozňov musí byť najmenej jeden vozeň s upotrebiteľnou ručnou brzdou. Na splnenie tejto požiadavky stačí, ak má použiteľnú brzdu niektorý zo spojovacích vozňov. Výnimočne nemusí byť vybavený ručnou brzdou žiadny zo skupiny najviac 3 vozňov s chemikáliami, pokiaľ k tejto skupine bude trvale pripojený vozeň s účinkujúcou ručnou brzdou.

1506. Vo vlaku, dopravujúcom v prednej časti viac ako štyri previazané nákladné vozne, musí byť už pred skúškou brzdy a počas celej jazdy

nastavený prevádzkový tlak priebežnej brzdy na 5,3 baru, o takto zostavenom vlaku musí byť vodič vyrozumený nato určeným zamestnancom.
Brzda previazaných vozňov je stupňovite neodbrzďovateľná, vyčerpateľná a účinkuje pomalšie ako brzdy nepreviazaných vozňov.
Prvý brzdiaci stupeň sa musí zaviesť znížením tlaku v hlavnom potrubí o najmenej 0,6 baru. Pre každý ďalší brzdiaci stupeň sa musí tlak znížiť o viac ako 0,2 baru. Pokiaľ sa prepravujú previazané vozne iba v zadnej časti vlaku (s vypnutou brzdou), prevádzkový tlak brzdy je 5,0 barov.
Pri brzdení nesmie byť (okrem prípadov nebezpečenstva) znížený tlak v hlavnom potrubí o viac ako 1,5 baru.
1507. Neobsadené

Nákladný vlak zostavený iba z previazaných vozňov.

1508. Nákladný vlak pozostávajúci iba z previazaných a spojovacích vozňov smie byť zložený z najviac 30 previazaných vozňov a z nevyhnutného počtu spojovacích vozňov. Iné vozne nesmú byť do takéhoto vlaku zaradené.

Previazané vozne spojené samočinným spriahadlom musia byť rozdelené do skupín najviac po 12 vozňov. Na oboch koncoch skupiny musia byť zaradené spojovacie vozne. S prihliadnutím na náklad, sa môže predpísať aj menší počet vozňov v skupine. Previazané vozne musia mať priebežnú brzdu zapnutú. V prípade poruchy priebežnej brzdy, **môže** byť v každej skupine vozňov jeden vozeň s vypnutou brzdou. Priebežné brzdy spojovacích vozňov musia byť vypnuté okrem brzdy posledného vozňa.

Prevádzkový tlak priebežnej brzdy musí byť nastavený na 5,5 baru.

1509. Na každých 100 ton dopravnej hmotnosti vlaku, musí byť počet ručne brzdených dvojkolesí (brzdených ručnou brzdou na zaistenie stojaceho vlaku pri poruche priebežnej brzdy) najmenej:

rozhodný spád v ($^{o}/_{oo}$)	počet dvojkolesí
0 - 12	1,0
13	1,1
14	1,2
15	1,3

rozhodný spád v ($^{o}/_{oo}$)	počet dvojkolesí
16	1,4
17	1,5
18	1,6
19	1,7
20	1,8

Výpočet potrebných ručne brzdených dvojkolesí sa vždy zaokrúhľuje na najbližšie vyššie celé číslo.

1510. Vlak pozostávajúci iba z previazaných vozňov a spojovacích vozňov smie mať stanovenú rýchlosť najviac 65 km.h^{-1}. Pri skúške tesnosti je dovolená netesnosť:

- 0,6 baru za 2 minúty..... pri vlakoch do 100 náprav,
- 1,0 baru za 2 minúty..... pri vlakoch s viac ako 100 nápravami.

1511. Neobsadené

Zoznam príloh

Príloha 1 Vzory tlačív a písomných rozkazov

Príloha 2 Označenie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru

Príloha 3 Nápisy a označenia na vozňoch

Príloha 4 Prehľad označenia samočinných bŕzd, nápisov na vozidlách a tvarov rukovätí vzťahujúcich sa na brzdové zariadenia na brzdenie

Príloha 5 Tabuľky brzdiacich percent

Príloha 6 Tabuľka jazdných časov pre rýchlosť 10 – 140 $km.h^{-1}$

Ž 1