

Železničná spoločnosť Slovensko



Predpis

Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu

ZSSK V10

2_40_OIK_v5

Účinnosť od: 01.10.2018

Aktualizácia od: 20.10.2025

Spracovateľ/kontakt: Jozef Roško/0903 401 846 Ing. Veronika Borovská/0940 499 258 Ing. Alexandra Kardošová (len príl. č.1), 0911/017 412	Podpis: Roško, v. r. Borovská, v. r. Kardošová, v. r.	Dňa: 03.08.2018 03.08.2018 03.08.2018	
Schválil: Mgr. Filip Hlubocký Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK	Podpis: Hlubocký, v. r..	Dňa: 03.08.2018	
Gestorský útvar: Odbor inšpekcie a kontroly	Garant: Riaditeľ OIK	Uloženie originálu: OIK	
Pripomienkujúci: Ing. Roman Kusý, OIK	Rozdeľovník: IA, KGR, ORLZ, OIK, UP, SeRP, UUS, SePP, SeTT, SeOP, DP.		
Distribúcia riadeného výtlačku útvaru Názov organizačného útvaru:			
Za tlač zodpovedá:	Podpis:	Tlač zo systému – Dátum:	Počet a umiestnenie výtlačkov na útvare:



OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
VYMEDZENIE POJMOV A SKRATIEK.....	6
ČASŤ 1 - ÚVODNÉ USTANOVENIA.....	9
Článok 1. Účel predpisu	9
ČASŤ 2 - PREVÁDZKOVÉ USTANOVENIA	10
Článok 2.1 Služba sprevádzajúceho personálu.....	10
Článok 2.2 Poznanie traťových a miestnych pomerov	11
Článok 2.3 Sprevádzanie vlaku.....	12
ČASŤ 3 - POVINNOSTI SPREVÁDZAJÚCEHO PERSONÁLU	13
Článok 3.1 Predpisy a služobné pomôcky	13
Článok 3.2 Povinnosti Sprevádzajúceho personálu počas služby.....	14
Článok 3.3 Vlaková dokumentácia	17
Článok 3.4 Výprava vlaku.....	18
Článok 3.5 Ostatné činnosti počas jazdy vlaku	20
Článok 3.6 Neschopnosť osoby vlakového personálu.....	22
Článok 3.7 Vykonávanie posunu sprevádzajúcim personálom	23
Článok 3.8 Vykonávanie skúšok brzd	23
Článok 3.9 Postup hlásenia vzniku nehôd a MU	23
Článok 3.10 Ukončenie služby vlakvedúceho	24
ČASŤ 4 - ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	25

Prílohy:

[Príloha č. 1: Rozhlasová služba.](#)

**SLEDOVANIE VYDANÍ A VERZIÍ DOKUMENTU**
Zoznam vydání dokumentu

Číslo vydania	Popis	Účinnosť
1.	Prvé vydanie	01.11.2008
2.	Druhé vydanie	01.01.2012
3.	Tretie vydanie	01.01.2015
4.	Štvrté vydanie	01.10.2018

ZÁZNAM O VERZIÁCH

Číslo zmeny	Účinnosť	Opravit dňa	Podpis	Poznámka
1.	01.07.2020			Organizačná zmena
2.	01.09.2022			Rozsah znalostí
3.	01.12.2024			Body: 4, 7; 20; 22; 24; 25; 37; 38; 40; 42; 52; 57; 58; 62; 64; 65; 72; 79; 83.
5.	20.10.2025			Rozsah znalostí, Vymedzenie pojmov a skratiek, Body: 1; 5; 7; 8; 11; 12; 18-23; 32; 34; 36; 41; 42; 50; 52; 54 - 57; 62-67; 70; 73; 76-82; 84; 85; 87; 88; 91; 95-97; 99; 104; 106; 108; 110.

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

Pri elektronických dokumentoch zodpovedá určený zamestnanec odborného útvaru, ktorý spravuje elektronické dokumenty za aktuálnosť údajov v pridelených elektronických zariadeniach.



ROZSAH ZNALOSTÍ

Odborná spôsobilosť/ funkčné miesto/profesia	Útvar	Rozsah znalostí
OS 3	SeRP	Úplná
OS 24 B ^{ZSSK}	SeRP	Informatívna: Vymedzenie pojmov a skratiek; body: 7; 8; 19; 21; 26; 34; 37; 40; 41; 53; 55; 56; 58; 60; 67; 68; 72; 86; 93; 96; 97; 99; 101; 104. Príloha č. 1: bod 37-39.
ORK 1	OIK	Úplná
ORK 1D	OIK	Úplná
ORK 2	SeRP	Úplná: 1-5; 7-12; 14-16; 18-21; 25; 26; 28-34; 37-41; 43-50; 52-58; 60-68; 70-93; 95-98; 99-102; 104; 106; 108; 110;111. Informatívna: Vymedzenie pojmov a skratiek; body: 23-24; 35-36; 42. Príloha č.1.
ORK 3	SeRP, SePP, UP	Úplná: 1-5; 7-12; 14-16; 18-21; 25; 26; 28-34; 37-41; 43-50; 52-58; 60-68; 70-93; 95-98; 99-102; 104; 106; 108; 110;111. Informatívna: Vymedzenie pojmov a skratiek; body: 23-24; 35-36; 42. Príloha č.1.
ORK 4	SeRP	Úplná Informatívna: Príloha č. 1
ORK 5	SeRP	Úplná Informatívna: Príloha č. 1
ORK 6	SeRP	Úplná Informatívna: Príloha č. 1
ORK 7	SeRP	Úplná Informatívna: Príloha č. 1
ORK11	SeUO SePP SeRP	Úplná: 1-5; 8; 18-19; 28; 34-36; 42; 44-45; 47; 49; 52-53; 62; 74; 77-79; 87; 99; 104. Informatívna: Vymedzenie pojmov a skratiek; 7; 38-40; 58; 101; 106; 108.
ORK 12	SePP	Úplná: 1-5; 7; 8; 14-16; 18-21; 28-50; 70-93; 99-102; 104; 106; 108. Informatívna: Vymedzenie pojmov a skratiek; Príloha č.1
Ostatní zamestnanci	Všetky	Pre profesiu, resp. pre pracovnú činnosť, pre ktorú nie je v tomto predpise uvedený rozsah znalostí, potrebný rozsah znalostí stanoví jeho nadriadený zamestnanec.



VYMEDZENIE POJMOV A SKRATIEK

BOZP – Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
CZE - Centrálne zásobovanie energiou
CZD - Centrálne zatváranie dverí
ČD – České dráhy
DA - Dispečerský aparát
DP - Depo Poprad
EVI - Elektronická výmena informácií
EPZ - Elektrické predkurovacie zariadenie
EVOD - Evidencia výkonov osobnej dopravy
GVD - Grafikon vlakovej dopravy
HKV - Hnacie koľajové vozidlo
KIS - Komplexný interoperabilný systém
MU - Mimoriadna udalosť
OOPP - Osobné ochranné pracovné prostriedky
PEZ - Prenosné elektronické zariadenie
PPS - Pohraničná prechodová stanica
PV - Pripojný vozeň
OSD - Oblastná správa depa
Pr - Pracovisko
PS - Pracovisko stanice
RgD - Regionálny dispečer
RI - Rušnovodič inštruktor
Rv – Rušňový vlak
SeUO – Sekcia údržby a opráv
SeRP - Sekcia riadenia prevádzky
SpP - Sprevádzajúci personál
Sv – Súpravový vlak
SVOD - Súpis vlaku osobnej dopravy
SŽ - Správca železničnej infraštruktúry Českej republiky
TCP - Tabelárny cestovný poriadok
UP - Úsek prevádzky
VLI - Vlakvedúci inštruktor
VSP - Smernica Výcvikový a skúšobný poriadok ZSSK



VZ - Vlakový zabezpečovač
ŽSR Z1 - Predpis Pravidlá železničnej prevádzky
ZCP - Zošitový cestovný poriadok
ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ŽDP - Železničný dopravný podnik – držiteľ vozidla
ŽKV - Železničné koľajové vozidlo
ŽOS – Železničné opravovne a strojárne
ŽST - Železničná stanica
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky
CZD - je centrálne zatváranie dverí, ktoré pomocou OCZD umožňuje SpP z jedného miesta centrálne uzatvoriť všetky nástupné dvere okrem tých, z ktorých bolo uzatvorenie vykonané.
OCZD - ovládač CZD je spínač umiestnený pri každých nástupných dverách, označený modrým medzikružím. Ovládaný je štvorhranom. Po obsluhu dôjde k zatvoreniu všetkých nástupných dverí, okrem tých z ktorých bol použitý.
Selektívne stranové odblokovanie nástupných dverí (ďalej len SSOD) - je systém blokovania nástupných dverí, pri ktorom po obsluhu OCZD dochádza k zablokovaniu nástupných dverí od nulovej rýchlosti. Systém umožňuje selektívne odblokovanie dverí na požadovanej strane obsluhou OCZD.
TB5 - je systém blokovania nástupných dverí v autonómnej prevádzke. K ich zablokovaniu dochádza pri dosiahnutí rýchlosti 5 km.h^{-1} , k odblokovaniu pri poklese rýchlosti pod 5 km.h^{-1} .
TBo - je systém blokovania nástupných dverí, pri ktorom po obsluhu OCZD dochádza k zablokovaniu nástupných dverí od nulovej rýchlosti. Systém neumožňuje selektívne odblokovanie dverí.
TBS - je systém blokovania nástupných dverí, pri ktorom po obsluhu OCZD dochádza k zablokovaniu nástupných dverí od nulovej rýchlosti. Systém umožňuje selektívne odblokovanie dverí zo stanovišťa rušňovodiča.
Obsluha dverí zo stanovišťa rušňovodiča - je funkcia umožňujúca rušňovodičovi obsluhou ovládacích prvkov ovládať všetky nástupné dvere, s optickou indikáciou ich stavu. Dvere sú zatvárané a blokované od nulovej rýchlosti a po zastavení ich rušňovodič odblokuje len na požadovanej strane.
Výcvik - je praktická príprava zamestnanca pred vykonaním odbornej skúšky a na získanie zručností potrebných na výkon pracovnej činnosti. Činnosti osoby počas výcviku sa vykonávajú za fyzickej prítomnosti osoby určenej zamestnávateľom, ktorá je odborne spôsobilá na výkon príslušnej pracovnej činnosti.
Zácvik - je praktická činnosť pri ktorej sa zamestnanec s odbornou skúškou oboznamuje s prevádzkovými pomermi na príslušnom pracovisku, príslušnej trati. Činnosti osoby počas zácviku sa vykonávajú za fyzickej prítomnosti osoby určenej zamestnávateľom, ktorá je odborne spôsobilá na výkon príslušnej pracovnej činnosti.
KIS - aplikácia správcu infraštruktúry (ŽSR) zabezpečujúca online jednotnú dátovú komunikáciu s dopravcom podľa štandardov TSI TAP/TAF.
PEZ - pridelené prenosné elektronické zariadenie slúžiace na prenos, príjem a zobrazovanie údajov (dáta, hovory) prostredníctvom komunikačného kanála.
Pracovisko – pre účely tohto predpisu sa za pracovisko považuje OSD, DP, PS, Pr.



Prehliadka vlakovej súpravy – je vykonávaná sprevádzajúcim personálom vo východiskovej stanici vlaku podľa tohto predpisu.

Rušňovodič – je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený samostatným, zodpovedným a bezpečným spôsobom viesť vlaky, vrátane rušňov, posunovacích rušňov, pracovných vlakov, železničných vozidiel alebo vlakov na osobnú alebo nákladnú dopravu po železnici.

Rušňovodič inštruktor – je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený vykonávať výchovno – vzdelávaciu a kontrolnú činnosť rušňovodičov, SpP, vozmajstrov, elektromechanikov. Kontroluje ich výkon činnosti a overuje vedomosti s cieľom dosiahnuť bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, zvyšovanie úrovne služieb poskytovaných zákazníkom a zvýšenie odborných znalostí zamestnancov.

Sprevádzajúci personál ZSSK – osoby odborne spôsobilé, určené na sprevádzanie vlakov osobnej dopravy.

Návestný terčik – návestná pomôcka pre dávanie denných návestí „Pohotoví na odchod“ a „Súhlas na odchod“.

Vlakový personál – obsadenie vlaku osobami určenými na vedenie (rušňovodič) a sprevádzanie vlaku (sprevádzajúci personál), ak ho tvoria viaceré osoby, určí sa osoba, ktorá ostatné osoby riadi.

Vlakvedúci inštruktor – zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený vykonávať výchovno – vzdelávaciu a kontrolnú činnosť v oblasti dopravných, prevádzkovo-technických ako aj obchodno – prepravných činností vykonávaných SpP. V rámci svojej kontrolnej činnosti náhodne overuje znalosť traťových a miestnych pomerov, z určených prevádzkových poriadkov a technologických postupov aj u vedúcich posunu, posunovačov.

Vlakvedúci – zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený, **osoba** SpP určená na sprevádzanie vlakov osobnej dopravy, v ktorých vykonáva predpísané dopravné, prepravné a ostatné činnosti súvisiace s prípravou a prehliadkou vlaku, sprevádzaním a ukončením vlaku.

Vlakvedúci vlaku – zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený, **osoba** SpP, ktorá riadi ostatné **osoby** SpP a koordinuje ich prácu.

Východisková stanica vlaku – je dopravný bod na železničnej trati, kde vlak po svojom vzniku začína svoju jazdu pod prideleným číslom.

Vlaková dokumentácia – súbor technických informácií o danom vlaku potrebných pre bezpečnú jazdu vlaku.

Telekomunikačné zariadenie – technické zariadenie na vysielanie, prenos, smerovanie, príjem, prepojenie alebo spracovanie signálov šírených prostredníctvom vedení, rádiovými, optickými alebo inými elektromagnetickými prostriedkami. Pre účely tohto prepisu sa pod pojmom telekomunikačné zariadenie rozumejú určené zariadenia na vzájomné dorozumievanie zamestnancov podieľajúcich sa na zabezpečovaní prevádzky dráhy a dopravy na dráhe najmä telefónne, rádiové, mobilné prostriedky a zariadenia na prenos dát.

Železničné koľajové vozidlo – je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez neho, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov.



ČASŤ 1 - ÚVODNÉ USTANOVENIA

Článok 1. Účel predpisu

1. Predpis Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu ZSSK V 10 (ďalej v texte len predpis V 10) určuje základné práva a povinnosti zamestnancov sprevádzajúceho personálu (ďalej SpP) a to už i pri výcviku a zácviku. Týmto predpisom nie sú dotknuté povinnosti SpP určené v Prepravnom poriadku, Predajnom manuáli a ostatných interných dokumentoch ZSSK.
2. Predpis V 10 je záväzný pre všetkých zamestnancov, ktorí sa zúčastňujú na príprave a sprevádzaní vlakov ZSSK, riadia a vykonávajú posun podľa nariadených predpisov, technologických postupov a vykonávajú ostatné dopravné činnosti. Jednotlivé ustanovenia tohto predpisu sú odvodené od vyhlášky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh a predpisov správcu infraštruktúry doplnené o ďalšie interné ustanovenia predpisov ZSSK potrebných k zaisteniu bezpečnosti železničnej dopravy.
3. Podnety na vypracovanie predpisu, alebo úpravy predpisu, podávajú odborné útvary gestorskému útvaru predpisu s doloženým navrhovaným riešením a zdôvodnením. Odborný útvar zabezpečí súlad návrhu predpisu s právnou legislatívou a technickými normami viazanými na iné predpisy ZSSK.
4. Zmeny a výnimky z ustanovení tohto predpisu podliehajú postupom v zmysle Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 – nariadenie o spoločnej bezpečnostnej metóde (CSM RA) na hodnotenie a posudzovanie rizík. Spoločná bezpečnostná metóda pre hodnotenie a posudzovanie rizík v železničnom sektore CSM RA sa uplatňuje pri akejkoľvek technickej, prevádzkovej alebo organizačnej zmene železničného systému. Postupy a povinnosti vyplývajúce z Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 pre organizačné útvary ZSSK sú spracované v predpise 2_164_OIK_v1_z0 - Riadenie bezpečnostných rizík železničného systému Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ZSSK R2). Bez uplatnenia týchto postupov nie je udeľovanie zmien a výnimiek dovolené!
5. Podávať vysvetlenia, odborné stanoviská, posudzovať zodpovednosť, prípadne určovať postupy, ktoré vyplývajú z jednotlivých ustanovení tohto predpisu môže len zamestnanec znály tohto predpisu, ktorý má odbornú znalosť tohto predpisu a príslušnú odbornú spôsobilosť. Pri nejednotnosti výkladu rozhodne gestor (spracovateľ) dokumentu.
6. Neobsadený



ČASŤ 2 - PREVÁDZKOVÉ USTANOVENIA

Článok 2.1 Služba sprevádzajúceho personálu

7. SpP tvoria zamestnanci – vlakvedúci, určení na vykonávanie činností pri vlaku **nariadených** týmto predpisom.

V prípade, ak SpP tvorí len **jedna osoba, tá je zodpovedná** za vykonávanie všetkých predpísaných dopravných, prepravných a ostatných činností pri vlaku. Sprevádzanie vlaku ZSSK môžu tvoriť aj iné osoby, ktoré nevykonávajú činnosti určené týmto predpisom a pre ktoré sa články tohto predpisu nevzťahujú.

8. Pre určenie pracovných činností a s tým spojených povinností, je pre účely tohto predpisu funkcia vlakvedúci rozdelená na vlakvedúci vlaku a vlakvedúci.

Pri plnení pracovných povinností sú plne zodpovední za svoje konanie. V prípadoch, ktoré nie sú v tomto predpise a k nemu nadväzujúcich dokumentoch jednoznačne uvedené, treba postupovať tak, aby bola dodržaná bezpečnosť a plynulosť dopravy.

Vlakvedúci vlaku:

- a) je určený turnusom (**operatívne DA ZSSK**), riadi a koordinuje činnosti ostatných **osôb** SpP daného vlaku;
- b) je bezprostredne nadriadený ostatným **osobám** SpP, ako i zamestnancom vo výcviku alebo zácviku;
- c) prideli ostatným **osobám** SpP vozne v súprave vlaku, vrátane seba;
- d) zodpovedá za spracovanie vlakovej dokumentácie (zhotovenie, aktualizáciu, doručenie);
- e) zodpovedá za komunikáciu s rušňovodičmi **obsadených** HKV a ostatnými **osobami** SpP;
- f) zodpovedá za komunikáciu so zamestnancom zodpovedným za riadenie dopravy na dráhe (výpravca, dispečer);
- g) zodpovedá za komunikáciu s **DA ZSSK**;
- h) **v nariadených prípadoch** je vedúcim posunu, riadi a vykonáva posun;
- i) v pomernej miere zodpovedá za dopravné a prepravné činnosti spojené s prípravou, sprevádzaním a ukončením vlaku;
- j) vykoná kontrolu ustrojenosti ostatných **osôb** SpP, zistené nedostatky zaznamená na tlačivo Hlásenie o mimoriadnosti;
- k) **pri SSOD zodpovedá za obsluhu nástupných dverí (zablokovanie/odblokovanie na určenej strane) po zastavení pre výstup a nástup cestujúcich a ostatné činnosti spojené s funkčným systémom, prípadne touto činnosťou poverí inú osobu SpP.**
- l) **pri TBo zodpovedá za zablokovanie nástupných dverí (určenie osoby SpP) a ostatných činností spojených s funkčným systémom.**

Vlakvedúci:

- a) je určený turnusom, podriadený vlakvedúcemu vlaku;
- b) zodpovedá za ostatné dopravné a prepravné činnosti spojené s prípravou, sprevádzaním a ukončením vlaku.

Prepravné činnosti vlakvedúceho vlaku a vlakvedúceho sú vykonávané samostatne a určené prepravnými predpismi a nariadeniami.

9. Vlakvedúcemu vlaku sú **ostatné osoby** SpP povinné pri nástupe k vlaku oznámiť svoje meno, priezvisko, domovské pracovisko, identifikačné číslo (osobné číslo) a úsek sprevádzania.

10. SpP musí byť ustrojený v zmysle Smernice Vystrojovanie zamestnancov rovnošatou. Služobným označením SpP je identifikačná karta. **Osoby** SpP bez predpísanej rovnošaty musia byť označené červenou páskou na ľavom rukáve. Zamestnanci vo výcviku sú označení žltou páskou na ľavom rukáve. Označením vlakvedúceho vo funkcii vedúceho



posunu ZSSK je červená páska na ochrannej prilbe v zmysle predpisu ŽSR Z1.

11. Bezprostredne nadriadeným zamestnancom SpP je komandujúci, resp. strojmajster. Riadiaci zamestnanci pracoviska, **dispečer ZSSK**, VLI a RI sú ich priami nadriadení zamestnanci. Po dopravnej stránke riadi SpP spravidla zamestnanec oprávnený riadiť dopravu na dráhe (napr. výpravca), v ostatných prípadoch rušňovodič vedúceho HKV, ktorí sú oprávnení nariadiť im vykonanie predpísaných dopravných činností.

Pri nariadenom posune riadi vlakvedúci vlaku – vedúci posunu, **ostatné osoby** vlakového personálu.

12. Pre výkon samostatnej dopravnej činnosti na tratiach ŽSR musí **každá osoba** SpP spĺňať zdravotnú a zmyslovú spôsobilosť a pre výkon svojej funkcie musí mať **platnú** odbornú skúšku. Podrobnosti upravuje Smernica VSP ZSSK.

13. Neobsadený.

Článok 2.2 Poznanie traťových a miestnych pomerov

14. Vlakvedúci musí pred zaradením na samostatný výkon vykonať poznanie miestnych a traťových pomerov a musí byť znalý z obsluhy ŽKV na ktorých bude vykonávať službu.

15. Spôsob vykonávania a potvrdzovania poznania traťových a miestnych pomerov určuje predpis ZSSK V1.

16. Vlakvedúci (VLI) je povinný koniec platnosti znalosti traťových a miestnych pomerov najmenej 30 dní vopred písomne oznámiť svojmu bezprostredne nadriadenému na tlačive Hlásenie o mimoriadnosti.

17. Neobsadený.



Článok 2.3 Sprevádzanie vlaku

18. Počet **osôb** SpP sa určí podľa plánovaného radenia vlakov – Služobná pomôcka GVD ZSSK „Vlaky osobnej dopravy 1-3“ s prihliadnutím hlavne na bezpečnosť v prevádzke (traťové pomery, výprava vlaku, bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu). Počet **osôb** SpP pri vlakoch osobnej dopravy idúcich na územie cudzej železnice sa stanovuje s ohľadom na dohodu s cudzím ŽDP.

19. Sprevádzanie vlakov SpP s prepravou cestujúcich sa určuje podľa nasledovných zásad.

Minimálny počet vlakvedúcich na sprevádzanie vlakov z dôvodu zachovania bezpečnosti pri výprave vlaku vlakovým personálom (napr. minimálny polomer nástupíšť, osvetlenie nástupíšť a pod.) sa určuje:

- a) pri vlakoch s obsluhou nástupných dverí zo stanovišta rušňovodiča zostavených z vozňov klasickej stavby, môže byť vlak sprevádzaný jedným vlakvedúcim v dĺžke súpravy max. 160 metrov;
- b) pri vlakoch bez obsluhy nástupných dverí zo stanovišta rušňovodiča zložených z HKV a z vozňov klasickej stavby možno jednému vlakvedúcemu prideliť:
 - ba) pri „Os“ vlakoch najviac 16 náprav (4 vozne);
 - bb) pri vlakoch ostatných kategórií vo vnútroštátnej doprave možno jednému vlakvedúcemu prideliť najviac 20 náprav (5 vozňov).

Vozne so špeciálnym využitím (osobné vozne s batožinovým oddielom, reštauračné, lôžkové, ležadlové a ostatné bez možnosti prepravy cestujúcich) sa do počtu náprav započítavajú ako ½ klasického vozňa.

- c) pri ucelených jednotkách možno jednému vlakvedúcemu prideliť:
 - ca) pri električných jednotkách jednu súpravu, **max. 20 náprav**;
 - cb) pri motorových jednotkách jednu súpravu, pri spojení max. 12 náprav;
 - cc) pri motorových a príviesných vozňoch max. 3 ŽKV.

Vo vlaku zaradené vozne so špeciálnym využitím bez možnosti prepravy cestujúcich a vozne do/z ŽOS, z ktorých nie je možné vykonať výpravu vlaku zaradených na konci vlaku, sa do dĺžky súpravy a počtu náprav nezapočítavajú.

20. Po odložení služobných vecí, vykonaní potrebných dopravných a ostatných úkonov zaujme **každá osoba** SpP miesto pri pridelených **vozidlách** súpravy vlaku podľa určenia vlakvedúceho vlaku. Pri výmene SpP v nácestnej stanici je postup obdobný.

21. **Každá osoba** SpP počas jazdy vlaku, alebo počas pobytu v nácestnej stanici, vykonáva svoju pracovnú činnosť vo svojich pridelených **vozidlách**, ak mu v tom nebránia iné pracovné povinnosti, až do príchodu vlaku do konečnej alebo nácestnej stanice.

22. Neobsadený.



ČASŤ 3 - POVINNOSTI SPREVÁDZAJÚCEHO PERSONÁLU

Článok 3.1 Predpisy a služobné pomôcky

23. Vlakovodca pri výkone svojej pracovnej činnosti musí mať so sebou:

- a) zamestnanecký preukaz;
- b) platné osvedčenie o odbornej spôsobilosti;
- c) platné osvedčenie o spôsobilosti z BOZP;
- d) platné osvedčenie o spôsobilosti na obsluhu zdvíhacích plošín, ak je držiteľom takéhoto osvedčenia;
- e) [prípadne musí mať trvalý prístup k:](#)
 - ea) [aktuálnemu TCP pre vlak, ktorý sprevádza alebo pripravuje a ZCP pre sprevádzané traťové úseky pre potreby oboznámenia sa s príslušnými tabuľkami \(napr. tabuľka č.5 Ustanovenia miestneho významu\);](#)
 - eb) [dokumentom a všetkým pomôckam vydaným ku GVD, ktoré potrebuje pre výkon svojej činnosti;](#)
- f) [prevádzkový záznam;](#)
- g) tlačivá vlakovej dokumentácie pre písané spracovanie vlakovej dokumentácie v prípade poruchy PEZ, resp. nutnosti jej písaného vyhotovenia pri rôznych mimoriadnostiach;
- h) tlačivá Hlásenie o mimoriadnosti; Hlásenie úrazu cestujúceho; Dvere nepoužiteľné; WC nepoužiteľné;
- i) bezkontaktnú čipovú kartu (BČK) pre nahrávanie údajov vlakovej dokumentácie;
- j) PEZ, hodinky alebo iné technické zariadenie ukazujúce správny čas;
- k) návestný terčík;
- l) návestnú píšťalku pridelenú zamestnávateľom (fúkaciu/elektronickú);
- m) funkčné svietidlo s bielym svetlom pridelené zamestnávateľom;
- n) červenú zástavku;
- o) tabuľku „Nepohybovať“;
- p) dvojstranný (štvorhranný) kľúč;
- q) nulový kľúč pre zámok skrinky digitálneho hlásiča;
- r) obal so smerovými tabuľkami pre daný turnusový deň – ak má pridelené;
- s) pridelené [OOPP](#) potrebné pre výkon služby;
- t) platný preukaz totožnosti a pri sprevádzaní vlakov mimo územia SR občiansky preukaz alebo pas.

Predpísané tlačivá musia byť označené pečiatkou príslušného pracoviska.

24. SpP dostane do osobného užívania len tie dokumenty, v ktorých je to určené (niektoré môžu byť umiestnené v PEZ). Všetky pridelené dokumenty a pomôcky musí mať včas opravené.

25. SpP si svoje služobné veci potrebné pre výkon služby odkladá na určenom mieste v závislosti od charakteru súpravy. V zmysle VOD v každej súprave vlaku je radený vozeň so služobným (alternatívnym) oddielom, SpP je povinný odkladať si služobné veci výhradne do tohto oddielu. Ak v súprave takýto vozeň nie je zaradený, ale je v súprave vlaku radený vozeň s oddielmi pre cestujúcich, vlakovodca si vyhradí pre svoju potrebu jeden oddiel (kupé) druhej triedy, spravidla prvý v smere jazdy vlaku. Pre zabezpečenie proti odcudzeniu sú služobné oddiely doplnené o uzamknutie dverí visiaticim zámkom alebo FAB zámkom, prípadne obidvomi spôsobmi. Všetky ostatné vozne sa považujú za vozne bez služobného oddielu. V týchto vozňoch je zakázané SpP vyhradzovať si miesto pre odloženie služobných vecí.



26. Ak SpP nemá možnosť odložiť si osobné a služobné veci na určené miesto vo vozni, rušňovodič na požiadanie umožní ich uloženie v neobsadenom stanovišti HKV, RV (spravidla vlakové). SpP zodpovedá za to, že tieto veci nebudú na pulte riadenia a že sú uložené tak, že žiadnym spôsobom nemôžu spôsobiť zásah do ovládacích prvkov HKV, RV. Uložené veci nesmú prekážať pri vstupe do kabíny, obmedzovať v prístupe k ovládacím prvkom HKV, RV. Kľúče od neobsadeného stanovišta po použití ihneď vráti rušňovodičovi.

27. Neobsadený.

Článok 3.2 Povinnosti Sprevádzajúceho personálu počas služby

28. SpP nastupuje a vykonáva službu podľa rozpisu zmien – turnusu. Nástup služby SpP určuje komandujúci, resp. strojmajster podľa schválených turnusov, prípadne podľa aktuálnej potreby prevádzky (nehody, mimoriadnosti, živeľnej pohromy a pod.).

29. SpP si nesmie vzájomne vymieňať nástup do služby - turnus, bez súhlasu komandujúceho, resp. strojmajstra.

30. SpP každú mimoriadnosť (praceneschopnosť, nemožnosť sa dostaviť včas na pracovisko z akýchkoľvek dôvodov) musí bezodkladne ohlásiť komandujúcemu (strojmajstrovi) alebo na to určenému zamestnancovi.

31. Náhle ochorenie, únava, stres, ktoré môžu spôsobiť ohrozenie zmyslovej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti s následným pôsobením na výkon služby, musia byť ihneď ohlásené komandujúcemu (strojmajstrovi) alebo určenému zamestnancovi. Je zakázané nariadiť výkon služby zamestnancovi, ktorý vyhlási, že nie je schopný vykonávať službu. Tento zamestnanec je povinný sa bezodkladne podrobiť lekárskemu vyšetreniu.

32. Každý zamestnanec SpP musí nastúpiť do služby včas, riadne odpočínutý v triezvom stave a bez vplyvu omamných a psychotropných látok. Zamestnancom je zakázané počas služby požívať alkoholické nápoje, omamné a [psychotropné](#) látky a lieky s utlmujúcim účinkom. Pri zistení požitia uvedených látok nesmie byť zamestnanec pripustený na výkon služby. Ak je k tomu kontrolný orgán oprávnený, musí zamestnanca okamžite odvolať od výkonu služby. Odvolanie od výkonu služby pre uvedené dôvody, musí byť ihneď oznámené komandujúcemu, resp. strojmajstrovi a ďalšiemu riadiacemu zamestnancovi pracoviska.

33. Pri výkone služby je SpP, povinný dodržiavať zásady bezpečnosti pri práci v zmysle predpisu ŽSR Z 2 i predpisu Všeobecné pravidla bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v podmienkach ZSSK a používať pridelené OOPP.

34. SpP na vlaku vykonáva prehliadku vlakovkej súpravy vo východiskovej stanici vlaku v rozsahu bodov [35](#) a [36](#) tohto predpisu. Vykonáva ju z oboch strán vlaku a vo vnútri vozňov, dostatočne včas, podľa možnosti ešte pred nástupom cestujúcich.

V ŽST, kde na vlaku bola vykonaná technická prehliadka vozmajstrom, SpP vykonáva prehliadku vlakovkej súpravy len v rozsahu článku [35](#) g), h) a i) a článku [36](#) (okrem a), d), e) a m)) tohto predpisu.

Prehliadku vlakovkej súpravy nie je potrebné vykonať v obratových (východiskových) staniciach vlaku, ak je pobyt vlaku kratší ako 20 minút a SpP sa nemení, teda pozná zostavu a technický stav vlaku. Toto platí aj v prípade výmeny SpP, ak odstupujúci SpP vyrozumie nastupujúci SpP, že počas jazdy vlaku nezistil na vozňoch žiadne nedostatky v rozsahu bodov [35](#) a [36](#) tohto predpisu, prípadne zistil, ale len také poruchy, ktoré neohrozujú bezpečný chod vlaku a cestujúcich a sú nahlásené v súlade s ustanoveniami tohto predpisu.



35. Prehliadkou - pohľadom zo zeme SpP zisťuje:

- a) viditeľné poruchy na vozňoch, ktoré ohrozujú bezpečnosť železničnej dopravy;
- b) správne polohy rukovätí koncových uzatváracích kohútov;
- c) či sú spojené spojky hlavného a napájacieho potrubia priebežnej tlakovej brzdy;
- d) správne polohy rukovätí všetkých prestavovačov;
- e) či sú v zimnom období nástupné schodíky zbavené snehu a ľadu, v prípade potreby požiada rušnovodiča o odstránenie zistených nedostatkov;
- f) správne radenie vozňov ľahkej stavby (ak sú vo vlaku zaradené);
- g) zdvihnutie koncových prechodových mostíkov na prvom a poslednom vozni;
- h) naplnenie vozňov vodou;
- i) predpísané označenie konca vlaku.

36. Prehliadkou vo vnútri vozňov vlaku SpP zisťuje:

- a) duplicitné spojenie vozňov medzi sebou UIC káblami ak to konštrukcia ŽKV umožňuje a zasunutie nepoužitého UIC kábla v slepej zásuvke na začiatku a konci vlaku;
- b) či sú poškodené alebo chýbajúce niektoré časti vozňa;
- c) zaistenie čelných dverí;
- d) či nástupné [interiérové](#) dvere vozňov možno riadne otvoriť, zatvoriť, s overením ich funkčnosti, resp. funkčnosti CZD;
- e) funkčnosť vykurovacích, vetracích a klimatizačných zariadení vozňov, vrátane regulátora teploty;
- f) či sú dostatočne vykúrené vozne, resp. predchladené v letnom období u klimatizovaných vozňov, ak vonkajšia teplota dosiahla a prekročila viac ako +23° C;
- g) správnu funkčnosť osvetlenia vozňov;
- h) funkčnosť svetelných informačných displejov;
- i) stav čistoty v interiéri osobných vozňov klasickej stavby, odstránenie viditeľných nečistôt (noviny, cestovné doklady, obaly z nápojov resp. potravín a podobne vložením do odpadkových košov) a ich vyzbrojenie hygienickými potrebami (mydlo, toaletný papier, utierky);
- j) funkčnosť zariadenia uzatvorených systémov WC;
- k) či nie je únik vody z nádrží do vozňa;
- l) či sú oddielové dvere vo vozňoch odomknuté;
- m) funkčnosť vlakového rozhlasového zariadenia;
- n) funkčnosť Wifi zariadenia, pohľadom zapnutie ističa FA 2 príp. prostredníctvom PEZ ak to umožňuje;
- o) prestavenie ovládacích prvkov v rozvádzači pre zvolený systém blokovania nástupných dverí.

Podľa miestnych pomerov SpP (podľa možnosti) zabezpečí odstránenie hore uvedených zistených nedostatkov u odborne spôsobilého zamestnanca. Tam kde nie je, zistené nedostatky odstráni rušnovodič podľa svojich znalostí a reálnych možností s prihliadnutím na bezpečnosť železničnej dopravy.

37. Pri vlakoch kde je HKV spojené UIC káblom so súpravou je vlakvedúci vlaku povinný overiť pred odchodom vlaku z východiskovej stanice alebo pri výmene HKV spojenie s rušnovodičom vedúceho HKV prostredníctvom vlakového rozhlasového zariadenia.

38. Vo východiskovej stanici vlaku sa SpP musí oboznámiť so zostavou súpravy celého vlaku tak, aby poznal systém obsluhy nástupných dverí, radenie priamych vozňov (prípadne kurzových, posilových vozňov), vozňov prvej triedy, miestenkových vozňov,



vyhradených vozňov a oddielov, najmä pre cestujúcich s deťmi, lôžkových a ležadlových vozňov, reštauračného vozňa a pod. Na mimoriadnosti v radení vlaku upozorňuje SpP pri nástupe do služby komandujúci/ strojmajster, v ostatných prípadoch RgD ZSSK.

39. Súhlas na zmenu zaradenia HKV (ŽKV), popřípade obsadenie uzamknutých vozňov cestujúcimi vo vlaku vydá regionálny dispečer ZSSK.

40. Pred odchodom vlaku z východiskovej stanice alebo z miesta, v ktorom došlo k zmene radenia vozidiel na konci vlaku, SpP vykoná označenie posledného vozidla vlaku návestou „Koniec vlaku“, okrem prípadov, kedy návestné svetlá označujúce koniec vlaku obsluhuje rušňovodič. Skontroluje zasunutie UIC kábla v slepej zásuvke na poslednom vozni vlaku.

Vlakvedúci vždy vykoná kontrolu funkčnosti návesti „Koniec vlaku“. V prípade poruchy označenia konca vlaku na vozidlách, ktorých návestné svetlá obsluhuje rušňovodič, po upozornení SpP poruchu odstráni rušňovodič.

V prípade poruchy označenia konca vlaku na vozidlách, ktorých návestné svetlá neobsluhuje rušňovodič odstráni poruchu SpP. Pri tlačенých vlakoch je SpP povinný zabezpečiť označenie začiatku vlaku v zmysle Pravidiel železničnej prevádzky.

41. SpP je povinný presvedčiť sa pred odchodom vlaku z východiskovej ŽST o správnom označení súpravy vlaku smerovými tabuľami a [o správnom zobrazovaní nastavených](#) údajov na svetelných informačných tabuliach. Ak počas jazdy vlaku zistí nedostatky (nesprávnosť zobrazovaných údajov), tieto vrámci možností odstráni. Pri informačných systémoch, ktoré obsluhuje rušňovodič o zistených poruchách SpP informuje rušňovodiča.

42. SpP v čase vykonávania prehliadky vlakovej súpravy odomkne hygienické zariadenia, ak boli uzamknuté. WC s uzavretým systémom, pri ktorých zistí na ukazovateli [plné odpadové nádrže](#), uzamkne a označí nálepkou „WC nepoužiteľné“.

43. Počas jazdy vlaku zapína a vypína SpP elektrické osvetlenie podľa potreby [alebo](#) zmeny viditeľnosti vo vlaku. V konečnej stanici vlaku vypne SpP osvetlenie vozňov, ak nie je obrat vlaku kratší než 30 min, vrátane návestných svetiel.

44. Ak počas jazdy vlaku príde k poruche osvetľovacieho zariadenia SpP túto poruchu zapíše do PEZ (EVOD) a vykoná synchronizáciu. Podľa potreby aj telefonicky nahlási regionálnemu dispečerovi.

45. Vozeň ZSSK s nefunkčným osvetlením musí byť vo východiskovej stanici vlaku opravený, alebo ak nie je možná oprava, vozeň musí byť z vlaku vyradený. V prípade, že sa bude jednať o stanicu, kde nie je odborne spôsobilý zamestnanec na vykonanie opravy, s ohľadom na plynulosť dopravy rozhodne regionálny dispečer ZSSK o ponechaní vozňa vo vlaku, s uzamknutím a preradením na začiatok alebo koniec vlaku.

46. SpP je povinný v prípade potreby (nočná doba, znížená viditeľnosť) zapnúť na polovičné osvetlenie súpravu po príchode k pridelenému vlaku (pri pristavení vlaku k nástupu cestujúcich) a na plný výkon zapne osvetlenie najneskôr 10 minút pred odchodom vlaku. Vozne sa musia osvetľovať pred vchodom vlaku do tunela, cez ktorý je plánovaný jazdný čas dlhší ako 2 minúty, alebo ak nasledujú dva tunely za sebou, prípadne ak vlak mimoriadne zastaví v tuneli.

47. Hlavný vypínač kúrenia a osvetlenia vo vozňoch môže obsluhovať len SpP, rušňovodiči a iní odborne spôsobilí zamestnanci.

48. V prípade nepriaznivého počasia (mráz, silný vietor, sneženie, dážď a pod.) SpP počas státia vlaku dbá, aby dvere vozňov neboli dlho bezdôvodne otvorené, z dôvodu zabránenia úniku tepla z vozňov.

49. Vo vozňoch vybavených klimatizačným zariadením, SpP v letnom období dbá, aby všetky okná boli uzamknuté štvorhranným kľúčom pre efektívnu účinnosť klimatizácie.



V prípade poruchy klimatizačného agregátu vo vozni musí SpP zabezpečiť dostatočný prisun čerstvého vzduchu otvorením potrebného počtu vyklápacích okien. Ak je CZE funkčné, teda je prítomné vysoké napätie, a v rozvádzači svieti kontrolka poruchy klimatizácie alebo poruchy chladenia vlakový personál (osoba, ktorá obsluhuje zariadenie) vyskúša funkčnosť klimatizácie jej vypnutím a opätovným zapnutím (realizovať maximálne 1 krát). V žiadnom prípade nevypínať ovládanie klimatizácie, resp. dobeh ventilátora ističom! Obsluha klimatizácie sa vykonáva podľa návodu na obsluhu. Vypínanie klimatizácie pri jej správnej činnosti je zakázané.

50. Ak **osoba** SpP pred odchodom vlaku, alebo počas jazdy vlaku zistí nedostatky, je povinná ich odstrániť alebo zabezpečiť ich odstránenie, ak to nie je schopný, oznámi túto skutočnosť vlakvedúcemu vlaku, ktorý zabezpečí ich odstránenie. V prípade potreby vždy informuje vlakvedúceho vlaku.

51. Neobsadený.

Článok 3.3 Vlaková dokumentácia

52. Vlaková dokumentácia je spracovávaná elektronickým spôsobom prostredníctvom zariadenia PEZ vlakvedúcim vlaku **alebo na to určenou osobou SpP**. V mimoriadnych prípadoch (nehody, meškania vlakov, nevoľnosť vlakvedúceho a pod.) môže spracovať vlakovú dokumentáciu aj **iná osoba** SpP, **ktorú** poverí dispečer ZSSK priamo alebo prostredníctvom komandujúceho alebo strojmajstra.

53. V prípade, že dôjde k poruche zariadenia PEZ, vlaková dokumentácia sa spracuje náhradným spôsobom na predpísaných tlačivách – písomná forma. Ak je to pre prevádzku účelné, spracovanie vlakovej dokumentácie môže byť vykonané len rušňovodičom vedúceho HKV za podmienky existencie Tabuliek nemenných hodnôt umiestnených na HKV a spracovaní Súpisu vlaku osobnej dopravy (ďalej SVOD) písomnou formou nariadenou rušňovodičovi pri určitých kategóriách vlakov.

54. Vlaková dokumentácia pre účely a potrebu ZSSK pozostáva:

- a) zo Správy o brzdení určenej pre vnútroštátne vlaky pre použitie v písomnej forme;
- b) zo Správy o brzdení určenej pre vnútroštátne vlaky vygenerovaná z PEZ. Na základe dohody medzi ČD a ZSSK je možné použiť túto správu aj na tratiach SŽ (trate na území Českej republiky);
- c) z Medzištátnej správy o brzdení vlaku určenej pre medzištátnu dopravu pre použitie len v písomnej forme;
- d) z Medzištátnej správy o brzdení vlaku/Międzynarodowa karta próby hamulca určenej medzi ZSSK a PR s a. (poľský štátny dopravca) pre použitie len v písomnej forme;
- e) z Výkazu vozidiel pre vlaky osobnej dopravy pre použitie len v písomnej forme vo vnútroštátnej doprave v prípade poruchy PEZ;
- f) z **vozňového** listu pre **medzinárodné** vlaky osobnej dopravy pre použitie len v písomnej forme;
- g) zo SVOD pre vnútroštátne vlaky v písomnej forme alebo elektronickej forme vygenerovanej z PEZ. Na základe dohody medzi ČD a ZSSK je možné použiť túto správu aj na tratiach SŽ (trate na území Českej republiky).

55. Správy o brzdení uvedené v bodoch a) až d) predchádzajúceho článku vyhotovuje vlakvedúci vlaku v zmysle zásad uvedených v predpise ZSSK V 15/I. Pokiaľ sú na HKV umiestnené Tabuľky nemenných hodnôt pre kombinácie dopravovaných vozidiel radených vo vlaku, Správa o brzdení pre vnútroštátnu dopravu sa nespisuje. Platia zásady uvedené v predpise ZSSK V 15/I.

SVOD je spravidla vyhotovený v jednom výtlačku (ak je možné elektronickú informáciu o vlaku odvyslať do **KIS** ŽSR), ktorý odovzdá vlakvedúci vlaku rušňovodičovi vedúceho HKV.



V prípade, že nie je možné elektronickú informáciu o vlaku odvyslať do [KIS](#) ŽSR (aj porucha PEZ) vlakvedúci vlaku (rušňovodič) vyhotoví SVOD pre vlaky v písomnej forme dvakrát, jeden pre výpravcu alebo zamestnanca určeného prevádzkovým poriadkom, a jeden pre rušňovodiča vedúceho HKV.

56. Pri vlakoch druhu Sv alebo Rv, ak nie je z prevádzkových dôvodov možné doručiť SVOD rušňovodičovi vedúceho HKV po synchronizácii v rámci elektronickej výmeny informácií do IS [KIS](#) ŽSR, rušňovodič zabezpečí vlastné spísanie tejto správy. Pri tomto spôsobe spracovania SVOD musia byť vzájomne informovaní dotknutí zamestnanci. Informáciu zabezpečí ten zamestnanec, ktorý v danej prevádzkovej situácii nariadi tento spôsob.

57. Ak pri striedaní na osi dochádza súčasne k zmene zostavy vlaku, odstupujúci vlakvedúci vlaku vykoná zmeny vo vlakovej dokumentácii, vykoná synchronizáciu a zabezpečí odovzdanie vlakovej dokumentácie nastupujúcemu vlakvedúcemu vlaku. V prípade ak zaevidoval poruchy, vytlačí aj Záznam o [poruchách](#) na [vozidlách](#).

58. Pri zmene zostavy vlaku vedenom ako Rv alebo Sv, ak vlakovú dokumentáciu spracoval rušňovodič, musí zamestnanec, ktorý dal prvotný pokyn na jej spracovanie opätovne zabezpečiť prepracovanie vlakovej dokumentácie a nariadiť akým spôsobom bude vyhotovená a doručená SVOD výpravcovi stanice, kde došlo k zmene zostavy vlaku a rušňovodičovi vedúceho HKV.

59. Neobsadený.

Článok 3.4 Výprava vlaku

60. Vlakový personál zúčastnený pri výprave vlaku je povinný konať v zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky, predpisu ZSSK D2 Prevádzkovanie železničnej dopravy v podmienkach ZSSK a v súlade s týmto predpisom.

Vlakvedúci kandidát vo výcviku po úspešnom vykonaní odbornej skúšky OS3 môže dávať a preberať návěsti pri výprave vlaku len za podmienky, že vlakvedúci, ktorému je pridelený má pod plnou kontrolou a zodpovednosťou správne preberanie a dávanie návěsti kandidátom. Za týmto účelom budú kandidáti vybavení príslušnými pomôckami.

61. Pri výprave vlaku osobnej dopravy viacerými osobami SpP je prvá osoba SpP zamestnanec, ktorý má vozne pridelené najbližšie k vedúcemu HKV.

62. Vlak osobnej dopravy s prepravou cestujúcich musí mať funkčné [CZD](#). Všetky vlaky ZSSK zostavené z vozňov klasickej stavby s prepravou cestujúcich musia mať v pomôckach GVD určený systém blokovania nástupných dverí pre niektorý z režimov TBS/TBo/SSOD, pokiaľ tomu nebráni porucha alebo technický nedostatok. V prípade nefunkčnosti niektorého zo systémov [TBS/TBo/SSOD](#) budú dvere blokované v systéme [TB5](#).

Vo vlaku so systémom [TB5](#) môžu byť radené vozne bez funkčného [CZD](#), ale s prepojeným funkčným UIC káblom.

63. Pri vlaku so sprevádzajúcim personálom za obsluhu [OCZD](#) na vlaku pred jeho odchodom zodpovedá [prvá osoba](#) SpP. [Vlakvedúci vlaku upozorní na túto skutočnosť ostatné osoby SpP pred ich odchodom do pridelených vozňov.](#)

64. [Pri vlaku s funkčným CZD osoby](#) SpP dávajú návěsti pri výprave vlaku (Pohotoví na odchod) potom, ako je v ich pridelených vozňoch ukončený výstup a nástup cestujúcich, skončená manipulácia a preberie od [susednej osoby](#) SpP návěšť „Pohotoví na odchod“ (ak nie je [poslednou osobou](#) SpP) smerom k [prvej osobe](#) sprevádzajúceho personálu. [Prvá osoba](#) SpP po prevzatí návěsti „Pohotoví na odchod“ od [susednej osoby](#) SpP, ak je v jeho pridelených vozňoch ukončený výstup a nástup cestujúcich a skončená manipulácia, [obsluži OCZD](#).

Ak sú všetky nástupné dvere vlaku zatvorené, okrem tých z ktorých dáva návěšť, a je čas



odchodu, dá výpravcovi, alebo ak vypravujú vlak len osoby tvoriace **vlakový personál** rušňovodičovi vedúceho HKV návesť „Súhlas na odchod“.

65. Pri vlaku s poruchou CZD u vozňov obsadených cestujúcimi, **SpP zodpovedá za zatvorenie nástupných dverí na im pridelených vozňoch pred daním návesti** „Pohotoví na odchod“, alebo „Súhlas na odchod“. Na skutočnosť, že dvere nebudú zatvárané centrálné, upozorní vlakvedúci vlaku **ostatné osoby** SpP pri preberaní vlaku pred odchodom do pridelených vozňov. **Ak na niektorých vozňoch funguje CZD, je možné ho použiť ak je takýto vlak sprevádzaný len jednou osobou SpP.**

SpP dáva návesť „Pohotoví na odchod“ (spravidla) od konca vlaku, ak na im pridelených vozňoch bol spoľahlivo ukončený výstup a nástup cestujúcich, skončená manipulácia, **sú** zatvorené všetky dvere (okrem tých z ktorých dávajú návesť), a preberie od **susednej osoby** SpP návesť „Pohotoví na odchod“ (ak nie je **poslednou osobou** SpP).

Prvá osoba SpP v čele vlaku po prevzatí návesti „Pohotoví na odchod“ od **susednej osoby** SpP, ak na **jej** pridelených vozňoch bol spoľahlivo ukončený výstup a nástup cestujúcich, skončená manipulácia, **sú** zatvorené všetky dvere (okrem tých z ktorých sa dávajú návesti), a je čas odchodu, dá výpravcovi, alebo ak vypravujú vlak len osoby tvoriace **vlakový personál** rušňovodičovi vedúceho HKV návesť „Súhlas na odchod“.

66. Ak má **ktorákoľvek osoba** SpP počas výpravy vlaku závažný dôvod aby zabránila odchodu vlaku, dá ihneď návesť 50 „Stoj zastavte všetkými prostriedkami“, a ak bol vlak aj napriek tomu uvedený do pohybu, okamžite použije záchrannú brzdu.

67. Ak po výprave a uvedení vlaku do pohybu SpP spozoruje otvorené nástupné dvere **vykoná** okamžite zastavenie vlaku použitím záchrannej brzdy.

68. Pri preberaní návesti pri výprave vlaku, prípadne pri kontrole zatvorenia nástupných dverí môže v prípade potreby a pri nepriaznivých traťových pomeroch SpP vystúpiť do priestoru nástupišťa.

69. Neobsadený.



Článok 3.5 Ostatné činnosti počas jazdy vlaku

70. PEZ SpP používa len na ten účel, na ktorý sú určené v súvislosti s plnením pracovných povinností (napr. výprava vlaku). Počas výpravy vlaku je dovolené prijať prichádzajúci hovor na PEZ a zistiť, či sa nejedná o súrny hovor týkajúci sa vypravovaného vlaku. Hovor nesúvisiaci priamo s vypravovaným vlakom je povinný bezpodmienečne ukončiť upozornením [volajúceho](#) účastníka na vykonávanú výpravu alebo zrušiť hovor. Ostatné volania sú v čase výpravy vlaku zakázané.

71. SpP je povinný dodržiavať pravidlá pri hlásení vo vlaku alebo používaní informačných displejov v súlade s prílohou č. 1 tohto predpisu.

72. SpP priebežne počas vykonávania svojich pracovných činností sleduje stav tlaku v brzdovom valci na manometri, ktorý je umiestnený na predstavku vozňa. V prípade, že na manometri zistí hodnotu inú ako nulovú, najneskôr v najbližšej stanici zistí, či sa jedná o poruchu manometra alebo je tlak v brzdových valcoch. V prípade nežiaduceho brzdenia vozňa vlakový personál následne vykoná činnosti v zmysle predpisu ZSSK V 15/I.

73. Odstupujúci a nastupujúci SpP je povinný pri striedaní sa vzájomne informovať o stave súpravy, predovšetkým so zameraním na funkčnosť [systému blokovania nástupných dverí](#), vlakového rozhlasu, klimatizácie, WC a [iné mimoriadnosti](#).

74. V prípade zisteného znečistenia častí vozňa (oddiel pre cestujúcich, WC alebo inej časti vozňa) je nutné ich uzamknúť a polepiť príslušnou nálepkou a oznámiť dispečerovi ZSSK.

75. Obsluhu zdvíhacích plošín pre imobilných cestujúcich môžu vykonávať len zamestnanci s platným Osvedčením o spôsobilosti na obsluhu zdvíhacích plošín. Prednosta OSD (DP), vedúci PS, Pr zodpovedá za zabezpečenie dostatočného počtu zamestnancov v rámci sprevádzania vlakov s platným Osvedčením o spôsobilosti na obsluhu zdvíhacích plošín.

76. [SeRP](#) zabezpečí uloženie zoznamu [aktuálnych](#) telefónnych čísel majstrov pre vozne a kontaktných telefónnych čísel výpravcov v jednotlivých železničných staniciach v obvode sprevádzania vlakov do PEZ.

77. Povinnosť nahlasovania a evidencie porúch sa týka všetkých vozňov, vrátane cudzích ŽDP. Evidenciu porúch vykonáva [každá osoba](#) SpP vo svojich pridelených vozňoch v PEZ.

78. [Pri poruche nástupných dverí, ktorá vznikla alebo bola počas jazdy vlaku zistená, môže osobný vozeň zostať zaradený v súprave vlaku za dodržania podmienok určených predpisom V62.](#)

79. Vzhľadom k tomu, že elektrické vykurovacie spojky sú vo vlakoch celoročne prepojené, SpP je povinný pri vonkajšej teplote pod +12 °C zabezpečiť vykurovanie vozňov a pri vonkajšej teplote nad +23°C zabezpečiť predchladzovanie vozňov - ak majú klimatizáciu (upozorniť rušňovodiča na zapnutie vlakového kúrenia na HKV).

Vykurovať sa musí začať včas, aby do času pravidelného odchodu vlaku bola vo vnútorných priestoroch vozňov vnútorná teplota minimálne +18°C. Pri zistení nefunkčnej regulácie kúrenia, resp. klimatizácie zabezpečí manuálnu reguláciu teploty (zapnutím/vypnutím).

Pri preberaní medzištátnych vlakov v PPS a v celom úseku sprevádzania vlaku po trati ŽSR, venuje SpP zvýšenú pozornosť kontrole stavu elektrického vykurovania, resp. klimatizácie. Zistené poruchy vozňa nahlási vlakvedúci vlaku majstrovi pre vozne a regionálnemu dispečerovi ZSSK.

Pri preberaní medzištátnych vlakov v PPS SpP musí venovať pozornosť vozňom zaradeným vo vlaku či sa tam nenachádza veľmi ťažko poškodený vozeň – polepený nálepkami Vzor L (červená). Tieto [vozne](#) musí dať SpP z vlaku vyradiť v prípade, že nie je



udelený súhlas **dispečera** ZSSK na prevzatie veľmi ťažko poškodeného vozňa. Za veľmi ťažko poškodený vozeň sa považuje taký vozeň, ktorý **má** také poškodenie, že sa stal nespôsobilý prevádzky, a tieto škody boli spôsobené:

- nehodou, ako zrážkou, vykoľajením, bočným stretom a pod.;
- požiarom;
- násilným zásahom alebo vyššou mocou a to bez ohľadu na príčinu nehody.

80. Ak počas jazdy vlaku dôjde k poruche vlakového zabezpečovača vedúceho HKV (prípadne ak HKV nie je vybavené VZ) alebo mimoriadností podľa Turnusového poriadku, regionálny dispečer ZSSK rozhodne o presunutí **osoby** SpP na stanovište rušňovodiča. Vlakvedúci prejde na stanovište rušňovodiča iba do miesta, kde sa môže HKV vymeniť alebo sa HKV obsadí ďalším odborne spôsobilým zamestnancom ZSSK.

81. Vlak obsadený iba jednou osobou SpP môže pokračovať v jazde s vlakvedúcim na stanovišti len pri ucelených samostatných jednotkách s obsluhou dverí zo stanovišta rušňovodiča, pri ktorých je umožnený vstup na stanovište rušňovodiča priamo z priestoru pre cestujúcich. Osoba SpP, ktorá má nariadenú prítomnosť na stanovišti rušňovodiča dáva návesti pri výprave vlaku z nástupných schodíkov/dverí vozňa.

82. Osoba SpP, ktorá má nariadenú prítomnosť na stanovišti rušňovodiča musí byť **spôsobilá** zastaviť a zaistiť vlak proti **samovoľnému** pohybu. Ak pred nástupom na HKV prehlási, že túto činnosť nepozná alebo nevie, kde sa príslušné zariadenia nachádzajú, rušňovodič ešte pred odchodom vlaku ju poučí o **spôsobe zastavenia vlaku**. Rušňovodič o vykonanom poučení vykoná zápis do Odovzdávkovvej knihy HKV a **poučená osoba SpP** záznam v knihe potvrdí svojim podpisom.

83. V ostatných prípadoch je zakázané vlakvedúcim zdržiavať sa na stanovišti rušňovodiča. Pre potreby plnenia si pracovných povinností (spracovanie vlakovkej dokumentácie a spisovanie ostatných dokumentácií) využije SpP priestory pre odkladanie svojich služobných vecí na nevyhnutne potrebný čas. Počas neprítomnosti musí byť toto stanovište uzamknuté.

84. Ak je vlak obsadený viacerými **osobami** SpP, vlakvedúci s nariadeným súhlasom prítomnosti na stanovišti rušňovodiča návesti pri výprave vlaku nedáva ani nepreberá.

85. Každá osoba SpP dbá na bezpečnosť cestujúcich pri ich nastupovaní a vystupovaní do a z koľajových vozidiel, ktoré má pridelené na sprevádzanie. Na požiadanie pomáha podľa možnosti cestujúcim, ktorí pomoc najviac potrebujú a súčasne dbá, aby nebol daný rozkaz vlaku na odchod, pokiaľ nie je ukončený výstup a nástup všetkých cestujúcich. Podľa miestnych pomerov v jednotlivých ŽST a zastávkach pred vystupovaním z vlaku upozornia cestujúcich vo vozňoch zastavujúcich mimo nástupišťa, (Tabuľka 5. ZCP pre príslušnú trať, alebo rozkaz) aby prešli pred vystupovaním do príslušných vozňov, ktoré zastavia v priestore pre bezpečný výstup a nástup cestujúcich.

86. V cieľovej stanici vlaku si vlakvedúci vlaku od rušňovodiča vedúceho HKV prevezme vlakovú dokumentáciu a odovzdá ju na miesto určené prednostom OSD (DP), vedúcim PS, Pr.

87. Po vystúpení cestujúcich v cieľovej stanici vlaku, SpP vykoná vizuálnu kontrolu stavu vnútorného zariadenia vozňov, pozatvára otvorené okná, vypne osvetlenie, koncové návesti a zavrie **nástupné** dvere vozňov.

Elektrické vykurovanie vypne len v prípade predpokladaného obratu súpravy, ktorý trvá dlhšie ako 24 hodín. Prípadné nájdené veci, tovar a pod. zabudnuté vo vlaku cestujúcim, odovzdá predpísaným spôsobom na mieste na to určenom.



88. Pri vyradení vozňa na technickú poruchu je SpP povinný pomáhať cestujúcim pri prestupovaní do náhradného vozňa. V prípade poruchy kúrenia vozňov celoročne plnených vodou v zimnom období je SpP povinný:

- a) vozeň už počas jazdy vlaku, alebo ihneď po zastavení vlaku odvodniť a obe WC vo vozni uzamknúť (ak nie je možné vozeň po odstavení napojiť na EPZ alebo HKV, o čom rozhodne regionálny dispečer); okrem ŽST, kde je zamestnanec SelUO;
- b) vo vyradenom vozni vypnúť osvetlenie a kúrenie vozňa z dôvodu šetrenia vozňových akumulátorových batérii;
- c) pozatvárať okná;
- d) **pozatvárať a uzamknúť nástupné dvere.**

89. Ak je nutné vyradiť z vlaku špeciálny vozeň (ležadlový, lôžkový, reštauračný, autovozeň a pod.) vlakvedúci vyrozumie i obslužný personál tohto vozňa. Pri vyradení vozňa vlakvedúci vyrozumie príslušného regionálneho, prípadne ústredného dispečera.

90. Vo vyhradenom služobnom oddiele (priestore) sú oprávnení zdržiavať sa iba zamestnanci v službe a zamestnanci s oprávnením na jazdu v služobnom oddiele.

91. SpP **má** počas sprevádzania vlaku zakázané venovať sa akejkoľvek inej činnosti, ktorá nesúvisí s výkonom **jeho** služby.

92. SpP nesmie počas sprevádzania vlaku alebo v styku s cestujúcou verejnosťou fajčiť, a to ani vo vyhradených služobných oddieloch vo vlaku. Fajčenie je povolené len v priestoroch vyhradených pre fajčenie. Tento zákaz fajčenia sa vzťahuje aj pre SpP počas režijnej cesty.

93. Na zabezpečenie prvej predlekárskej pomoci, ak je to nutné, si SpP prevezme lekárničku z najbližšieho HKV. Po použití lekárničky je vlakvedúci vlaku povinný spísať Hlásenie o mimoriadnosti. Lekárničku a spísané Hlásenie o mimoriadnosti vráti rušňovodičovi.

94. Neobsadený.

Článok 3.6 Neschopnosť **osoby vlakového personálu**

95. Ak počas jazdy vlaku dôjde k neschopnosti vlakvedúceho, prevezme jeho povinnosti **ďalšia osoba** SpP alebo priamo vlakvedúci vlaku. Ak počas jazdy vlaku dôjde k neschopnosti vlakvedúceho vlaku, plnenie jeho povinností prevezme **iná osoba** SpP. O uvedenej skutočnosti **osoba** SpP informuje regionálneho dispečera ZSSK.

96. Ak vo vlaku **iná osoba** SpP nie je, po zastavení vlaku v stanici musí byť zabezpečená výmena, prípadne doplnenie aspoň **jednej osoby** SpP.

97. Každá mimoriadnosť v obsadení vlaku SpP musí byť ihneď nahlásená regionálnemu dispečerovi ZSSK **a** príslušnému komandujúcemu (strojmajstrovi), ktorému SpP patrí. V prípade neschopnosti rušňovodiča na výkon služby, ak je **prítomná osoba** SpP na stanovišti rušňovodiča z dôvodu poruchy VZ (ak HKV nie je vybavené VZ) alebo mimoriadnosti podľa Turnusového poriadku, zabezpečí zastavenie a zaistenie vlaku proti neúmyselnému pohybu. Po zastavení a zaistení vlaku oznámi uvedenú mimoriadnu udalosť výpravcovi (zamestnancovi riadiacemu dopravu na dráhe), regionálnemu dispečerovi ZSSK a príslušnému komandujúcemu (strojmajstrovi). Ďalšia jazda vlaku je možná až po výmene rušňovodiča. Náhradného rušňovodiča zabezpečí regionálny dispečer ZSSK.

98. **Neobsadený.**



Článok 3.7 Vykonávanie posunu sprevádzajúcim personálom

99. Posun zamestnancami ZSSK v obvode železničných staníc ŽSR sa riadi a organizuje v zmysle predpisu ŽSR Z1, platného technologického postupu (Posun zamestnancami ZSSK v obvode ŽST ŽSR) a prílohy 24 PP ŽST. Ak je posun vykonávaný SpP, je vedúcim posunu vlakvedúci vlaku, ktorý vyrozumie o zamýšľanom posune rušňovodiča a **ostatné osoby SpP zúčastnené** na posune.

100. V prípade mimoriadneho posunu, pokiaľ vlakvedúci vlaku nepozná miestne pomery, je povinný túto skutočnosť oznámiť výpravcovi. V uvedenom prípade je možné vykonávať posun až po tom, ako bol výpravcom oboznámený s miestnymi pomermi.

101. Pri posune, ak odpojenie vlakového HKV vykonal rušňovodič ZSSK, vlakvedúci vlaku zabezpečí priamy dozor súpravy vozidiel ponechanej bez HKV v prípade výmeny alebo obiehania vlakového HKV ak je súprava vozidiel zabezpečená proti náhodnému pohybu len zabrzdzením priebežnou brzdou (pokiaľ Prevádzkový poriadok príslušnej ŽST nestanovuje inak). V prípade neuskutočnenia výmeny (obehnutia) HKV, vlakvedúci zabezpečí zaistenie odstavenej súpravy proti samovoľnému pohybu.

102. SpP vykonávajúci posun je povinný nahlásiť spísaním „Hlásenia o mimoriadnosti“ svojmu nadriadenému všetky okolnosti a sťažené podmienky výkonu posunu v danej ŽST napr. prístup do koľajiska, vysoká tráva, sneh a pod.

103. Neobsadený.

Článok 3.8 Vykonávanie skúšok brzd

104. SpP vykonáva **jednotlivé** skúšky brzd v staniciach, v ktorých nie je na to určený zamestnanec (vozmajster) alebo podľa Nariadenia GR ZSSK k zavedeniu GVD **a v zmysle predpisu ZSSK V15/I**. Zistené poruchy na brzdovom zariadení vozňov nahlási bezodkladne rušňovodičovi vedúceho HKV ten zamestnanec, ktorý vykonával skúšku brzdy. O vyradení vozňa z vlaku rozhodne vždy rušňovodič.

105. Neobsadený.

Článok 3.9 Postup hlásenia vzniku nehôd a MU

106. Všetci zamestnanci ZSSK sú povinní okamžite po zistení ohlásiť každú nehodu aj keď ju sami nezavinili a ani sa na jej vzniku nepodieľali. Zamestnanec nahlási nehodu:

- a) v prípade vzniku nehody na **dráhe ZSSK** – koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému (podľa následkov), dispečerskému aparátu ZSSK a svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi,
- b) v prípade vzniku nehody na **dráhach mimo ZSSK** - koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému (podľa následkov), pracovníkovi oprávnenému riadiť dopravu na dráhe (na širšej trati výpravcovi jednej zo susedných staníc), dispečerskému aparátu ZSSK a svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi.

Ďalej sú všetci zamestnanci ZSSK povinní ihneď hlásiť pracovný úraz zamestnanca, prevádzkovú poruchu, poškodenie ŽKV, požiar, ekologickú haváriu koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému (podľa následkov), pracovníkovi oprávnenému riadiť dopravu na dráhe (na širšej trati výpravcovi jednej zo susedných staníc), **dispečerskému aparátu ZSSK** a svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi. Na základe požiadania vyšetrojúcich orgánov vyhotoví **kópiu** potrebnej vlakovej dokumentácie. Súhlas na odchod vlaku z miesta nehody na dráhe v správe ŽSR môže dať oprávnený zamestnanec aj prostredníctvom zamestnanca oprávneného riadiť dopravu na dráhe. SpP, ktorí ohlásil nehodu, MU, požiar, prevádzkovú poruchu, poškodenie ŽKV, pracovný úraz zamestnanca a iné mimoriadnosti počas pracovnej zmeny, vypíše Hlásenie o mimoriadnosti.



107. Neobsadený.

Článok 3.10 Ukončenie služby vlakvedúceho

108. Na mieste určenom prevádzkovým poriadkom pracoviska vykoná vlakvedúci ešte tieto činnosti:

- a) doplní, uzatvorí a odovzdá nariadené písomnosti na určenom mieste;
- b) v prípade mimoriadností počas služby tieto zapíše do určeného tlačiva a odovzdá ho na určenom mieste;
- c) ohlásí určeným spôsobom ukončenie služby a odovzdá svoj Prevádzkový záznam s ostatnými písomnosťami;
- d) najneskôr pri ukončení pracovnej zmeny zistí svoju nasledujúcu pracovnú zmenu.

109. Neobsadený.



ČASŤ 4 - ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

110. Dňom účinnosti tohto predpisu stráca v podmienkach ZSSK účinnosť:

- Predpis ZSSK V10 - [2_40_OIK_v4_z3](#), Výkon dopravnej činnosti Sprevádzajúceho personálu, s účinnosťou [od 01.12.2024](#) ako i všetky opravy, zmeny a výnimky súvisiace týmto predpisom,
- [Metodický pokyn OIK k zmenám v predpisoch ZSSK V2 a ZSSK V 10 po nadobudnutí účinnosti PU č. 4/2025 v rozsahu, ktorý pojednáva o zmenách v predpise ZSSK V10.](#)

111. Za zavedenie tohto predpisu do prevádzky a poučovanie pri nástupe SpP do služby zodpovedajú riadiaci zamestnanci SeRP.

112. [Neobsadený.](#)