

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.



Predpis
Prevádzkovo – technické podmienky
železničných osobných vozňov
(ZSSK V62)
2_25_OIK_v4_z2

Účinnosť od: 01.04.2021
Aktualizácia od: 14.12.2024

Spracovateľ/kontakt: Mgr. Miroslav Kavecký, 933-4438 Mgr. Pavol Valek, 933-4439	Podpis: Kavecký, v. r. Valek, v. r.	Dňa: 05.03.2021 05.03.2021
Schválil: Mgr. Filip Hlubocký, Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ	Podpis: Hlubocký, v. r.	Dňa: 29.03.2021
Gestorský útvar: Odbor inšpekcie a kontroly	Garant: Riaditeľ OIK	Uloženie originálu: OIK
Rozdeľovník: IA, KGR, ORLZ, OIK, UP, UU, SeM, SeTT, SePP, SeUO, SeEUO, odMU-ECM, SeRP, DP, OSD, PS, Pr, PUO ŽKV, SPO, OV, OV a SPO, RD a SPO. Na vedomie: MD SR, Dopravný úrad, GR ŽSR - O 220, O 440, UIVP, ZSSK CARGO - U 20, U 40, ŽOS Trnava a. s., ŽOS Vrútky a. s., ŽOS Zvolen a. s., WGS Košice, WS travel Bratislava.		

Distribúcia riadeného výtlačku útvaru

Názov organizačného útvaru:

Za tlač zodpovedá:	Podpis:	Tlač zo systému – Dátum:	Počet a umiestnenie výtlačkov na útvare:



OBSAH

SLEDOVANIE VYDANÍ A ZMIEN DOKUMENTU	5
Zoznam vydání dokumentu.....	5
Záznam o zmenách ¹⁾	5
ROZSAH ZNALOSTÍ	6
ZOZNAM A VYSVETLENIE POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK	8
1. ÚVODNÉ USTANOVENIA	10
Článok 1.1 Účel predpisu.....	10
2. NÁZVOSLOVIE	12
Článok 2.1 Používané výrazy.....	12
3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY Kladené na vozne a ich súčiastky v prevádzke 14	
Článok 3.1 Stavba vozňov.....	14
Článok 3.2 Dvojkoľiesie	15
Článok 3.3 Brzdové kotúče.....	18
Článok 3.4 Nápravové ložiská.....	19
Článok 3.5 Podvozky	20
Článok 3.6 Brzdové zariadenie.....	21
Článok 3.7 Narážací mechanizmus	23
Článok 3.8 Ťahadlový mechanizmus.....	24
Článok 3.9 Spodok vozňa.....	25
Článok 3.10 Skriňa vozňa	26
Článok 3.11 Dvere, uzávery dverí, okná	27
Článok 3.12 Vnútorné zariadenie	28
Článok 3.13 Elektrické zariadenia	29
4. NÁPISY NA VOZŇOCH	32
Článok 4.1 Vonkajšie nápisy	32
Článok 4.2 Vnútorné nápisy	34
5. PREHLIADKY	38
Článok 5.1 Technická prehliadka	38
Článok 5.2 Prehliadka vozňov rušňovodičom	41
Článok 5.3 Bezpečnostná technická prehliadka vozňov.....	42
Článok 5.4 Doprava vozňov do a z opravovne vozňov	42
6. POLEPOVANIE VOZŇOV	43
Článok 6.1 Vozňové nálepky	43
Článok 6.2 Polepovanie vozňov vo vnútroštátnej doprave.....	44
Článok 6.3 Polepovanie vozňov vo medzinárodnej doprave.....	45
7. EVIDENCIA A HLÁSENIE PORÚCH.....	47
Článok 7.1 Záznamná kniha technickej služby vozňovej	47
Článok 7.2 Záznamník vozmajstra.....	48
Článok 7.3 Hlásenie vozmajstrov.....	48
Článok 7.4 Žiadanka o náhradné súčiastky „VZOR H“	48



Článok 7.5 Kódy technických porúch osobných vozňov	49
8. OŠETROVANIE VOZŇOV	50
Článok 8.1 Jednomesačná prehliadka – 1M	50
Článok 8.2 Dvojmesačná prehliadka – 2M	50
Článok 8.3 Čistenie vozidiel	50
Článok 8.4 Kontrola vzduchových filtrov	50
Článok 8.5 Prehliadka kotúčovej brzdy	50
Článok 8.6 Značenie vykonania ošetrenia vozňov	51
9. ZÁSOBOVANIE ENERGIU, VETRANIE, VYKUROVANIE, KLIMATIZÁCIA, CHLADENIE, OSVETLENIE, POMOCNÉ ZARIADENIA	52
Článok 9.1 Zásobovanie energiou	52
Článok 9.2 Klimatizácia (vykurovanie, vetranie, chladenie)	53
Článok 9.3 Temperovanie vozňov	54
Článok 9.4 Manipulácia s vysokonapäťovými elektrickými spojkami a elektrické vykurovanie vozňov	54
Článok 9.5 Zostavenie vlakovej súpravy	55
Článok 9.6 Príprava súpravy vlaku pre napájanie priebežného elektrického vedenia novo zostavenej súpravy 55	
Článok 9.7 Klimatizovanie, predkurovanie a vykurovanie z elektrického HKV alebo motorového HKV vybaveného elektrickým generátorom pre napájanie elektrického vykurovania vlaku	56
Článok 9.8 Klimatizovanie, predkurovanie a vykurovanie z elektrického predkurovacieho zariadenia	56
Článok 9.9 Pripájanie a odpájanie vysokonapäťových elektrických spojok rušňovodičom	57
Článok 9.10 Činnosť rušňovodiča pri jeho nástupe s HKV na odstavenú súpravu, respektíve nástupe na HKV s odstavenou súpravou	57
Článok 9.11 Ukončenie predkurovania	57
Článok 9.12 Parné kúrenie	58
Článok 9.13 Individuálne kúrenie	58
Článok 9.14 Osvetlenie	58
Článok 9.15 Dodatočné ustanovenia	58
10. ÚDRŽBA VOZŇOV	60
Článok 10.1 Starostlivosť o vozne v prevádzke	60
Článok 10.2 Doprava vozňov na prehliadku alebo opravu	60
Článok 10.3 Posudzovanie vozňov po nebezpečnej manipulácii	61
Článok 10.4 Zaobchádzanie s vozňami s horúcimi alebo hlučnými ložiskami	62
Článok 10.5 Zaobchádzanie s vozňami v záručnej dobe	62
Článok 10.6 Opravy vozňov cudzích ŽDP	62
Článok 10.7 Zaobchádzanie s deponovanými vozňami, vozňami na zrušenie	64
11. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	65
Článok 11.1 Záver	65
12. SÚVISIACE ZÁKONY, NORMY	66
Článok 12.1 Všeobecne záväzné právne predpisy	66
Článok 12.2 Medzinárodné dohovory	66
Článok 12.3 Súvisiace externé a interné rezortné predpisy, smernice (dokumentácia)	66
Článok 12.4 Služobné rukoväte	66

**PRÍLOHY:**

Príloha č.1 – Vybavenie zamestnancov a pracovísk.

Príloha č.2 – Rozsah prác pri technických prehliadkach.

Príloha č.3 – Zoznam nálepiek.

Príloha č.4 – Zoznam tlačív.

Príloha č.5 – Meradlá dvojkolesia.

Príloha č.6 – Opatrebovanie brzdových klátikov.

Príloha č.7 – Obrisy vozňov a ložné miery.

Príloha č.8 – Usporiadanie značiek a nápisov.

Príloha č.9 – Čistenie ŽKV.

Príloha č.10 – Protokoly k opravám a prehliadkam.

Príloha č.11 – Kódy technických porúch.

Príloha č.12 – Zoznam značiek.

Príloha č.13 – Označovanie osobných vozňov.

Príloha č.14 – ASDEK.



SLEDOVANIE VYDANÍ A ZMIEN DOKUMENTU

Zoznam vydání dokumentu

Číslo vydania	Popis	Účinnosť
1	Prvotné vypracovanie	01.01.2009
2	Druhé vypracovanie	01.12.2013
3	Tretie vypracovanie	01.02.2018
4	Štvrté vypracovanie	01.04.2021

Záznam o zmenách¹⁾

Číslo zmeny	Účinnosť	Opravil dňa	Podpis	Poznámka
1	01.03.2023			Organizačná zmena a priradenie ku skúškam ZSSK.
2	14.12.2024			Úprava podmienok TP.

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

**ROZSAH ZNALOSTÍ**

Funkčné miesto/rola	Rozsah znalostí
OS 3 ¹⁾	Úplná: Časť: 1, 2, 4. Článok: 3.1, 3.6, 3.10, 3.11, 9.14. Bod: 30, 53, 54, 118, 119 – 122, 134, 137, 138, 169, 181, 182, 192, 216, 219, 225, 227, 287, 290, 293, 295, 296, 300, 328 – 330, 358, 366, 385, 386. Prílohy: 3, 4, 8, 9. Informatívna: Bod: 375. Prílohy: 11, 12, 13, 14.
OS 17	Úplná: Článok: 9.4, 9.7, 9.11. Bod: 4, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 68, 69, 75, 81, 283, 287, 318, 375. Informatívna: Článok: 2.1, 3.6, 6.2. Bod: 11, 19, 96.
OS 24B1 ¹⁾	Úplná: Časť: 1, 2. Článok: 3.1, 3.4, 5.2, 9.1, 9.4, 9.6, 9.7, 9.9, 9.10, 9.15, 10.4. Bod: 30, 38, 67, 72, 75 „písmeno c, d, f, g, h, i, k, l“, 96, 163, 169, 175, 334. Príloha: 9. Informatívna: Článok 3.11, 4.1, 10.3. Bod: 366. Prílohy: 2, 11, 12, 13, 14.
OS 51 ¹⁾	Úplná
OS 52 ¹⁾	Úplná: Časť: 1, 7, 9. Článok: 3.11, 3.13, 5.1, 8.1, 8.4, 8.6. Bod: 16 – 18, 94 – 96, 121 – 123, 268, 269. Príloha: 2, 3, 12. Informatívna: Časť: 4. Príloha: 1, 4, 10, 11, 13, 14.
OS 52 ²⁾	Úplná: Časť: 1, 2, 3, 7. Článok: 5.1, 8.2, 8.5, 8.6, 9.13. Bod: 16. Príloha: 2, 5, 6, 9, 12. Informatívna: Časť: 4. Príloha: 1, 3, 4, 7, 8, 10, 11, 13, 14.
ORK 1 ¹⁾	Úplná
ORK 1D	Úplná: Základný predpis. Informatívna: Prílohy.
ORK 2	Úplná: Časť: 1, 2, 4, 5, 9. Informatívna: Prílohy.
ORK 3	Úplná: Časť: 1, 2, 4, 5. Článok: 9.2, 9.14. Bod: 316, 317. Informatívna: Prílohy.
ORK 4	Úplná: Časť: 1, 2, 4, 5. Článok: 9.2, 9.14. Bod: 316, 317. Informatívna: Prílohy.



ORK 5	Úplná: Článok: 5.2, 9.9 Informatívna: ostatné.
ORK 6	Informatívna.
ORK 7	Úplná: Časť: 2. Článok: 10.2. Bod: 7 – 9, 135, 138, 163 – 169, 171 – 175, 178, 181, 191, 192, 316.
ORK 8	Úplná: Základný predpis. Informatívna: Prílohy.
ORK 9	Úplná
ORK 10	Úplná: Časť: 2, 9. Článok: 8.3, 8.6. Bod: 17, 18, 279, 385, 386.
ORK 11	Úplná: Časť: 1, 2, 5, 8, 9. Bod: 294, 295, 333, 334. Príloha: 2, 9. Informatívna: Prílohy: 3, 11, 12, 13, 14.
ORK 12	Úplná: Časť: 1, 2, 8, 9. Príloha: 9. Informatívna: Prílohy: 11, 12, 13, 14.
Ostatní zamestnanci	Pre profesiu, resp. pre pracovnú činnosť, pre ktorú nie je v tomto predpise uvedený rozsah znalostí, potrebný rozsah znalostí stanoví jeho nadriadený zamestnanec.

⁷⁾ predpis daný do osobného užívania v elektronickej forme.

¹⁾ rozsah znalostí OS 52 platí pre zamestnancov SPO zúčastňujúcich sa technických prehliadok, ktorí sú zaradení v profesii elektromechanik, mechanik elektronických zariadení.

²⁾ rozsah znalostí OS 52 platí pre zamestnancov SPO zúčastňujúcich sa technických prehliadok, ktorí sú zaradení v profesii mechanik, zámočník.

**ZOZNAM A VYSVETLENIE POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK**

BTP	Bezpečnostná technická prehliadka
CZD	Centrálne zatváranie dverí
CZE	Centrálny zdroj energie
DP	Depo Poprad
ECM	Subjekt zodpovedný za údržbu (Entity in Charge of Maintenance)
EPZ	Elektrické predkurovacie zariadenie
EVOD	Evidencia výkonov osobnej dopravy
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
JSB	Jednoduchá skúška brzdy
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Mg-brzda	Magnetická koľajnicová brzda
MpV	Majster pre vozne
MPBP	Miestne pracovné a bezpečnostné predpisy
nPOP	Nová prenosná osobná pokladnica
odMU-ECM	Oddelenie manažmentu údržby ECM
OOR	Odborná opravárenská organizácia
ORP	Oddelenie riadenia prevádzky
OSD	Oblasťná správa depa
OV	Oprarovňa vozňov
PC	Osobný počítač (stolový, prenosný)
PCS	Systém koordinácie trasy
PEZ	Prenosné elektronické zariadenie
PP	Prevádzkový poriadok
PPS	Pohraničná prechodová stanica
Pr	Pracovisko
PS	Pracovisko stanice
PUO ŽKV	Pracovisko údržby a opráv železničných koľajových vozidiel
RD	Rušňové depo
RIC	Dohovor o výmene a používaní osobných vozidiel v medzinárodnej železničnej doprave
SeEUO	Sekcia externej údržby a opráv
SeIUO	Sekcia internej údržby a opráv
SePP	Sekcia prípravy prevádzky
SeRP	Sekcia riadenia prevádzky



SeTT	Sekcia technická a technologická
SPO	Stredisko prehliadok a opráv
SSOD-LAT	Systém blokovania nástupných dverí
STN	Slovenská technická norma
TBo	Systém blokovania nástupných dverí
THÚ	Technicko – hygienická údržba vozňov
TK	Technická kontrola
TNŽ	Technická norma železníc
TP	Technická prehliadka
TPP	Technologické postupy práce
TSI OPE	Technické špecifikácie pre interoperabilitu, týkajúce sa podsystému Prevádzka a riadenie železničnej dopravy
UIC	Medzinárodná železničná únia
ÚSB	Úplná skúška brzdy
VES	Vysokonapäťová elektrická spojka
VN	Vysoké napätie
ZSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽDP	Železničný dopravný podnik
ŽKV	Železničné koľajové vozidlo
ŽST	Železničná stanica
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky



1. ÚVODNÉ USTANOVENIA

Článok 1.1 Účel predpisu

1. Predpis „Prevádzkovo – technické podmienky železničných osobných vozňov“ (ďalej v texte iba Predpis) obsahuje technické, prevádzkové a organizačné požiadavky, ktoré sú kladené na osobné vozne resp. ich súčasti v prevádzke a požiadavky kladené na odborný personál, vyplývajúce zo zásad zaistenia pravidelnej, plynulej a bezpečnej prevádzky na tratiach prevádzkovateľa dopravy na dráhe.

V súlade s medzinárodnými predpismi stanovuje technické požiadavky kladené na osobné vozne, ich súčasti a určuje zásady pre vykonávanie prác s tým spojených.

V prílohách tohto predpisu sú uvedené podrobnejšie technické parametre, rozsah technickej prehliadky, zoznam nálepiek, tlačív a značiek.

2. Predpis vychádza z ustanovení a požiadaviek kladených na vozne legislatívou SR, Vyhláškami MDV SR, štandardov MDV SR vyplývajúcich zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, európskymi nariadeniami TSI OPE a normami EN, medzinárodnými Vyhláškami UIC a RIC. Ďalšie vydané súvisiace dokumenty ZSSK musia byť v súlade s týmto predpisom.

3. Ustanovenia predpisu neplatia pre prevádzku zdrojových motorových, elektrických, riadiacich, prípojných a vložených vozňov, poschodové jednotky, elektrické a motorové vozne resp. jednotky.

4. Predpis je záväzný pre:

- a) všetkých zamestnancov ZSSK, ktorí sa zúčastňujú manipulácie, prevádzky a údržby vozňov;
- b) ostatné cudzie fyzické a právnické osoby, ktoré na základe zmluvného vzťahu vykonávajú pre ZSSK práce, poskytujú služby alebo iné činnosti, ktoré môžu mať vplyv na zabezpečenie bezpečnosti prevádzky na dráhe a ohrozenia zdravia a bezpečnosti vlakového personálu a cestujúcich.

5. Ustanovenia predpisu a výnimky z tohto predpisu prerokováva riaditeľ OIK a schvaľuje Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK. Ustanovenia, ktoré priamo vyplývajú zo všeobecne platných právnych noriem nie je možné meniť ani z nich udeliť výnimku.

Podnety na vypracovanie predpisu alebo úpravy predpisu, podávajú odborné útvary, gestorskému útvaru predpisu s doloženým navrhovaným riešením a zdôvodnením. Gestorský útvar zabezpečí súlad návrhu Predpisu s príslušnou platnou právnou úpravou v SR, internými predpismi a technickými normami používanými v ostatných dokumentoch ZSSK.

6. Akékoľvek využívanie, rozmnožovanie a šírenie tohto predpisu iným ŽDP bez písomného súhlasu ZSSK je zakázané. Oprávnený ŽDP v prípade používania tohto predpisu preberá akúkoľvek zodpovednosť za uplatnenie jeho ustanovení, za použité postupy a nové, resp. doplňujúce podmienky.

7. Povinnosťou všetkých zamestnancov ZSSK ako aj ostatných subjektov prichádzajúcich pri manipulácii do styku s osobnými vozňami je účelne s nimi hospodáriť a šetrne zaobchádzať. V prípade zistenia ich poškodenia sú títo povinní postupovať v zmysle platných predpisov.



8. Prehliadkami, preberaním, údržbou a opravami musia byť vytvorené podmienky pre zabezpečenie bezchybného technického stavu osobných vozňov zaručujúcim bezpečnú prepravu cestujúcich. Prevádzkyschopnosť ŽKV ZSSK zabezpečuje subjekt zodpovedný za údržbu (ECM), ktorý zodpovedá za systém údržby a spĺňa požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady Európskej únie 2016/798 a vykonávacom nariadení Komisie Európskej únie 2019/779.

9. Technická prehliadka musí byť vykonaná zamestnancom s predpísanou odbornou spôsobilosťou a zodpovedajúcou kvalifikáciou, znalým stavby, konštrukcie, údržby osobných vozňov a brzdových zariadení, ktorý je schopný posúdiť chyby a poškodenia vrátane ich vplyvu na bezpečnosť ich prevádzkovania.

10. Osobný vozeň, ktorého technický stav nevyhovuje predpisovým ustanoveniam musí byť polepený príslušnými nálepkami. V prípade, že technický stav vozňa ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy, musí byť tento vozeň vyradený z prevádzky a odoslaný na opravu.

11. ZSSK pri prevádzkovaní osobnej dopravy používa tieto druhy vozňov:

- vozne osobné;
- vozne na osobitné účely ZSSK;
- vozne súkromné zaradené do vozňového parku ZSSK;
- vozne ZSSK v dočasnom užívaní prepravcami alebo iným dopravcom;
- vozne v dočasnom užívaní ZSSK.



2. NÁZVOSLOVIE

Článok 2.1 Používané výrazy

12. Pri vzájomnom styku zamestnancov a pri uplatňovaní jednotlivých ustanovení tohto predpisu je bezpodmienečne nutné zamedziť omylom a nedorozumeniam. Použitie výrazy, ktorých význam je nižšie popísaný sa musia dôsledne dodržiavať:

Dvojkoľesie – časť pojazdu, určená k prenosu síl medzi koľajovým vozidlom a koľajnicou, jeho základnými súčasťami sú kolesá a náprava;

Horúce ložisko – nebezpečný stav nápravového ložiska, pri ktorom sa zvýšila teplota natolko, že ohrozuje jeho funkciu;

Jazdný obrys kolesa – tvar priečneho rezu obruče alebo venca celistvého kolesa v miestach, kde sa styka koleso s koľajnicami;

Nadstavba – funkčná účelová časť železničného koľajového vozidla nad úrovňou spriahadla so všetkým svojim nevyhnutným príslušenstvom na plnenie funkčného účelu vozidla;

Náprava – časť vozidla, ktorá spája paralelne kolesá s nepohyblivým rámom vozidla; hnacie koľajové vozidlá a vozne majú nápravy pevne spojené s kolesami a tiež sú alebo len nosné alebo aj hnacie (na HKV spriahnuté);

Magnetická koľajnicová brzda – je brzda neadhézna, t. j. nezávislá na odvaľovaní kolies po koľajniciach, ktorá je vyžadovaná u vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 160 km.h⁻¹;

Narážací mechanizmus – zariadenie prenášajúce tlačné sily;

Odborná opravárenská organizácia – špecializovaná opravovňa železničných vozidiel, ktorá vlastní certifikát na opravy železničných koľajových vozidiel, určená a napísaná na nálepkách, kam je osobný vozeň odoslaný na opravu;

Opravovňa vozňov – pracovisko ZSSK, na ktorom sa vykonáva údržba a opravy vozňov a strojového zariadenia stanoveného rozsahu;

Osobný vozeň – je ŽKV bez vlastného pohonu dvojkoľesia zariadené na prepravu cestujúcich, ich batožín alebo poštových zásielok a k poskytovaniu služieb cestujúcim;

Podvozok osobného vozňa – súbor častí s vlastným nosným rámom, schopný na natáčanie okolo zvislej osi voči spodku hlavného rámu skrine;

Pojazd – súbor častí železničného koľajového vozidla určených na nesenie a smerové vedenie koľajového vozidla;

Pohraničná priechodová stanica – železničná stanica, ktorá je určená pre bezprostredný styk so susediacou zahraničnou železnicou;

Pracovisko stanice – pracovisko ZSSK, v ktorom je vozeň zaevidovaný organizáciou;

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;

Rozkoľesie dvojkoľesia – je vzdialenosť medzi vnútornými čelnými plochami obručí alebo vencami celistvých kolies meraná v úrovni temena koľajnice;



TBo – systém blokovania nástupných dverí zabraňujúci ich nežiadúcemu otvoreniu od rýchlosti 0 km.h^{-1} a otvoreniu na miestach, kde to nie je dovolené;

Technická prehliadka vozňa – prehliadka, ktorú vykonávajú podľa tohto predpisu zamestnanci s predpísanou spôsobilosťou a zodpovedajúcou kvalifikáciou;

THÚ – technicko – hygienická údržba vozňov (technické prehliadky, opravy, údržba, temperovanie, predkurovanie a podobne) vykonávaná v určených staniciach, uzloch a pracoviskách zamestnancami ZSSK;

Ťahadlový mechanizmus – zariadenie spodku železničného koľajového vozidla, ktoré slúži na prenos ťažných síl;

Trakcia – spôsob pohonu hnacích koľajových vozidiel ale taktiež časť železničnej prevádzky;

Vedenie dvojkolesia – konštrukčný celok určený na prenos pozdĺžnych a priečnych síl vznikajúcich medzi dvojkolesím a rámom podvozku alebo spodkom (hlavným rámom) pri bezpodvozkovom železničnom vozidle;

Vlastnícky ŽDP – Železničný dopravný podnik, ktorého číselný kód UIC je napísaný na vozni;

Vozeň ľahkej stavby – železničné koľajové vozidlo ľahkej zvaranej ocelevej konštrukcie s odľahčenou konštrukciou ťahadlového a nárazacieho ústrojenstva.

Vysokonapäťová elektrická spojka – elektrická prípojka určená na pripojenie (prepojenie) priebežného vysokonapäťového vedenia pre zásobovanie vozňov elektrickou energiou;

Východisková stanica – je dopravný bod, v ktorom bol vlak zostavený a kde začína svoju jazdu. Za východiskovú stanicu vlaku sa nepovažuje stanica, v ktorej vlak len mení svoje číslo alebo smer jazdy (úvratľ). Za východiskovú stanicu sa pre účely tohto predpisu nepovažuje ani pohraničná (prípadne výmenná) stanica, do ktorej vlak prišiel z cudzej železnice a pokračuje ďalej do vnútrozemia;

Závitové spriahadlo – technické zariadenie, ktoré slúži na vzájomné spojenie dráhových vozidiel;

Železničný dopravný podnik – každý súkromný alebo verejnoprávny podnik, ktorého hlavná činnosť spočíva v poskytovaní železničných dopravných výkonov na prepravu nákladov alebo osôb.

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.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY KLADENÉ NA VOZNE A ICH SÚČIASTKY V PREVÁDZKE

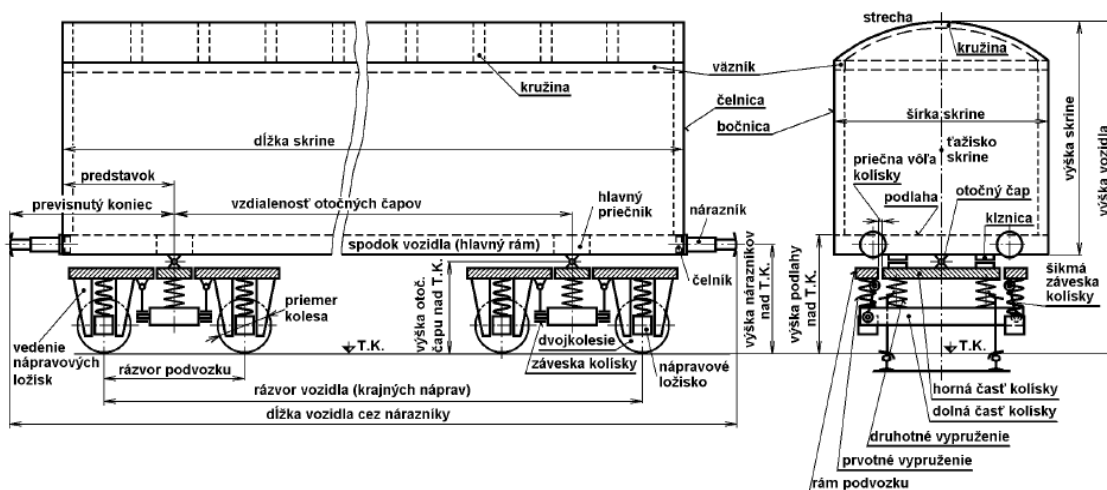
Článok 3.1 Stavba vozňov

13. Počas doby používania musia osobné vozne prevádzkované ZSSK svojou stavbou a vybavením vyhovovať technickým podmienkam stanovených Vyhláškou MDV SR, ustanoveniam platných predpisov ZSSK, musia byť označené značkou ZSSK a nápismi podľa príslušných TNŽ.

14. Osobné vozne ZSSK určené pre medzinárodnú dopravu musia vyhovovať aj podmienkam a ustanoveniam uvedených v RIC resp. stanovené PCS alebo vzájomným dohodám o technicko – prevádzkových podmienkach medzi jednotlivými ŽDP.

15. Rozmery a obrysy osobných vozňov pre rozchod koľají 1435 mm sú dané svojou konštrukciou. Rozmery priečneho prierezu osobných vozňov musia byť dodržané podľa vyznačených obrysů a podľa ložných mier. Rozmerové parametre obrysů osobných vozňov sú uvedené v Prilohe č. 7.

16. Hlavné konštrukčné časti ŽKV sú popísané na obrázku. Rovina hlavného rámu rozdeľuje koľajové vozidlo na skriňu a pojazd.



17. Potrebné tlakové a predpísané elektrické spojky musia byť celoročne prepojené. Nepoužívané tlakové spojky musia byť umiestnené vo svojich držiakoch a elektrické spojky v slepých zásuvkách.

18. Vetracie, vykurovacie, klimatizačné a osvetľovacie zariadenia ako i všetky príslušné spojky musia byť prevádzkyschopné počas celého roka.

19. Vo vlakoch ZSSK sú radené vozne označené značkou DD v súlade s Dohovorom RIC, ktoré sa používajú na prepravu osobných automobilov resp. motocyklov. Vozeň je vybavený priebežným vysokonapäťovým elektrickým vedením a vysokonapäťovými elektrickými spojkami, ktoré sú schopné na používanie pre všetky napätia používané v medzinárodnej prevádzke a tiež napätia používané na vozňoch ZSSK. Podmienky prepravy automobilov alebo motocyklov a ich prípustné rozmerové parametre určuje dokument príslušného odborného útvaru ZSSK.



20. Vozne ľahkej stavby musia byť vo vlakoch ZSSK radené vždy za vozne normálnej stavby a musia byť označené nápisom „Vozeň ľahkej stavby“ alebo nápisom „Zaradte za vozidlá normálnej stavby“.

21. Neobsadené.

22. Neobsadené.

23. Neobsadené.

Článok 3.2 Dvojkoľesie

24. Dvojkoľesie nesmie mať poruchy a zároveň musí vyhovovať aj ďalej uvedeným podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť zaradený vozeň vo vlaku osobnej dopravy:

a) Rozchod dvojkoľesia meraný 10 mm nad styčnou kružnicou:

- môže byť najviac 1 426 mm;
- musí byť na dvojkoľesi s priemerom kolies minimálne 840 mm najmenej 1 410 mm (1 412 mm pri poschodových vozidlách určených na prepravu automobilov), na dvojkoľesi s priemerom kolies menším ako 840 mm najmenej 1 415 mm.

Pod pojmom styčná kružnica je myslená kružnica, v ktorej zvislá rovina vedená vo vzdialenosti 70 mm od vnútornej čelnej plochy celistvého kola pretína obežnú plochu kola.

b) Rozkoľesie dvojkoľesia (vzdialenosť medzi vnútornými čelnými plochami obručí alebo vencami celistvých kolies) merané v úrovni temena koľajnice:

- môže byť najviac 1 363 mm;
- musí byť na kolese s priemerom minimálne 840 mm najmenej 1 357 mm (1 358 mm pri poschodových vozidlách určených na prepravu automobilov), na kolese s priemerom menším ako 840 mm najmenej 1 359 mm.

c) Hrúbka jedného okolesníka meraná 10 mm nad styčnou kružnicou musí byť:

- na kolese s priemerom minimálne 840 mm najmenej 22 mm;
- pri poschodových vozidlách určených na prepravu automobilov 25 mm;
- na kolese s priemerom menším ako 840 mm najmenej 27,5 mm.

d) Výška okolesníka meraná od styčnej kružnice:

- môže byť najviac 36 mm;
- musí byť najmenej 27,5 mm.

e) Mierkou meraná miera „q_R“ musí byť väčšia ako 6,5 mm, pričom na vonkajšej vodiacej ploche okolesníka nesmie byť do vzdialenosti 2 mm pod jeho najvyšším bodom žiadna ostrá hrana alebo hĺbková deformácia.

f) Šírka obručí alebo vencov celistvých kolies:

- môže byť vrátane prípadného vyvalcovania najviac 140 mm;
- musí byť najmenej 133 mm.

25. Na vozni môžu byť použité iba dvojkoľesia rovnakého typu (s obručovými alebo len s celistvými kolesami).

26. Maximálny dovolený rozdiel priemerov kolies jedného dvojkoľesia nesmie byť väčší ako 2 mm.



27. Vzájomné rozdiely priemerov dvojkolesí zaviazaných v osobných vozňoch môžu byť maximálne:

- a) na dvojnápravovom vozni 10 mm;
- b) na podvozkovom vozni v rámci jedného podvozku 10 mm, vzájomne medzi podvozkami 20 mm;
- c) 20 mm v rámci jedného podvozku typu SF 300, 40 mm vzájomne medzi podvozkami typu SF 300;
- d) pri poschodových vozidlách určených na prepravu automobilov v rámci jedného podvozku 22 mm, vzájomne medzi podvozkami 40 mm.

Ak je rozdiel väčší, musia sa dvojkolesia vymeniť alebo priemery kolies osústružiť.

28. Obručové dvojkolesia je dovolené používať iba na vozňoch s konštrukčnou rýchlosťou do 160 km.h⁻¹. Hrúbka natiahnutej obruče meraná v rovine styčnej kružnice musí byť najmenej 35 mm. Obručové kolesá s vysústruženou ryskou, určujúcou hranicu opotrebenia, nie sú v prevádzke prípustné.

29. Obruče kolies nesmú vykazovať žiadnu štrbinu, priečnu alebo pozdĺžnu trhlinu. Obruč kolesa nesmie byť priečne posunutá ani nesmie vykazovať stopy priečného posunutia. Obručové dvojkolesie musí byť označené kontrolnými značkami na obruči oproti kotúču (štyri pruhy bielej farby na päťke obruče a venci kolesa vzájomne vzdialené po 90°). Kontrolné značenie sa musí pri každej vhodnej príležitosti obnovovať, aby bolo stále výrazné.

30. Obruč kolesa nesmie byť uvoľnená. Za uvoľnenú sa považuje taká obruč, ktorá vykazuje najmenej jeden z nasledujúcich príznakov:

- ak je jej zvuk po údere kladiva nejasný;
- ak je uvoľnený vzperný krúžok;
- ak vystupuje hrdza na viac ako $\frac{1}{3}$ obvodu medzi obručou a kotúčom;
- vzájomné posunutie kontrolných značiek.

31. Na celistvých kolesách musí byť minimálna hrúbka venca vyznačená na vonkajšej čelnej strane vysústruženou ryskou. Ryska musí byť celá stále viditeľná.

32. Celistvé koleso nesmie vykazovať stopy neprípustného tepelného ovplyvnenia. Neprípustné tepelné ovplyvnenie celistvého kolesa sa vyznačuje:

- čerstvo opálenou farbou, odlupovaním ochranného náteru alebo termickým zafarbením na spoji venca kolesa alebo;
- novými stopami po oxidácii na obruči kolesa alebo;
- natavenými brzdovými klátikmi alebo;
- poškodenými jazdnými plochami s nánosom kovu.

Pri podozrení tepelného ovplyvnenia kolies je potrebné premerať rozkolesie dvojkolesia a odoslať vozeň do OV resp. OOR.

33. Celistvé koleso alebo kotúč kolesa nesmie mať žiadne trhliny ani chyby odstraňované zvaraním.

34. Jazdná plocha kolesa nesmie:

- byť miestne pretlačená (vyjazdená);
- mať na podvozkoch vybavených klátikovou brzdou nánosy v dĺžke viac ako 60 mm a s výškou viac ako 1 mm;
- mať vydrobené miesta alebo vylúpnutý materiál v dĺžke viac ako 60 mm s hĺbkou viac ako 1 mm;



- vykazovať na vozidlách s konštrukčnou rýchlosťou do 160 km.h⁻¹ žiadne ploché miesta dlhšie ako 60 mm;
- vykazovať na vozidlách s konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 160 km.h⁻¹ do 200 km.h⁻¹ žiadne ploché miesta dlhšie ako 50 mm;
- vykazovať na vozidlách s konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 200 km.h⁻¹ žiadne ploché miesta dlhšie ako 30 mm;
- vykazovať žiadne trhliny na prechode medzi jazdnou plochou a čelnou plochou.

35. Koleso nesmie vykazovať žiadne stopy posunutia na náprave (v mieste náboja kotúča kolesa s nápravou trhliny vo farbe, vystupujúca hrdza, presakujúci olej). Presakovanie oleja medzi nábojom kotúča kolesa s nápravou jednoznačne nedokazuje, že sa koleso na náprave posunulo. Posunutie musí byť preukázané premeraním.

36. Náprava dvojkolesia nesmie:

- vykazovať trhliny ani poškodené miesta opravované zvaraním;
- byť ohnutá;
- mať na svojom drieku neprípustné mechanické poškodenia akými sú ryhy s ostrými hranami a vtlačky, ktoré vznikli pôsobením cudzích telies;
- vykazovať žiadne vybrúsené miesta hlbšie ako 1 mm.

Ohnutie nápravy sa zistí meraním rozkolesia v troch bodoch pravidelne rozdelených po obvode kolesa, vzájomne od seba pootočených o 120°, medzi vnútornými čelnými plochami vencov celistvých kolies alebo obručí vo výške temena koľajnice, pričom sa medzi každým meraním vozidlo posunie o $\frac{1}{3}$ otáčky kolesa. Ak je rozdiel medzi nameranými hodnotami väčší ako 2 mm, považuje sa náprava za ohnutú a musí sa vymeniť.

37. Brzdové sútyčia alebo iné diely sa nesmú dotýkať nápravy dvojkolesia.

38. Trenie kolies o vozňovú skriňu, spodok vozňa alebo časti podvozku je neprípustné.

39. Do OV alebo OOR môžu byť dopravené vozne polepené nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami:

a) jazdná plocha je miestne pretlačená, má ploché miesta, nánosy materiálu, vypadané miesta materiálu alebo odlupky:

- s dĺžkou do 150 mm, prípadne do 60 mm u dvojkolesia s priemerom menším ako 630 mm;
- s výškou do 3 mm a hĺbkou do 3 mm;

b) rozchod dvojkolesia meraný 10 mm nad styčnou kružnicou, ktorý má hodnotu najviac 1 426 mm, ale najmenej:

- 1 408 mm na dvojkolesí s priemerom kolies 840 mm a väčším;
- 1 413 mm na dvojkolesí s priemerom menším ako 840 mm;

c) hrúbka jedného okolesníka meraná 10 mm nad styčnou kružnicou je:

- najmenej 20 mm na dvojkolesí s priemerom najmenej 840 mm;
- najmenej 25 mm na dvojkolesí s priemerom menším ako 840 mm;

d) pri rozdieloch nameraných hodnôt rozkolesia na vozňoch:

- s klznými ložiskami najviac 5 mm;
- s valivými ložiskami najviac 3 mm;



je rozkolesie medzi vnútornými čelnými plochami obručí alebo vencami celistvých kolies najviac 1 365 mm, ale najmenej

- 1 356 mm na dvojkoľesí s priemerom najmenej 840 mm;
- 1 358 mm na dvojkoľesí s priemerom menším ako 840 mm;

e) s tepelne ovplyvneným celistvým kolesom po vizuálnej kontrole zameranej na trhliny a premeranie dvojkoľesia;

f) s uvoľnenou obručou charakterizovanou najmenej jedným z príznakov, zabezpečenou nepoškodeným vzperným krúžkom.

Pri poruchách uvedených v písmenách „a“ a „d“ nesmie byť rýchlosť pri doprave vozňov vyššia ako 50 km.h⁻¹. Pri poruchách uvedených v písmenách „a“ a „f“ musia byť vozne polepené nálepkou „BRZDA NEPOUŽITELNÁ 735 1 5304/33144“ (pre ručnú aj tlakovú brzdu).

40. Neobsadené.

41. Neobsadené.

42. Neobsadené.

43. Neobsadené.

44. Neobsadené.

Článok 3.3 Brzdové kotúče

45. Brzdové kotúče nesmú byť uvoľnené a nesmú vykazovať žiadne stopy posunutia na náprave.

46. Na brzdovom kotúči sa považuje za nepripustné:

- a) odlupovanie materiálu z trecej (funkčnej) plochy brzdového kotúča;
- b) trhliny, natrhnutia a praskliny na trecích plochách s charakterom a dĺžkovými rozmermi väčšími, ako sú uvedené v článkoch 47 a 48;
- c) ryhy na kotúči;
- d) korózia v mieste náboja a venca brzdového kotúča;
- e) prehĺbenie na trecej (funkčnej) ploche a nerovnosti plochy, ktoré vznikli následkom trenia brzdového obloženia do hĺbky väčšej ako 3 mm;
- f) nepriechodnosť chladiacich kanálov vo venci brzdového kotúča, otvory medzi rebrami nesmú byť zanesené nečistotami.

47. Na trecích plochách brzdových kotúčov dvojkoľesí zviazaných do podvozkov typu GP 200 a Görlitz Vk. je v prevádzke prípustné:

- a) povrchová trhlina na trecej ploche venca brzdového kotúča zasahujúca najviac do vzdialenosti 10 mm od vnútorného, resp. vonkajšieho okraja trecej plochy (nesmie sa roztvárať a nesmie zasahovať celú hrúbku steny od trecej plochy ku chladiacemu kanálu);
- b) priechodzia trhlina (pretrhnutie) s maximálnou dĺžkou 50 mm prechádzajúca celou hrúbkou steny venca brzdového kotúča alebo priechodzia trhlina segmentu (rebra) chladiaceho kanála brzdového kotúča;
- c) na brzdovom kotúči jedna priechodzia trhlina na každej z trecích plôch za podmienky, že tieto budú vzájomne posunuté najmenej o 15 segmentov (riebier);
- d) priechodzia trhlina, ktorá je rozšírená od vonkajšieho k vnútornému priemeru venca trecej plochy brzdového kotúča.



48. Na trecích plochách brzdových kotúčov dvojkolesí zviazaných do podvozkov typu SF 300 sú v prevádzke prípustné:

- a) vlasové trhliny (jemne rozvetvené trhliny s malou hĺbkou na celej trecej ploche v ľubovoľnom usporiadaní) na trecej ploche brzdového kotúča;
- b) natrhnutia trecej plochy brzdového kotúča, ktoré nie sú rozšírené od vonkajšieho k vnútornému priemeru venca trecej plochy brzdového kotúča s dĺžkou do 80 mm a vzájomnou vzdialenosťou väčšou ako 15 mm;
- c) natrhnutia trecej plochy brzdového kotúča, zasahujúce do vonkajšieho alebo vnútorného okraja trecej plochy brzdového kotúča s dĺžkou do 50 mm a vzájomnou vzdialenosťou väčšou ako 30 mm.

49. V mieste spoja nápravy a brzdového kotúča v delenom prevedení nie sú v prevádzke prípustné stopy korózie.

50. Na brzdových kotúčoch deleného prevedenia sú v prevádzke prípustné:

- a) vlasové (povrchové) trhliny na trecej ploche brzdového kotúča;
- b) vlasové (povrchové) trhliny na trecej ploche s dĺžkou do 30 mm zasahujúce do vnútorného resp. vonkajšieho okraja brzdového kotúča;
- c) natrhnutia na trecej ploche brzdového kotúča s chladiacimi rebrami s dĺžkou do 30 mm;
- d) natrhnutia na trecej ploche brzdového kotúča s chladiacimi stojinami s dĺžkou do 70 mm.

51. Trhliny, natrhnutia a praskliny na trecích plochách uvedené v článkoch 47, 48 a 50 posudzuje zamestnanec s príslušnou spôsobilosťou pri vykonávaní prehliadky kotúčovej brzdy na prehliadkovom kanáli.

52. Ak majú brzdové kotúče drážku alebo vybratie na vyznačenie hranice maximálneho dovoleného opotrebenia, musí byť táto hranica viditeľná po celom obvode brzdového kotúča.

Článok 3.4 Nápravové ložiská

53. Nápravové ložiská nesmú mať poruchy a musia vyhovovať týmto podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

- a) ložiskové skrine nemôžu byť neúplné alebo tak poškodené, že nedokážu spoľahlivo viesť dvojkolesie, neudržia potrebné množstvo maziva alebo umožňujú vnikanie nečistôt a vody do ložiskovej skrine;
- b) ložisková skriňa nesmie byť pootočená a zaistovací kolík nesmie chýbať;
- c) vodiace príložky ložiskovej skrine musia pri každej polohe presahovať otvor vedenia ložiskovej skrine alebo zodpovedajúcej časti podvozku;
- d) upevnenie vodiacich pásov musí byť úplné a nepoškodené;
- e) spoje prídavných zariadení nemôžu vykazovať príznaky uvoľnenia, žiadna skrutka nesmie byť uvoľnená alebo chýbať;
- f) ložisko nesmie mať hlučný chod;
- g) uzemňovacie pásy alebo prepojky nemôžu chýbať alebo byť prerušené;
- h) ložisko nesmie byť horúce a overovanie teploty sa vykonáva dotykom chrbta ruky na záveternej strane ložiskovej skrine (chrbať ruky je možné udržať na ložiskovej skrini). V prípade overovania teploty prístrojom (teplomér, kamera s termovíziou a podobne) na pracoviskách takto vybavených, nameraná teplota nesmie presiahnuť maximálnu dovolenú hodnotu pre daný typ ložiska stanovenú výrobcom (kritické hodnoty pre



jednotlivé typy ložísk musia byť k dispozícii na pracovisku). Za horúce ložisko sa považuje aj ložisko označené indikátorom horúcobežnosti.

54. Ložisko označené indikátorom horúcobežnosti môže byť ponechané v prevádzke za podmienok:

- prehliadka indikovaného ložiska je vykonaná ihneď po zastavení vlaku;
- indikované ložisko má obvyklú prevádzkovú teplotu;
- ostatné ložiská toho istého vozňa a obidvoch susedných vozňov majú obvyklú prevádzkovú teplotu.

Posúdenie stavu, prípadné podmienky pre ďalšiu jazdu a potrebu následnej prehliadky indikovaného ložiska určí vozmajster alebo rušňovodič. Zistené skutočnosti oznámi rušňovodič vlakvedúcemu vlaku, ktorý zaznamená vykonanú prehliadku a stav indikovaného ložiska do zariadenia nPOP. V mieste, kde bude vykonaná následná kontrola indikovaného ložiska musí byť definitívne rozhodnuté o vyradení, resp. ponechaní vozňa v súprave vlaku.

55. Neobsadené.

56. Neobsadené.

57. Neobsadené.

Článok 3.5 Podvozky

58. Podvozky nesmú mať poruchy a musia vyhovovať týmto podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

- a) zvary, ktoré vzájomne spájajú priečniky a pozdĺžniky rámu podvozku nesmú mať žiadne trhliny, žiadne trhliny nesmú zasahovať od týchto zvarov do spojovaných častí;
- b) pozdĺžniky, priečniky, ramená a nosiče pružín kolísky podvozku nesmú mať žiadne trhliny;
- c) hlavný záves kolísky podvozku nesmie chýbať, mať trhliny a jeho poistka musí byť funkčná;
- d) núdzový (poistný) záves kolísky podvozku nesmie chýbať, byť poškodený a musí byť voľný;
- e) otočný čap, resp. torná misa nesmie byť uvoľnená alebo odtrhnutá;
- f) mechanické spoje medzi podvozkom a skriňou vozňa nesmú byť nefunkčné a nesmú vykazovať stopy posunutia;
- g) nesmú byť zistené žiadne čerstvé stopy dosadnutia podvozku na neodpružené časti a dotyku kolies alebo podvozkov na skrini;
- h) žiadna klznica alebo jej diel nesmie byť poškodený alebo chýbať;
- i) žiadna vinutá pružina nesmie byť zlomená a všetky pružiny musia byť uložené vo svojich sedlách;
- j) všetky pružiny musia byť predpísaného typu a musia byť prevádzkyschopné;
- k) závesy tlmičov alebo tlmiče nesmú byť poškodené alebo uvoľnené, hydraulické tlmiče nesmú vykazovať príznaky porúch, ako je výrazná netesnosť alebo stopy oteru na telese tlmiča (netesnosť sa považuje za výraznú, ak je na telese tlmiča viditeľná kumulácia oleja, ktorá môže spôsobiť tvorbu kvapiek);
- l) jednotlivé konštrukčné celky primárneho alebo sekundárneho vypruženia musia byť vybavené rovnakým typom tlmičov;
- m) generátor, prevodovka, odstredivý regulátor, protišmykové zariadenie, nápravové uzemňovače a ostatné zariadenia umiestnené na podvozku nesmú byť uvoľnené zo svojho upevnenia a nesmú byť poškodené.



59. Pre podvozok typu „Görlitz V.“, „Görlitz Va.“ a „Görlitz Vk.“ platia ešte nasledovné podmienky:

- a) celková vôľa medzi neodpruženými klznicami podvozku a skriňou vozňa musí byť v rozmedzí 2 – 6 mm;
- b) matica poistného závesu kolísky nesmie chýbať.

60. Pre podvozok typu GP 200 platia ešte nasledovné podmienky:

- a) minimálny presah klzných príložiek postrannej klznice musí byť 1 mm;
- b) konzola vodiaceho pásu nesmie byť deformovaná a mať trhlinu vo zvare v mieste spojenia s rámom podvozku;
- c) vodiace pásy dvojkoľesia musia byť upevnené všetkými skrutkami, nesmú:
 - chýbať;
 - byť priečne nalomené alebo zlomené;
 - mať pozdĺžne trhliny dlhšie ako 150 mm a trhliny zasahujúce do otvorov pre upevňovacie skrutky;
 - mať vyduté miesta (rozvrstvenie vzniknuté oddelením jednotlivých vrstiev) s priemerom väčším ako 80 mm.

61. Maximálna prípustná hodnota hĺbky pukliny gumeného kľbu spomalenia otáčania na podvozku typ SF 300 je 2 mm.

62. Pri posudzovaní porúch zistených na jednotlivých častiach podvozkov neuvedených v tomto predpise sa postupuje podľa návodov výrobcov príslušných typov podvozkov.

63. Do OV alebo OOR môžu byť dopravené vozne polepené nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami:

- a) rám podvozku vykazuje stopy po styku s dvojkoľesím alebo skriňou vozňa (je potrebné posúdiť podmienky dopravy s ohľadom na stav ďalších súčastí vozňa);
- b) deformácie a jednotlivé trhliny dlhšie ako 150 mm, ktoré nezasahujú do okrajov rámu, zvarov a odľahčovacích otvorov;
- c) nefunkčné závesy tlmičov alebo tlmiče;
- d) chýbajúca jedna skrutka upevnenia otočného čapu podvozku za predpokladu, že ostatné skrutky sú riadne upevnené;
- e) poškodené vodiče alebo prírodné spojky generátorov, odstredivých regulátorov, protišmykových zariadení, nápravových uzemňovačov a ostatných zariadení umiestnených na podvozku;
- f) na podvozku typu GP 200 jeden priečne prasknutý vodiaci pás s trhlinou nepresahujúcou $\frac{3}{4}$ celkovej šírky, odľahnuté jednotlivé vrstvy vodiaceho pásu nedosahujúce celú dĺžku pásnice, minimálny presah klzných príložiek postrannej klznice do 1 mm, jedna konzola na upevnenie vodiacich pásov s trhlínami zvaru nepresahujúca $\frac{1}{2}$ celkovej dĺžky zvaru.

64. Neobsadené.

65. Neobsadené.

66. Neobsadené.

Článok 3.6 Brzdové zariadenie

67. Brzdové zariadenie musí vyhovovať podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy. Nesmie mať:



- a) poruchy na hlavnom alebo napájacom potrubí;
- b) chýbajúce alebo zlomené záchytky, chýbajúce alebo zlomené brzdové klátiky/doštičky, alebo poruchy v upevnení brzdových súčastí, ktoré môžu mať za následok ich spadnutie na trať a tým ohroziť bezpečnosť železničnej dopravy;
- c) poruchy na zariadení záchranej brzdy ŽKV, ktoré vylučujú jej správnu činnosť;
- d) chybné alebo chýbajúce súčiastky samočinnnej tlakovej brzdy;
- e) zdvih piesta brzdového valca presahujúci 3/4 max. zdvihu v závislosti na konštrukcii vozidla;
- f) opotrebenie brzdových klátikov väčšie ako je vyznačená hranica maximálneho opotrebenia hoci len na jednom konci brzdového klátika;
- g) hrúbku brzdových klátikov (merané v dosahu držiaka brzdového klátika), resp. celistvých zdrží (merané na najtenšom mieste) s nevyznačenou hranicou maximálneho opotrebenia menšiu ako 10 mm pri liatinových brzdových klátkoch, 15 mm pri nekovových klátkoch, 20 mm pri celistvých zdržiach a pri východiskových vlakoch kategórie EC, IC alebo Ex;
- h) prekročenú lehotu prehliadky kotúčovej brzdy o viac ako 3 dni;
- i) nefunkčné manometre umiestnené na predstavku vozňov s kotúčovou alebo magnetickou brzdou;
- j) stranový presah brzdového klátika alebo celistvej zdrže voči čelu kolesa (za stranový presah brzdového klátika sa považuje prípad, kedy jeho vonkajšia plocha dosiahne úroveň vonkajšej čelnej plochy obruče alebo venca celistvého kolesa v prípade monobloku);
- k) z východiskovej stanice vlaku s pracoviskom THÚ nezaplombované rukoväte záchranej brzdy (tieto musia byť prístupné a zaplombované šnúrkou tak, aby nemohlo dôjsť k použitiu bez poškodenia plomby);
- l) neupotrebitelnú zaisťovaciu (ručnú) brzdou.

68. Vozne, ktorých hlavné alebo napájacie potrubie je na oboch koncoch rozdvojené musia byť vybavené bezchybnými spojovacími kohútmi a všetkými tlakovými spojkami s hlavicami.

69. Súčasti tlakovej brzdy slúžiace na obsluhu protišmykového zariadenia, prestavovačov a vypínačov brzdy musia byť ľahko rozoznateľné. Vypínač protišmykového zariadenia umiestnený v skrini hlavného rozvádzača musí byť zaplombovaný. V prípade poruchy protišmykového zariadenia na viac než jednom dvojkolesí sa musí zariadenie režimu brzdovania na tomto vozidle nastaviť v režime „P“ (osobný). Ak toto nie je možné, musí sa brzda na tomto vozidle vypnúť z činnosti.

70. Vozeň s prevádzky neschopnou tlakovou brzdou alebo s chybami, pre ktoré môže byť napojený na priebežné potrubie vlaku musí byť polepený nálepkami „EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148“ a „BRZDA NEPOUŽITELNÁ 735 1 5304/33144“. Na tieto nálepky sa uvedú údaje o zistených poruchách na brzdovom zariadení.

71. Pri poruchách, ktoré vyžadujú vyradenie záchranej brzdy z činnosti musí byť vždy vozeň polepený nálepkami „NEOBSADZOVATĚ 735 1 5320/33149“ a „BRZDA NEPOUŽITELNÁ 735 1 5304/33144“.

72. Do OV alebo OOR môžu byť dopravené vozne polepené nálepkami „NEOBSADZOVATĚ 735 1 5320/33149“ a „BRZDA NEPOUŽITELNÁ 735 1 5304/33144“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami:

- s poruchou na hlavnom alebo napájacom potrubí;
- s poruchou na uzatváracích kohútoch a tlakových spojkách, ktoré nie je možné v mieste zistenia opraviť;



- s poruchou záchrannej brzdy;
- s poruchami upevnenia brzdových súčastí za podmienky ich riadneho zaistenia;
- brzdové klátiky presahujúce čelnú plochu kolesa.

73. Neobsadené.

74. Neobsadené.

Článok 3.7 Narážací mechanizmus

75. Narážací mechanizmus vozňa nesmie mať poruchy a musí vyhovovať podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

a) výška stredu narážacieho mechanizmu (nárazníka) od temena koľajnice meraná v kludovom stave musí byť:

- najviac 1065 mm;
- najmenej 980 mm;
- pri poschodových vozňoch určených na prepravu automobilov konštrukcie UIC najmenej 960 mm pri ich maximálnom zaťažení a za predpokladu, že je dodržaný kinematický obrys;

b) vzdialenosť stredov nárazníkových košov musí byť v rozmedzí 1750 ± 10 mm;

c) nárazník nesmie byť viditeľne vychýlený (do strany alebo na výšku);

d) nesmie chýbať žiadny nárazník ani upevňovacia skrutka, všetky upevňovacie skrutky musia byť pevne utiahnuté;

e) polomer zaoblenia nárazníkových tanierov nesmie byť menší ako 1500 mm;

f) upevňovacie prostriedky, ktoré zabraňujú vypadnutiu nárazníkovej rúry, nesmú chýbať ani nesmú byť poškodené;

g) pružiny nárazníkov alebo iné časti nesmú byť zlomené alebo poškodené tak, aby obmedzovali činnosť nárazníkov. Na každom konci vozňa sa môže dať stlačiť, alebo vytiahnuť len jeden nárazník s krúžkovými pružinami a to najviac o 15 mm;

h) nárazníkové koše nesmú byť tak poškodené, že nezaručujú bezpečné upevnenie alebo dostatočné vedenie nárazníkových rúr;

i) rúra koša nesmú mať pri prechode na prírubu, príp. tanier, žiadne trhliny, ktoré sú dlhšie ako ¼ obvodu rúry koša alebo príruby nárazníka;

j) na nárazníkových tanieroch nesmie byť uvoľnených viac ako 1/3 upevňovacích nitov alebo skrutiek;

k) na celom vozni musia byť nárazníky rovnakého typu a hodnôt;

l) rozdiel výšky nárazníkov pri zvesených susedných vozidlách vo vlaku nesmie byť väčší ako 80 mm, ak sa nejedná o posledné vozidlo, ktoré môže byť dopravené do konečnej stanice;

m) voľný pohyb pootočenia nárazníka s hydraulickým systémom pruženia môže byť maximálne 5 mm (rozdiel vzájomnej vzdialenosti značiek umiestnených na nárazníkovej rúre a nárazníkovom koši);

n) viditeľný znak pre vyvolanie funkcie (žltá šípka označujúca prekročenie limitu vyvolávacej sily) na nárazníkoch vybavených deformačnými prvkami v uvoľnenom stave;

o) viditeľná deformácia na rúre alebo koši nárazníka vybaveného deformačnými prvkami (rozšírenie na prednom okraji alebo prasknutie a narolovanie puzdra v 6 segmentoch);

p) voľný pohyb pootočenia nameraný na vonkajšom okraji taniera nárazníka vybaveného deformačnými prvkami môže byť maximálne 6 mm;

q) na každom konci vozňa sa môže dať stlačiť, alebo vytiahnuť len jeden nárazník vybavený deformačnými prvkami a to najviac o 10 mm.



76. Do OV alebo do OOR je možné vo vlaku dopraviť vozeň zaradený ako „POSLEDNÝ“ a polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami:

- a) vzdialenosť stredov nárazníkových košov na čelníku je:
 - menšia než 1710 mm;
 - väčšia než 1770 mm;
 - vzájomný rozdiel vo výškach stredov nárazníkov na čelníku prekračuje 15 mm;
 - rozdiel vo výškach stredov nárazníkov prekračuje 25 mm;
 - nevypružený chod nárazníkov je väčší ako 15 mm;
- b) ak je rozdiel výšky nárazníkov pri zvesených susedných vozidlách väčší ako 80 mm;
- c) demontované nárazníky;
- d) trhliny na rúre nárazníka, presahujúce $\frac{1}{4}$ obvodu;
- e) viac ako $\frac{1}{3}$ voľných upevňovacích nitov alebo skrutiek taniera.

77. Vozeň ZSSK s cudzími nárazníkmi je možné dopraviť až do miesta určenia za predpokladu, že sa vyradí v určenom obehu čo najbližšie k OV.

78. Neobsadené.

79. Neobsadené.

80. Neobsadené.

Článok 3.8 Ťahadlové ústrojenstvo

81. Ťahadlové ústrojenstvo nesmie mať neprípustné poruchy a musí vyhovovať týmto podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

- a) ťahadlá nesmú byť zlomené ani nalomené;
- b) spojky, skrutky spojok, závlačky, poistky a klíny nesmú chýbať, byť zlomené alebo uvoľnené;
- c) lom alebo poškodenie ťahadlovej pružiny, poškodenie pružiaceho elementu;
- d) driek ťahadlového háka alebo vedenie ťahadlového háka nesmú byť tak opotrebené, aby sa tento mohol vo vedení voľne otáčať;
- e) nesmie byť obmedzený pohyb ťahadla vo vodítku;
- f) korunková matica ťahadlovej tyče nesmie chýbať, byť uvoľnená alebo nezaistená závlačkou;
- g) predpísané miesta a časti ťahadlového mechanizmu musia byť namazané;
- h) dĺžka závitového spriahadla meraná od vnútornej strany oblúku strmeňa k stredú svorníka v hlave ťahadlového háku musí byť pri úplne vyskrutkovanom závite $986^{+10}_{-5} \text{ mm}$, pri úplne zaskrutkovanom závite $750 \pm 10 \text{ mm}$;
- i) nepoužité závitové spriahadlá musia byť zavesené na háčik na čelníku alebo na háku vlastného tiahla, ak nie je možné z technických príčin závitové spriahadlo takto zavesiť (vzájomná výmena zvesených závitových spriahadiel), môže voľne visieť minimálne vo vzdialenosti 150 mm nad temenom kolajnice;
- j) nesmie mať poškodený, alebo chýbajúci háčik pre závitové spriahadlo z východiskovej stanice vlaku s pracoviskom THÚ;
- k) závitové spriahadlá alebo ťahadlové háky nesmú mať žiadne trhliny alebo byť poškodené tak, aby znemožňovali spojenie s iným vozňom alebo bola obmedzená ich funkcia.



82. Opravy súčastí ťahadlového ústrojenstva zváraním sú zakázané.

83. Do OV alebo do OOR je možné vo vlaku dopraviť vozeň zaradený ako „POSLEDNÝ“ a polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami ťahadlového ústrojenstva:

- a) trhliny v ktorejkoľvek časti;
- b) zlomené alebo nalomené ťahadlové tyče provizórne opravené zváraním;
- c) opotrebený driek, umožňujúci pootočením háku;
- d) poškodené spojky;
- e) vypružovacie zariadenie spôsobuje voľný chod ťahadlového mechanizmu viac ako 20 mm;
- f) opotrebené, neúplné alebo poškodené vodítko háku;
- g) s ostatnými poruchami menšieho rozsahu, ktoré nemajú vplyv na bezpečnosť dopravy.

84. Neobsadené.

85. Neobsadené.

86. Neobsadené.

Článok 3.9 Spodok vozňa

87. Spodok vozňa nesmie mať poruchy a musí vyhovovať týmto podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

- a) rázsochy nesmú mať trhliny, byť uvoľnené alebo ohnuté, rázsochové spojky nesmú byť zlomené alebo chýbať, upevňovacie skrutky rázsochových spojok musia byť zaistené korunkovou maticou so závlačkou;
- b) žiadna z vodiacich príložiek rázsoch nesmie byť zlomená alebo chýbať;
- c) chrbtový rám, pozdĺžniky, priečniky, pozdĺžne alebo priečne vzpery a výstuhy nesmú mať trhliny alebo byť zlomené;
- d) zvary, ktoré vzájomne spájajú pozdĺžniky s priečnikmi nesmú mať žiadne trhliny a zo zvarov týchto konštrukčných celkov nesmú vychádzať žiadne trhliny;
- e) výstuhy pozdĺžnikov, čelníkov a priečnikov namáhané ťahadlovým mechanizmom nesmú mať žiadne nalomenia alebo priečne trhliny, ktoré sú dlhšie ako $\frac{1}{2}$ šírky príruby;
- f) súčasti umiestnené na spodku vozňa (držadlá, stúpadlá, skrine zariadení umiestnených na ráme, súčiastky pre upevnenie alebo zavesenie generátorov a podobne) nesmú chýbať, byť uvoľnené alebo tak poškodené, aby mohli obmedziť použitie vozňa alebo ohroziť bezpečnosť.

88. Do OV alebo do OOR je možné vo vlaku dopraviť vozeň polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom s nasledujúcimi chybami spodku vozňa:

- a) chrbtový rám, pozdĺžniky, priečniky, čelníky, pozdĺžne alebo priečne vzpery a výstuhy, nosné prvky namáhané ťahadlovým resp. nárazacím ústrojenstvom s priečnymi trhlinami zasahujúcimi do $\frac{1}{2}$ výšky stojiny alebo s priečnymi trhlinami zasahujúcimi do spojovacích zvarov;
- b) chrbtový rám, pozdĺžniky, priečniky, čelníky, pozdĺžne alebo priečne vzpery a výstuhy, nosné prvky namáhané ťahadlovým resp. nárazacím ústrojenstvom s pozdĺžnymi trhlinami do dĺžky 200 mm v miestach čelníkov a do dĺžky 250 mm na ostatných miestach;
- c) trhliny spojovacích zvarov, ktoré neprekračujú $\frac{1}{4}$ ich celkovej dĺžky.



89. Vozeň s chybami na čelníku, ktoré neohrozujú bezpečnosť ale znemožňujú bezpečné spojenie s ďalšími vozňami môže byť vo vlaku dopravovaný polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ iba v prípade, že je zaradený ako „POSLEDNÝ“.

90. Chrbtový rám, pozdĺžniky, priečniky, čelníky, pozdĺžne alebo priečne vzpery, výstuhy a ostatné spoje na spodku vozňa je dovolené opravovať zvaraním.

91. Neobsadené.

92. Neobsadené.

93. Neobsadené.

Článok 3.10 Skriňa vozňa

94. Skriňa vozňa nesmie mať poruchy a musí vyhovovať týmto podmienkam, bez splnenia ktorých nesmie byť vozeň zaradený do vlaku osobnej dopravy:

- a) nápisy a označenia na skrini vozňa musia byť úplné a čitateľné;
- b) všetky súčasti a zariadenia, umiestnené na skrini vozňa musia byť vo vzdialenosti najmenej 150 mm nad temenom koľajnice;
- c) súčasti vozňovej skrine, prepojovacie vodiče, vodiče uzemňovacích zariadení, držadlá, stúpadlá, prechodové mostíky, gumové návalky, steny skrine, strecha a podlaha vozňa nesmú byť poškodené a svojim stavom nesmú ohrozovať bezpečnosť železničnej prevádzky, cestujúcich alebo životné prostredie;
- d) posunutie alebo zošikmenie skrine, merané ako posunutie hornej hrany bočnice alebo čelnice oproti jej dolnej hrane nesmie byť väčšie ako 50 mm.

95. Na každej čelnej stene musia byť použiteľné držiaky návestí na označenie konca vlaku.

96. Pre prípad nebezpečenstva zamrznutia musia byť plniace hrdlá a vyprázdňovacie zariadenia označené v bezprostrednej blízkosti na stene alebo na štítiku značkami na bielom podklade:

- a) na vozňoch označených žltým medzikružím musia byť nádrže na vodu vyprázdnené ihneď ako prestanú byť vykurované;
- b) na vozňoch označených žltým kruhom musia byť nádrže na vodu vyprázdnené v prípade, ak budú stáť v mraze pri vonkajšej teplote -10°C nevykurované nepretržite dlhšie ako 12 hodín za predpokladu, že vnútorná teplota vo vozni pred prerušením predkurovania bola $+20^{\circ}\text{C}$.

Vonkajší priemer týchto farebných značiek musí byť najmenej 40 mm.

97. V prípade potreby vyradenia vozňa s nádržami naplnenými vodou zo súpravy vlaku v zimnom období v ŽST, ktorá nie je obsadená zamestnancami pracoviska THU resp. na trati, odvodnenie vozňa zabezpečí sprevádzajúci personál.

98. Do OV alebo do OOR je možné vo vlaku dopraviť vozeň s chybami na skrini, ktoré neohrozujú bezpečnosť železničnej prevádzky, cestujúcich alebo životné prostredie a polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ za podmienok stanovených vozmajstrom.

99. Neobsadené.

100. Neobsadené.

101. Neobsadené.



Článok 3.11 Dvere, uzávery dverí, okná

102. Dvere osobných vozňov a ich vedenie, zatváracie a blokovacie zariadenie (mechanické, elektrické, pneumatické) nesmie mať žiadne chyby, ktoré by podstatne obmedzili použitie vozidla alebo ohrozili bezpečnosť prevádzky a musia byť prevádzkyschopné. Systém ochrany cestujúcich voči privretiu dverami (sieť optických lúčov, vodivá lišta v profile gumového tesnenia a podobne) musia byť prevádzkyschopné. Nástupné a prechodové dvere vozňov zaradených vo vlakoch ZSSK s prepravou cestujúcich nesmú byť uzamknuté (okrem prípadov poruchového stavu). Uzamknutie nástupných dverí je dovolené iba vo vozňoch neobsadených cestujúcimi alebo neobsadených vozňov, ktoré sa budú po zastavení vlaku v stanici nachádzať mimo priestoru určeného pre výstup a nástup cestujúcich.

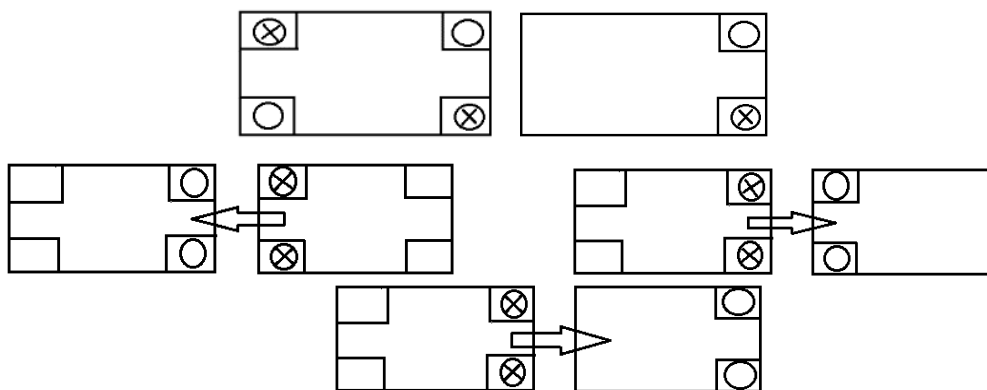
103. Dvere osobných vozňov vybavených zariadením na centrálne zatváranie nástupných dverí, blokovacím zariadením nástupných dverí zabráňujúcim nedovolenému otvoreniu dverí počas jazdy vlaku, optickou signalizáciou správneho uzatvorenia a zariadenia, ktoré umožňujú selektívne stranové odblokovanie nástupných dverí alebo vybavené systémom TBo ovládané vlakovým personálom musia byť bez chýb a tieto zariadenia musia byť v prevádzkyschopnom stave. [Vnútorne núdzové páky, určené na vyradenie blokovania nástupných dverí z činnosti v prípade nebezpečenstva, musia byť zaplombované.](#)

104. Osobné vozne, ktorých nástupné dvere nie sú vybavené blokovacím zariadením nesmú byť použité v medzinárodnej doprave.

105. Osobné vozne, ktorých nástupné dvere od výroby nie sú vybavené blokovacím zariadením musia byť z vnútornej strany označené upozorňujúcou nálepkou s textom – Dvere počas jazdy nie sú blokované a nálepkou 735 1 5104/33129 – Neotvárajte, pokiaľ vlak nezastaví.

106. Pri poruche nástupných dverí, ktorá vznikla alebo bola počas jazdy vlaku zistená, môže osobný vozeň zostať zaradený v súprave vlaku za dodržania podmienky, že na každom konci vozňa sú minimálne jedny nástupné dvere použiteľné bez obmedzenia alebo na konci vozňa s poruchou dverí je zabezpečený prechod do susedného vozňa s použiteľnými dverami bez obmedzenia. Vo východiskovej stanici, v ktorej je vozeň evidovaný PS alebo stanice s pracoviskom THÚ musí byť vozeň s poruchou dverí vyradený.

Priklady:



Legenda:



poškodené nástupné dvere; ☐ nástupné dvere bez poruchy; ☐ ostatné nástupné dvere.

107. Dvere s poruchou alebo nefunkčné dvere nesmú predstavovať pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo. Dvere do chodieb a prechodové dvere v prevádzkovaných osobných vozňoch obsadených cestujúcimi nesmú byť uzamknuté, okrem prípadov poruchového stavu.

108. Dvere s poruchou alebo nefunkčné dvere musia byť uzamknuté a pre cestujúcich z vonkajšej a vnútornej strany viditeľne označené nálepkou „DVERE NEPOUŽITELNÉ 735 1 5307/33147“ a osobný vozeň musí byť označený nálepkami „EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148“ s popisanim poruchy.

109. Vozeň s poruchou všetkých nástupných dverí môže byť do OV alebo OOR dopravený vo vlaku ako posledný, resp. ako prvý za HKV polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ s popisanim poruchy.

110. Okná, okenné rámy, okenné mechanizmy a sklenené tabule musia byť v bezchybnom stave, vykazovať správnu funkciu a nesmú byť poškodené.

Polo spúšťacie okná, ktoré plnia funkciu únikového východu cez okno nesmú byť pri prevádzkovaní vozidla uzamknuté, okrem prípadov keď sú v poruche. Oddiely resp. priestor určený pre cestujúcich, ktoré pri poruchovom stave nedisponujú žiadnymi alebo nedostatočným počtom únikových východov cez okná, nesmú byť obsadené cestujúcimi.

111. Pri zistení poškodenia sklenených tabúl počas jazdy vlaku musí sprevádzajúci personál vykonať opatrenia na zamedzenie ohrozenia bezpečnosti cestujúcich a podľa možnosti aj zabráneniu vyradenia vozňa z prevádzky. V prípade, že nie je možné zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich, vozeň sa z vlaku vyradí alebo sa dopraví zaradený ako posledný, resp. ako prvý za HKV bez obsadenia cestujúcimi.

112. V blízkosti pevných okien, ktoré slúžia ako únikový východ, sa musí nachádzať bezpečnostné kladivo na rozbitie okna. Toto musí byť pre prípad potreby prístupné, ľahko rozpoznateľné a jeho použitiu nesmie brániť žiadna prekážka.

113. Rukoväte ťahadiel gumových profilov pevných okien, ktoré plnia funkciu únikového východu cez okno musia byť zaplombované.

114. Neobsadené.

115. Neobsadené.

116. Neobsadené.

Článok 3.12 Vnútorné zariadenie

117. Pohyblivé kuchynské zariadenia a zariadenia s otvoreným ohňom musia byť vo vozni zaistené tak, aby sa počas jazdy vlaku nemohli posunúť alebo prevrátiť. Zariadenia s otvoreným ohňom môžu byť zásobované výhradne skvapalneným plynom.

118. Každé vozidlo musí byť vybavené hasiacim prístrojom umiestnenom na označenom mieste, určenom na tento účel. Vozeň klasickej stavby musí byť vybavený aspoň jedným prenosným hasiacim prístrojom s vykonanou predpísanou kontrolou a na viditeľnom mieste označeným štítkom o vykonanej kontrole osobou oprávnenou na túto činnosť. Lôžkové, ležadlové, batožinové a reštauračné vozne musia byť vybavené najmenej dvomi prenosnými hasiacimi prístrojmi s vykonanou predpísanou kontrolou a na viditeľnom mieste označeným štítkom o vykonanej kontrole osobou oprávnenou na



túto činnosť. Hasiace prístroje musia byť neustále pripravené na použitie, musia byť v dosahu cestujúcich a ich použitiu nesmie brániť žiadna prekážka. Za dosadenie hasiaceho prístroja s platnou kontrolou zodpovedá príslušné pracovisko, v ktorom sa vozeň nachádzal pri poslednej predpísanej technickej prehliadke alebo oprave.

Zariadenia určené na ochranu pred požiarom (riadiace ústredne, požiarne resp. dymové snímače, signalizačné prvky, akčné prvky s hasiacou látkou a podobne) musia byť prevádzkyschopné.

119. Súčasti vnútorného vybavenia a príslušenstva (sedadlá, operadlá, odpadové koše, batožinové police, stolíky, hygienické návleky operadiel hlavy, zrkadlá, obloženie stien, podlahová krytina, závesy okien, rolety, vybavenie hygienických zariadení, nosiče smerových tabúl na nástupných dverách a podobne) musia byť prevádzkyschopné, nesmú chýbať a predstavovať ohrozenie bezpečnosti cestujúceho.

120. Zdvíhacie zariadenia a plošiny určené na prepravu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu nesmú byť poškodené a musia byť prevádzkyschopné.

121. Preskúšanie správnej funkcie zariadení, resp. plošín určených na prepravu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu musí byť zaznamenané v Denníku zdvíhacieho zariadenia, ktorý sa nachádza vo vozni. Skúška správnej funkcie zariadenia resp. plošiny musí byť vykonaná vždy:

- a) pred každou oznámenou prepravou cestujúceho s obmedzenou schopnosťou pohybu zamestnancom pracoviska THÚ s oprávnením na túto činnosť;
- b) 1x týždenne zamestnancom pracoviska THÚ s oprávnením na túto činnosť;
- c) 1x za 6 mesiacov revíznym technikom zdvíhacích zariadení.

122. Uzatvorené toaletné systémy, zariadenia WC a vodovodné zariadenie musia byť prevádzkyschopné a nesmú predstavovať ohrozenie bezpečnosti cestujúceho. Vo východiskovej stanici s pracoviskom THÚ nie je dovolené zaradiť vozne s poruchou tohto zariadenia. V prípade, že porucha na tomto zariadení vznikne počas jazdy vlaku, dvere na príslušnom WC musia byť sprevádzajúcim personálom uzamknuté a označené nálepkou „WC NEPOUŽITELNÉ 735 1 5349/33158 – Vzor S1“.

123. Vozne s uzatvoreným toaletným systémom musia mať funkčnú signalizáciu stavu hladiny nádrže na vodu a hladiny naplnenia odpadovej nádrže.

124. Uzatváracie veká odsávacieho potrubia odpadových nádrží nesmú chýbať, byť poškodené, musia byť nasadené a riadne zaistené.

125. V zimnom období musia byť vozne dopravované na opravu do OV alebo OOR, resp. z opravy odvodnené.

126. Neobsadené.

127. Neobsadené.

128. Neobsadené.

Článok 3.13 Elektrické zariadenia

129. Pre elektrické a klimatizačné zariadenia musia byť vo vozňoch umiestnené základné schémy zapojenia, situačný plán ističov a ovládacích prvkov.

130. Všetky zariadenia, ktoré musia byť zabezpečené pred zásahom nepovoláných osôb sa musia dať uzavrieť alebo uzamknúť dvojstranným otvoreným kľúčom alebo zámkom.



131. Ovládacie prvky pre vysokonapäťové zariadenia, prístrojové skrine, spojky a zásuvky pre zástrčky, v ktorých sa nachádzajú súčasti pod napätím rovným alebo vyšším ako 1 000 V musia byť označené značkou podľa prílohy 8 - V/7 RIC.

132. Elektrické napájacie zariadenia vozňov a ochranné zariadenia zabráňujúce kontaktu s vysokým napätím musia byť vo funkčnom a bezpečnom stave. Páky mechanických odpojovačov VN musia byť zaplombované.

133. Vozne s poruchou elektrického napájacieho vedenia musia byť zabezpečené nasledovne:

- vysokonapäťová elektrická spojka je zasunutá a upevnená v slepej zásuvke;
- zásuvky pre spojovací kábel sú zaistené, aby ich nebolo možné použiť.

Na vozni s poruchou elektrického napájacieho vedenia musia byť na všetky štyri rohy v blízkosti zásuviek umiestnené nálepky „Elektrické napájacie vedenie nepoužiteľné 735 1 5348/33157 – Vzor R³“. Okrem toho musí byť vozeň označený nálepkou „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ a preradený na koniec vlaku.

134. Ak vznikne porucha kúrenia, resp. klimatizácie počas jazdy vlaku, môže vozeň pokračovať v jazde na kratší časový úsek za predpokladu, že nedôjde k ohrozeniu zdravia cestujúcich. V prípade, že v dôsledku poruchy kúrenia, resp. klimatizácie toto nie je možné zaručiť, musí byť vozeň preradený na začiatok alebo koniec vlaku a uzamknutý (nesmie byť obsadený cestujúcimi).

135. Káble priebežného vedenia UIC, ich zástrčky a zásuvky nesmú chýbať, byť poškodené a musia byť prevádzkyschopné. Všetky ŽKV zaradené v súprave vlaku, pokiaľ sú konštrukčne vyhotovené a vybavené na vzájomné prepojenie priebežného vedenia UIC musia byť týmto vedením prepojené. Vozne musia byť káblami priebežného vedenia UIC prepojené duplicitne.

136. Súčasti elektrického vybavenia a príslušenstva vozňa (ovládacie prvky vlakového rozhlasu, osvetlenia, regulácie teploty, zásuvky USB, zásuvky 230 V a podobne) musia byť vo východiskovej stanici obsadenej zamestnancami pracoviska THÚ funkčné a prevádzkyschopné.

137. Vozeň s nefunkčným osvetlením musí byť vo východiskovej stanici vlaku opravený alebo ak nie je možná oprava 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 bez prepravy cestujúcich, jeho uzamknutím a preradením na začiatok alebo koniec vlaku.

138. Ak vznikne porucha osvetlenia v celom vozni počas jazdy vlaku, môže vozeň pokračovať v jazde na kratší časový úsek za predpokladu, že nedôjde k ohrozeniu bezpečnosti cestujúcich alebo sprevádzajúceho personálu. V prípade, že v dôsledku poruchy osvetlenia nie je možné zaručiť bezpečnosť, musí byť vozeň preradený na začiatok alebo koniec vlaku, uzamknutý a nesmie byť obsadený cestujúcimi.

139. Zariadenia informačných systémov (vizuálne resp. akustické), prvky pre šírenie internetového signálu WiFi a zariadenia určené na núdzovú komunikáciu cestujúcich s rušňovodičom musia byť prevádzkyschopné.

140. Neobsadené.

141. Neobsadené.

142. Neobsadené.



143. Neobsadené.



4. NÁPISY NA VOZŇOCH

Článok 4.1 Vonkajšie nápisy

144. Vozne musia mať na obidvoch stranách vonkajšej časti skrine nápisy a značky v štátnom jazyku vlastníckeho ŽDP latinskými písmenami a arabskými číslicami v zmysle TNŽ 28 0080.

145. Nápisy a značky musia byť vždy dobre viditeľné a nesmie im byť pripísaný žiadny iný význam.

146. Všetky nápisy a značky sú uvedené v **Prílohe č. 8**.

147. Označenie osobných vozňov podľa ich účelu použitia je uvedené v **Prílohe č. 13**.

148. Na miestach, ktoré sú určené pre nápisy a značky podľa **Prílohy 8 - V/1 RIC**, resp. bezprostredne v ich blízkosti, nesmú byť žiadne iné nápisy alebo značky.

149. Vozne musia byť označené uvedenými nápismi a značkami, ktorých druh, farba a poloha sú stanovené v **Prílohe 8 - V/1 RIC**:

a) značkou ŽDP, ktorému vozeň patrí, súkromné osobné vozne nesú značku vlastníka vozňa;

b) jednotné označenie vozňa [v súlade s Prílohou 6 Rozhodnutia komisie \(EU\) 2018/1614](#), ktoré udáva:

- kód použitia, podľa ktorého vozeň obieha v medzinárodnej prevádzke;
- kód ŽDP, ktorému vozeň patrí alebo ktorý zaraďuje súkromné železničné vozne;
- prevádzkové znaky vozňa;
- poradové čísla vozňa v rámci radu;
- kontrolnú číslicu.

c) jednou z nižšie uvedených značiek RIC v rámečku podľa **Prílohy 8 - V/2 RIC**;

d) značka podľa **Prílohy 8 - V/2 RIC**, obr. 1, slúži na označenie, že vozeň:

- zodpovedá ustanoveniam podľa č.17.1 a 17.2 predpisu RIC;
- sa môže pohybovať maximálnou rýchlosťou vyznačenou v ľavom poli označenia RIC.

e) vozeň ZSSK, ktorý zodpovedá podmienkam podľa **Prílohy III** - predpisu RIC pre prechod na trajektovú dopravu a môže byť dopravovaný trajektovými prievozmami s uhlom nájazdu sklápavej rampy do 2°30' a môže prechádzať oblúk s polomerom 150 m, má dodatočné označenie podľa **Prílohy 8 - V/2 RIC**, obr.3.

V rámečku je potrebné vyznačiť - podľa **Prílohy 8 - V/2 RIC**, obr.3, ešte skratka trajektových lodných liniek s väčším uhlom nájazdu a s menším polomerom oblúka koľaje, pre ktoré je vozeň taktiež spôsobilý.

Značka E podľa **Prílohy 8 - V/2 RIC**, obr. 4 slúži na označenie vozňa, ktorý zodpovedá predpisom podľa **Prílohy II** – predpisu RIC na prechod na trate RENFE a CP.

f) značka RIC môže byť umiestnená na vozeň aj bez ohľadu na systém napájania energiou, pokiaľ tento vyhovuje ostatným ustanoveniam určeným pre túto značku;

g) vlastnú hmotnosť vozňa, vrátane 50 % zásoby vody a celkovou hmotnosťou v tonách:

- na osobných vozňoch dodatočne počet miest na sedenie (okrem núdzový a detských sedadiel) a max. zaťaženie podľa **Prílohy 8 - V/3 RIC**, obr.1 alebo 2;



- na batožinových a poštových vozňoch dodatočne max. zaťaženie podľa **Prílohy 8 – V/3 RIC**, obr.3;
 - na osobných vozňoch s batožinovým oddielom dodatočne počet miest na sedenie (okrem núdzových a detských sedadiel) a max. zaťaženie podľa **Prílohy 8 – V/3 RIC**, obr.4.
 - h) pre tlakové brzdy nápisy a značky podľa **Prílohy 8 – V/4 a V/5 RIC**;
 - i) brzdiaca hmotnosť pre každú polohu páky prestavovača podľa **Prílohy 8 – V/4 RIC**;
 - j) na sedadlových a ležadlových vozňoch s označením triedy, okrem toho je potrebné na bočných stenách, bezprostredne pod strechou umiestniť po celej dĺžke oddielov a predstávok 1.triedy približne 100 mm široký žltý pás.
Ak je z farebného riešenia alebo iného označenia vozidla zrejmé, že sa jedná o vozidlo 1. triedy, je možné od označenia žltým pruhom upustiť.
 - k) na vozňoch na prepravu colného tovaru s viacerými, navzájom oddelenými oddielmi po jednom písmene (A, B) na každom oddiele, ak vozeň nemá bočnú chodbu;
 - l) na označenie systému zásobovania energiou nápisy podľa **Prílohy 8 – V/6, V/7 a V/8 RIC**;
 - m) dĺžkou vozňa cez nárazníky značkou podľa **Prílohy 8 – V/9 RIC**, obr.1, vzdialenosť otočných čapov a na podvozkoch vzdialenosť osí, podľa **Prílohy 8 – V/9 RIC**, obr.2;
 - n) na všetkých zástrčkách a zásuvkách priebežného vedenia elektrického kúrenia na ktorých najvyššie umiestnená stúpačka alebo priečka rebrika je vyššie ako 2000 mm nad hlavou koľaje, bezprostredne v blízkosti týchto častí varovné označenie podľa **Prílohy 8 – V/7 RIC** a sice v takej výške, že ho je vidieť ešte pred dosiahnutím nebezpečnej zóny;
 - o) na označenie rozhlasového zariadenia podľa zobrazenia v **Prílohe 8 – V/10 RIC**, na označenie UIC kábla ako aj diaľkového ovládania podľa zobrazenia v **Prílohe 8 – V/11 RIC**;
 - p) na označenie zariadenia na spätné nastavenie záchranej brzdy ak je uzatvorené vo vonku umiestnenej skrinke, značkou podľa **Prílohy 8 – V/12 RIC**;
- Ak nie je spätné nastavenie, prípadne skrinka nie je dobre viditeľná, musí sa na stenu vozňa v predstavku nalepiť náčrtok, na ktorom je zobrazené, kde sa uvedené zariadenie nachádza.
- q) v nástupnom priestore na strane ručnej brzdy vedľa nástupných dverí na oboch stranách vozňa značku podľa **Prílohy 8 – V/13 RIC**;
 - r) na označenia miest obsluhy plnenia a vyprázdňovania vodných nádrží a potrubí značkou žltého medzikružia resp. žltého kruhu na bielom podklade v závislosti na konštrukcii vozňa;
 - s) na vozňoch s uzavretým toaletným systémom značkou WC podľa **Prílohy 8 – V/15 RIC** na oboch stranách vozňa v blízkosti odvodňovacích otvorov;
 - t) na vozňoch, ktoré vzhľadom na ich konštrukciu alebo vybavenie môžu byť poškodené pri prechádzaní zväzňahu pahorku s polomerom od 250 m, značkou podľa **Prílohy 8 – V/16 RIC** s údajom najmenšieho polomeru, ktorý môže byť ešte pre vozeň prejazdný;
 - u) rok výroby vozňa v priestore nástupných schodíkov alebo na pozdĺžnik zodpovedajúci **Vyhláske UIC 580**;
 - v) na kolesách s nalisovanými obručami štyrmi o 90° posunutými farebnými (bielymi) značkami na vonkajšej strane obručí a kotúčov kolies zodpovedajúce **Vyhláske UIC 580**;
 - w) na označenie tlakovo tesného vozňa značku „(p)“ podľa **Prílohy 8 – V/17 RIC**;
 - x) na spoznanie vozňa, ktorý nie je tlakovo tesný, ale spĺňa ustanovenia podľa **Prílohy II k RIC** na prechod tratí s vysokým podielom tunelov, značka „p(„ podľa **Prílohy 8 – V/18 RIC**;
 - y) na spoznanie vozňa, ktorý nie je tlakovo tesný s uzavretým systémom WC značka „(WC)“ podľa **Prílohy 8 – V/19 RIC**;



z) UIC - 18 žilový kábel prepojenia (prepojovacia zásuvka a prepojovacia zástrčka) sú označené červenými priečnymi pruhmi minimálnej šírky 15 mm značkou podľa **Prílohy 8 – V/20 RIC**.

150. Na skriňu vozňa je možné umiestniť reklamné fólie a nápisy za dodržania podmienky, že tieto nesmú narušať čitateľnosť vonkajších nápisov a značiek a nebudú obmedzovať viditeľnosť cestujúcich cez sklenené výplne okien.

151. Neobsadené.

Článok 4.2 Vnútorne nápisy

152. Nápisy musia byť uvádzané v štátnom jazyku vlastníckeho ŽDP. Nápisy musia byť vyhotovené latinským písmom a arabskými číslicami. Nápis v inom, ako štátnom jazyku je dovolené pripojiť.

153. Vo vnútri vozňa musia byť tieto nápisy, pokyny, značky a piktogramy (podľa TNŽ 28 0091):

- a) označenie triedy vo výške očí v bočných chodbách, na oddielových dverách alebo vedľa nich a v nástupnom priestore na stene oproti čelným prechodovým dverám. Vo vozňoch so zmiešanými triedami sa v každom nástupnom priestore vyznačia obidve triedy;
- b) *zákaz vykláňať sa z okien je vyjadrené piktogramom, alebo nápisom

„Nevykláňajte sa z okien“

na oknách, ktoré je možné otvoriť tak, že sa cestujúci môže vykloniť von – tento zákaz je potrebné umiestniť na ráme okna, alebo v bezprostrednej blízkosti okna;

- c) *zákaz otvárania bočných (nástupných) dverí počas jazdy – tento zákaz je potrebné umiestniť v bezprostrednej blízkosti mechanizmu na ich otváranie textom a piktogramom B.9.3 (nebezpečenstvo pádu);

„Neotvárajte, pokiaľ vlak nezastaví“

- d) *označenie koncových polôh uzáveru na bočných dverách;

„Otvorené – Zatvorené“

- e) upozornenie na nefunkčnosť blokovania dverí za jazdy nálepkou – toto upozornenie je potrebné umiestniť v bezprostrednej blízkosti mechanizmu na ich otváranie;

- f) *upozornenie na záchrannú brzdu (núdzový signál) a výstraha, že každé zneužitie sa trestá;

„Záchranná brzda Zatiahnite za brzdu len v nebezpečenstve Každé zneužitie sa trestá“

- g) pokyny pre zapínanie a vypínanie elektrického zariadenia;
- h) v bezprostrednej blízkosti ovládacích prvkov elektrických a klimatizačných zariadení:

**„0“ pre polohu vypínača alebo tlačidla „Vypnuté“,
„1“ pre polohu vypínača alebo tlačidla „Zapnuté“,
„1/2“ pre polohu vypínača alebo tlačidla „Čiastočná prevádzka“**

Pri otočných vypínačoch, ktorými je možné otáčať iba jedným smerom sa smer otáčania



vyznačí šípkou.

Ak je použité zariadenie pre diaľkové ovládanie zapínania osvetlenia, sú vypínače alebo tlačidlá navyše označené nasledovne:

„Osvetlenie vlaku“

Vypínače na označenie zapínania osvetlenia vozňov sú označené:

„Osvetlenie vozňa“

i) na odnímateľné časti tavných poistiek sa vyznačí menovitý prúd.

Každá poistka alebo istič má označenie isteného objektu. Toto označenie musí byť uvedené aj v prípade ak poistka alebo príslušný istič nie sú zapojené. Poistky batérii sa polepia písmenom „B“.

Ak sú poistky prúdových okruhov očíslované, je vedľa schémy zapojenia potrebné umiestniť osobitnú tabuľku s priradením jednotlivých spotrebičov k príslušným prúdovým okruhom.

Nástenná skrinka s náhradnými súčiastkami sa označuje názvom:

„Náhradné súčiastky“

j) zákaz používania WC počas pobytu vozňa v stanici (neplatí pre uzatvorené WC systémy s nádržou na odpadovú vodu):

„WC sa nesmie používať, dokiaľ je vlak v stanici“

(výrazy „Záchod“, „Abort“, „Cabinet“ a „Nitirata“ môžu vo vozňoch vyrobených pred 1. januárom 1973 zostať)

k) „*“ písmeno na každom vzájomne oddelenom oddiele vozňov určených na prepravu colného tovaru, ktoré majú bočnú postrannú chodbu;

l) zoznam súčastí príslušenstva vozňa (sú to voľné oddeliteľné časti vnútorného vybavenia vozňa, vrátane hasiacich prístrojov a náradia) musia byť uvedené v zozname umiestnenom vo vozni, a to pokiaľ možno v spínacom elektrickom rozvádzači);

m) v blízkosti držiaka alebo skrinky núdzového kladiva:

„Kladivo na rozbitie okenných tabúl“

n) ak sa ovládacie zariadenie pre zaistovaciu brzdu nenachádza voľne prístupné, musia sa dvere alebo klapky, za ktorými sa toto zariadenie nachádza, označiť piktogramami podľa **Prílohy 8 – V/13 RIC**;

o) ak je záklopka spätného nastavenia záchranej brzdy uzatvorená v skrinke, musí byť táto skrinka označená podľa **Prílohy 8 – V/12 RIC obrázok 2**;

p) číslo vozňa je v každom predstavku;

q) ďalej sú uvedené piktogramy podľa **Prílohy 8 - V/22 RIC**.

154. Všeobecné označenia

- | | |
|------------|--|
| č. B 4.4 | Zvislá alebo vodorovná smerová šípka |
| č. B 5.1 | Reštauračný vozeň |
| č. B 5.1 | Barový vozeň |
| č. B 6.13 | Vyhradené miesto pre osobu s invalidným vozíkom |
| č. B 10.5 | Vyhradené miesto pre osobu so zníženou pohyblivosťou |
| č. B 10.9 | Priestor pre batožinu |
| č. B 10.14 | Osoby s malými deťmi |



- č. B 11.1 Zákaz fajčiť
- č. B 11.8 Mimo prevádzky

155. Elektrické zariadenia, zvukové zariadenia, osvetlenie a dvere

- č. B 6.2 Otváranie dverí
- č. B 6.3 Zatváranie dverí
- č. B 6.4 Spínač osvetlenia
- č. B 6.5 Spínač ventilátora
- č. B 6.6 Spínač reproduktora
- č. B 6.7 Regulátor teploty
- č. B 6.8 Zásuvka pre elektrické strojčeky
- č. B 6.11 Automatické otváranie dverí
- č. B 11.14 Nepoužívať mobilné telefóny

156. Hygienické zariadenia

- č. B 7.1 WC – všeobecné
- č. B 7.2 Dámska toaleta
- č. B 7.3 Pánska toaleta
- č. B 7.4 Umyváreň
- č. B 7.5 Sprcha/Kúpeľňa
- č. B 7.6 Spúšťač splachovania WC
- č. B 7.12 Nevhadzovať predmety do WC
- č. B 9.2 Nepitná voda
- č. B 12.1 Nádobu na odpadky

157. Bezpečnosť

- č. B 9.3 Nebezpečenstvo pádu
- č. B 9.4 Hasiaci prístroj (EU)
- č. B 9.5 Hasiaci prístroj (ISO)
- č. B 9.6 Nevykláňať sa
- č. B 9.7 Nič nevyhadzovať
- č. B 9.8 Núdzový východ
- Núdzový východ cez okno
- Megafón

a) značka podľa **Prílohy 8 – V/10 RIC** na dverách skriniek, v ktorých je zabudované zariadenie rozhlasovej súpravy;

b) „*“ upozornenie na núdzové vypnutie blokovania dverí:

„Zrušenie blokovania dverí“

toto upozornenie sa doplní ďalšími piktogramami, pokiaľ nie je obsluha k vypnutiu núdzového otvorenia resp. blokovania dverí jednoznačne rozpoznateľná;

c) upozornenie na umiestnenie hasiacich prístrojov pomocou piktogramov uvedených v **Prílohe 8 – V/22 RIC**. Piktogramy musia byť prilepené takým spôsobom, aby nemohli byť zakryté cestujúcimi a ani inými predmetmi. V prípade potreby musia byť tieto piktogramy doplnené označujúcimi šípkami (č. B 4.4) v súlade s **Prílohou 8 – V/22 RIC**;

d) výskyt megafónu v osobnom vozni je označený piktogramom podľa **Prílohy 8 – V/22 RIC**;

e) neotvárajte okno, klimatizácia bude neúčinná.

158. Vo vnútorných priestoroch vozňa je možné umiestniť reklamné nápisy a informácie pre cestujúcich za dodržania podmienky, že tieto nesmú narúšať význam a



čitateľnosť predpísaných vnútorných nápisov a značiek a nebudú obmedzovať viditeľnosť cez sklenené výplne okien a dverí.

159. Neobsadené.

160. Neobsadené.



5. PREHLIADKY

Článok 5.1 Technická prehliadka

161. Technické prehliadky (ďalej v texte TP) vozňov sa vykonávajú na pracoviskách ZSSK zabezpečujúcich THÚ alebo v staniciach na koľajach určených technologickým postupom. V mimoriadnych prípadoch z technologických dôvodov, resp. z dôvodu nepriaznivej prevádzkovej situácie je možné vykonať TP aj na inej koľaji, ako je určená technologickým postupom.

162. Pracoviská vozmajstrov sa umiestňujú tak, aby zamestnanci mali možnosť pravidelného dohľadu nad prácou s vozňami.

163. Na každej súprave vlaku osobnej dopravy platí zásada vykonania TP podľa Prílohy č. 2 vozmajstrom alebo určeným zamestnancom v zmysle tohto predpisu s príslušnou spôsobilosťou jedenkrát za kalendárny deň a maximálnou hranicou ubehnutých kilometrov 1 400 km. Časový rozdiel medzi dvomi TP resp. ich časťami nesmie prekročiť 30 hodín. Pokiaľ nie sú v niektorých staniciach zriadené pracoviská vozmajstrov a je nutné vykonať TP, môže byť táto nahradená jedenkrát prehliadkou vozňov rušňovodičom. Lehota platnosti prehliadky vozňov rušňovodičom je platná maximálne 6 hodín alebo 400 km (platí údaj ktorý je dosiahnutý skôr) od zaznamenania ukončenia jej vykonania v Odovzdávkovej knihe HKV. Táto prehliadka nenahrádza a nenapĺňa celý rozsah TP. Do uplynutia lehoty platnosti vykonanej prehliadky vozňov rušňovodičom musí byť vedená ich jazda do stanice s pracoviskom THÚ obsadenej vozmajstrom ZSSK a v ktorej bude na vozňoch vykonaná TP v zmysle tohto predpisu.

164. TP a jej rozsah je uvedený v **Prílohe č. 2**.

Ak je to z organizačných, technologických a ekonomických dôvodov potrebné, je možné nariadiť vykonanie TP v častiach vozmajstrovi a určeným zamestnancom s predpísanou spôsobilosťou v zmysle **Prílohy č. 2**.

Vybavenie zamestnancov počas výkonu služby a vybavenie ich pracovísk je uvedené v **Prílohe č. 1**.

165. TP vozňov (jednotlivo alebo zaradených do súpravy vlaku) vykonávajú:

- a) vozmajstri;
- b) elektromechanici;
- c) zámočníci;
- d) odborne spôsobilí zamestnanci ZSSK s odbornou spôsobilosťou v zmysle Smernice 2_175_ORLZ – Výcvikový a skúšobný poriadok ZSSK (aktuálne platné znenie).

166. Účelom TP vozňov je zistenie porúch, nedostatkov, opotrebenia, násilného poškodenia, úbytkov súčiastok a či skutočný stav zodpovedá požadovanému stavu vozňov.

167. Vozmajster resp. odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK vykonaním predpísanej TP zodpovedá za zistenie porúch a nedostatkov na vozňoch vrátane ich zaznamenania do PEZ. Podľa rozsahu porúch už zapísaných v EVOD – e a zistených porúch alebo nedostatkov tieto odstráni alebo zabezpečí ich odstránenie zamestnancami určenými technologickými postupmi práce pracoviska THÚ alebo vozne polepí na opravu.

Elektromechanik a zámočník vykonaním predpísanej časti TP zodpovedajú za zistenie porúch a nedostatkov na vozňoch vrátane ich zaznamenania do EVOD – u. Elektromechanik a zámočník zodpovedajú v plnom rozsahu za odstránenie porúch a nedostatkov zapísaných v EVOD – e, zistených porúch a nedostatkov ako aj tých, ktoré



im boli nahlásené vozmajstrom, majstrom pre vozne, vrátane záznamu o ich odstránení v EVOD – e. V prípade, že poruchu alebo nedostatok nie sú schopní odstrániť, sú povinní túto skutočnosť oznámiť vozmajstrovi.

Ostatní zamestnanci určení na odstraňovanie zistených porúch a nedostatkov zodpovedajú v plnom rozsahu za odstránenie zistených porúch a nedostatkov. Zároveň zodpovedajú v plnom rozsahu za odstránenie porúch, nedostatkov, ktoré im boli nahlásené vozmajstrom, majstrom pre vozne, vrátane záznamu o ich odstránení v EVOD – e. V prípade, že zistenú poruchu alebo nedostatok nie sú schopní odstrániť, sú povinní túto skutočnosť oznámiť vozmajstrovi.

168. Do vlaku nesmú byť z východiskovej stanice zaradené vozne bez platnej TP alebo prehliadky vozňov. Vozne sa musia prehliadnuť v súlade s pomôckami GVD, v zmysle TPP a pri dodržaní ustanovení článkov tohto predpisu.

169. Na súpravách vlakov s platnou TP, ktoré sú odstavené na miestach bez dohľadu a kde je možné predpokladať ich poškodzovanie, je možné nariadiť mimoriadne vykonanie TP alebo prehliadku vozňov rušňovodičom. Prehliadka vozňov rušňovodičom v tomto prípade nenahrádza platnosť TP vykonanej vozmajstrom.

170. Pri plánovaní obehov osobných vozňov musí byť vytvorený dostatočný časový priestor na vykonanie THÚ.

171. Na vykonanie TP a prehliadok vozňov musí byť zaistený bezpečný priestor po oboch stranách súpravy.

172. V prípadoch, keď vykonanie TP z oboch strán vlaku je znemožnené terénom (rampa, nástupište a pod.), musí byť TPP príslušnej ŽST zabezpečené prestavenie vlaku na koľaj umožňujúcu vykonanie TP z oboch strán vlaku.

173. Vo výnimočných prípadoch, kedy je vykonanie TP z jednej strany znemožnené terénom (napríklad ostrý obrát súpravy), zamestnanec vykoná TP zo strany s obmedzeným prístupom v rozsahu dovoľujúcom posúdiť technický stav.

174. O akýchkoľvek zmenách v poradí dôležitosti, sledu vlakov, o zmeškaní vlakov a podobne informuje určených zamestnancov majster pre vozne PS alebo majster pre opravy podľa miestnej technológie pre príslušné pracovisko. Ak tieto zmeny neohlási, zamestnanec nezodpovedá za to, že príslušná časť TP nebola vykonaná včas alebo nebola vykonaná vôbec.

175. V prípade prekročenia platnosti TP pri vzniku nehody alebo mimoriadnej situácie nariadi jej vykonanie príslušným zamestnancom ústredný resp. regionálny dispečer. TP vozňov zaradených vo vlaku alebo prehliadka vozňov rušňovodičom v zmysle ustanovení tohto predpisu môže byť vykonaná v najbližšej stanici alebo dopravni s koľajovým rozvetvením.

176. Počas vykonávania TP sa vozne nesmú uviesť do pohybu.

177. Vozmajster potvrdí v PEZ čas začiatku vykonávania a ukončenia TP (aktuálny čas generovaný PEZ). Ak TP na jednom vlaku vykonávajú súčasne viacerí vozmajstri, každý z nich potvrdí v PEZ čas začiatku a ukončenia príslušnej časti TP, ktorú vykonával. Ak vykonávali celý rozsah TP iba na konkrétnych vozňoch zaradených v jednom vlaku, tak čísla týchto vozňov uvedú v zázname do poznámky.

Pri vykonávaní TP na jednom vlaku súčasne viacerými zamestnancami a títo nemajú pridelené PEZ, potvrdí čas začiatku a ukončenia TP v PEZ vozmajster. Títo zamestnanci sú zároveň povinní oznámiť vozmajstrovi zistené poruchy, spôsob ich odstránenia a



ukončenie príslušnej časti TP. Vozmajster (odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK) ukončenie TP oznámi určenému zamestnancovi v zmysle TPP.

Ak jednotlivé časti TP na jednom vlaku vykonávajú súčasne viacerí zamestnanci s pridelenými PEZ, potvrdia čas začiatku a ukončenia príslušnej časti TP vrátane zaznamenania zistených porúch a spôsobu ich odstránenia.

V prípade ak je TP vykonávaná po častiach viacerými zamestnancami v rôznych ŽST, zaznamená do prideleného zariadenia vykonanie príslušnej časti TP, čas jej začiatku resp. čas jej ukončenia každý zo zúčastnených zamestnancov.

Ostatní odborne spôsobilí zamestnanci ZSSK (napríklad zamestnanci vo funkcii vedúci posunu), ktorí nemajú pridelené PEZ a vykonávajú TP, zaznamenávajú všetky predpísané úkony do „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“.

178. Za riadne vykonanie TP alebo prehliadky vozňov a zodpovedajúci technicko - hygienický stav osobných vozňov zodpovedajú zamestnanci, ktorí vozne zaradené do vlaku prehliadali, opravovali alebo preberali. Túto zodpovednosť má tento zamestnanec až do stanice najbližšej nasledujúcej TP alebo prehliadky vlaku, stanovenej pomôckami GVD. Výnimkou je zodpovednosť za poškodenia, poruchy a úbytky, ktoré vznikli počas odstavenia súpravy po TP a jazdy vlaku alebo ktoré nebolo možné zistiť pri poslednej TP.

179. Zodpovednosť vozmajstra resp. odborne spôsobilého zamestnanca ZSSK je vyjadrená záznamom o vykonanej TP prostredníctvom PEZ resp. „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“. Vykonaná TP, zistené poruchy a všetky ostatné predpísané údaje musia byť prostredníctvom PEZ spustením čiastkovej synchronizácie odoslané do systému EVOD. Zodpovednosť ostatných určených zamestnancov je vyjadrená záznamom o vykonaní príslušnej časti TP v EVOD – e. Po skončení TP oznámi vozmajster resp. odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK určenému zamestnancovi v zmysle Prevádzkového poriadku alebo TPP čísla vozňov, ktoré je potrebné vyradiť a prípadné obmedzenia pri manipulácii s týmito vozňami.

180. Pred príslušnou TP je vozmajster (odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK) povinný čiastkovou synchronizáciou PEZ načítať zaznamenané poruchy. Ostatní zamestnanci určení technologickým postupom práce sú povinní pred príslušnou TP načítať zaznamenané poruchy v EVOD – e.

Vozmajster (odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK) je vždy povinný očakávať vchádzajúci vlak (súpravu vozňov) a ešte za jazdy vlaku sledovať sluchom a zrakom stav vozňov. Miesto očakávania volí tak, aby všetky vozne očakávaného vlaku prešli popri ňom. Jednotlivé vozne, na ktorých spozoruje poruchy alebo poškodenia (šmyk dvojkoľiesia alebo jeho hlučný chod ložísk, zahriate ložiská hlučné alebo inak poškodené, ploché miesta, nánosy na kolesách) je povinný po zastavení vlaku zvlášť pozorne prehliadnuť.

Po zastavení vlaku a po vystúpení cestujúcich vykonávajú TP vozňov zamestnanci v zmysle stanovených TPP v rozsahu im určenom **Prílohou č. 2** tohto predpisu. Skontrolujú ich technický stav a porovnávajú ho so stavom, na ktorý upozorňujú nálepky a zaznamenané poruchy načítané PEZ z EVOD – u.

181. Sprevádzajúci personál je povinný zaznamenať na všetkých vozňoch zistené poruchy počas jazdy vlaku do nPOP. Zaznamenané poruchy musia byť ihneď vykonaním synchronizácie odoslané do systému EVOD.

Vo vozňoch cudzích ŽDP zaradených vo vlakoch medzištátnej dopravy vykoná sprevádzajúci personál ZSSK aj zápis do Knihy vozňa **Vzor „X“ resp. „X1“**.

Vo vozňoch ZSSK zaradených vo vlakoch medzištátnej dopravy vykoná sprevádzajúci personál inej ŽDP zápis do knihy vozňa **Vzor „X“ resp. „X1“** v zmysle RIC.



Vo vozňoch zaradených vo vlakoch medzištátnej dopravy vykoná vozmajster (odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK) pri TP kontrolu zápisov aj v Knihe vozňa **Vzor „X“** resp. **„X1“**. Zaznamenané poruchy porovná so skutočným stavom vozňa.

182. Po zaznamenaní poruchy do Knihy vozňa **Vzor „X“** biely list odoberie zamestnanec, ktorý poruchu zaznamenal a odovzdá ho na určenom mieste. Žltý list vypíše a odoberie zamestnanec ktorý vykonal opravu a odovzdá ho majstrovi pre opravy, ktorý tieto listy uloží do archivácie. Červený list ponechá v Knihe vozňa. V prípade, ak chybu neodstránil, žltý list ponechá v knihe vozňa a vypíše časť Odročenie opravy.

183. V prípade, že zamestnanec pracoviska THÚ pred odchodom vlaku zistí poruchu, ktorá ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy a nie je možné ju odstrániť do odchodu vlaku, oznámi túto skutočnosť vozmajstrovi (odborne spôsobilému zamestnancovi ZSSK). Vozmajster (odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK) takýto vozeň polepí príslušnou nálepkou. Toto zaznamená do PEZ a vykoná jeho čiastkovú synchronizáciu.

184. Zamestnanec určený technologickým postupom prác na výkon TP v rozsahu Prílohy č. 2, časť 2.C, resp. predkurovania vlakov v prípade zmeny v radení na mieste zmeny overí riadne prepojenie vysokonapäťových elektrických spojok, ich zaistenia, zasunutia nepoužitých vysokonapäťových elektrických spojok v slepých zásuvkách, uzavretia viek nepoužitých prevádzkových zásuviek.

185. Zamestnanec určený technologickými postupmi práce po pripojení súpravy na zdroj vysokého napätia v jednotlivých vozňoch postupne kontroluje zapnutie všetkých prepínačov kúrenia, nezapnuté zapne. Taktiež na všetkých vozňoch zaradených v súprave vlaku vykoná kontrolu, pri ktorej overí správnu funkciu CZE, vetracieho zariadenia, vykurovacieho zariadenia a klimatizácie. V prípade zistenia poruchy, túto odstráni pri dodržaní zásad bezpečnosti práce. Ak zistí takú poruchu, ktorú nie je možné do odchodu vlaku odstrániť, oznámi túto skutočnosť vozmajstrovi.

186. Neobsadené.

187. Neobsadené.

188. Neobsadené.

189. Neobsadené.

Článok 5.2 Prehliadka vozňov rušňovodičom

190. Prehliadka vozňov rušňovodičom sa vykonáva v nasledovnom rozsahu:

- stav čelnej steny, čelníka, narážacieho ústrojenstva, ťahadlového mechanizmu, prechodových mostíkov, prechodových návalkov, správne spojenie spojok a správnu polohu spojkových kohútov hlavného a napájacieho potrubia medzi vozidlami, zavesenie tlakových spojok hlavného a napájacieho potrubia, správne prepojenie závitových spriahadiel medzi vozňami, prepojenie všetkých elektrických vykurovacích spojok a ich zaistenie;
- stav spodku, bočných stien vozňa, pozdĺžnikov, stúpačiek, vstupných dverí, držiadiel;
- stav rámu podvozku a celistvých kolies, stav pružín, závesov, kĺzníc, pomocných závesov kolísky;
- stav brzdového zariadenia a upevnenie poistných záchytiek brzdového sútyčia;
- stav upevnenia ostatných skriň zavesených pod vozňovou skriňou.

Čas vykonania prehliadky a jej výsledok zaznamená rušňovodič do Odovzdávkovej knihy na HKV.



191. Rušňovodič je spôsobilý rozhodnúť o oprave alebo vyradení koľajového vozidla z vlaku. Zistené poruchy nahlási vlakvedúcemu vlaku na ich zaznamenanie do nPOP.

192. V stanici mimoriadneho zastavenia vlaku z dôvodu ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy zavinenej technickým stavom sa po zastavení vlaku vykoná prehliadka vozňa (vozňov) vlakovým personálom.

193. Neobsadené.

194. Neobsadené.

Článok 5.3 Bezpečnostná technická prehliadka vozňov

195. Bezpečnostná technická prehliadka (ďalej BTP) musí byť vykonaná na vozni ZSSK s prekročeným termínom plánovanej údržby R1, R2, resp. s prekročeným termínom technickej kontroly (TK).

BTP sa vykonáva len pre potreby dopravy vozňa na miesto určenia s vylúčením prepravy cestujúcich.

196. BTP sa vykoná v zmysle prílohy č. 2. BTP vykoná odborne spôsobilý zamestnanec príslušného pracoviska THÚ, v prípade potreby je povinný zistené chyby odstrániť a dôležité súčasti premazať. Vykonanie BTP sa vyznačí na pozdĺžniku vozňa v blízkosti údajov o vykonaní technickej kontroly bielou farbou skratkou BTP, značkou pracoviska a dátumom jej vykonania (vzor BTP BA 07.11.2013). Platnosť BTP je 30 dní.

197. Podmienky dopravy a prípadné dopravné obmedzenia (napríklad obmedzenie rýchlosti, zaradenie vozňa na koniec vlaku a podobne) uvedie zamestnanec na nálepke „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“.

198. Neobsadené.

Článok 5.4 Doprava vozňov do a z opravovne vozňov

199. Vozne do opravovne vozňov (ďalej len OV) sa dopravujú polepené príslušnými nálepkami, na ktorých je podrobne popísaná požadovaná oprava bez použitia skratiek neuvedených v tomto predpise. Z miesta odoslania musí byť predložený majstrom pre vozne (PS) tlačivo Súpis vozňov odovzdaných do opravy a prevzatých z opravy 735 1 5382/33160 (prípadne vystavený Príkazový list na pristavbu do OV) s potvrdením príslušného tlačiva, na základe ktorého sú vozne dopravené do príslušnej OV. Tlačivá môžu byť doručené aj prostredníctvom výpočtovej techniky.

200. V prípade odovzdania vozňov špeciálnej stavby do a z opravy, musia byť od týchto vozňov odovzdané kľúče určenému zamestnancovi.

201. Vozne po oprave odovzdávajú zamestnanci na tlačivo - Súpis vozňov odovzdaných do opravy a prevzatých z opravy 735 1 5382/33160 respektíve pomocou výpočtovej techniky s potvrdením príslušného tlačiva. Majster pre opravy OV plne zodpovedá za vykonané opravy vozňov daných do prevádzky.

202. Neobsadené.

203. Neobsadené.

204. Neobsadené.

205. Neobsadené.



6. POLEPOVANIE VOZŇOV

Článok 6.1 Vozňové nálepky

206. Všetky vozne, na ktorých sú zistené chyby musia byť polepené príslušnými nálepkami. Zoznam nálepiek je uvedený v **Prílohe č. 3**. Zoznam používaných tlačív je uvedený v Prílohe č. 4. Na určených nálepkách sa uvedie kód technickej poruchy podľa **Prílohy č. 11**.

207. Nálepky, hlásenky a tlačivá rozdeľujeme z hľadiska:

- a) používania:
 - zamestnancami ZSSK;
 - zamestnancami ZSSK CARGO;
- b) polepovania:
 - vo vnútroštátnej prevádzke;
 - v medzinárodnej prevádzke;
- c) zaraďovania vozňov:
 - v prevádzke;
 - pri doprave do opravy;
- d) určenia:
 - pre osobné vozne;
 - pre osobné i nákladné vozne;
- e) poskytovania informácií:
 - zamestnancom prevádzkovateľa dopravy na dráhe a zamestnancom dopravcu;
 - cestujúcej verejnosti.

208. Nálepky môže vystaviť a vozne polepiť výhradne zamestnanec s predpísanou odbornou spôsobilosťou. Nálepky musia byť vypísané čitateľne vo všetkých rubrikách (nehodiace sa prečiarkne); označené logom ZSSK a pečiatkou príslušného pracoviska. Nálepky môže z vozňa v prevádzke odstrániť iba zamestnanec s predpísanou odbornou spôsobilosťou, ak sa presvedčí o tom, že chyby alebo poškodenie na vozni popísané na nálepke sú odstránené. Nálepka musí byť riadne odstránená (vrátane pozostatkov lepidla).

209. Vozeň musí byť polepený nálepkami vždy z oboch strán a nálepky musia byť nalepené na určené miesto na skrini vozňa (nesmú byť nalepené na iné lakované časti skrine, zariadenia a skrine umiestnené na spodku vozňa a podobne). Na iné miesta sa vzhľadom na účel ich použitia môžu umiestniť iba nálepky určené týmto predpisom.

210. Zistená chyba sa na nálepke čitateľne popíše (vrátane rozsahu poškodenia) a doplní sa číselným kódom. Pri vypisovaní nálepiek s predtlačenými názvami častí vozňa zamestnanec časti, na ktorých sa vyskytli chyby podčiarkne, nepotrebné prečiarkne a podrobnejšie chyby popíše v rozsahu poškodenia.

211. Pri nečitateľnosti nálepky, strate alebo neoprávnenom odobratí nálepiek (hoci len z jednej strany) musí byť vozeň označený novými nálepkami. Nálepky musia byť označené slovom „DUPLIKÁT“ a doplnené pôvodným textom (pokiaľ nedošlo aj k zisteniu inej chyby).

212. V prípade, že s vozňom musí byť pre jeho chybu zvláštne zaobchádzané (pri posune alebo doprave vozňa), musia byť všetky obmedzenia na nálepke uvedené



(neodrážať, nespúšťať, obmedzenie rýchlosti napríklad „maximálna rýchlosť vlaku 10 km.h⁻¹ jazda do odbočky a z odbočky maximálne 5 km.h⁻¹“, samostatná jazda, jazda s pomocnými prostriedkami a podobne). Obmedzenia musia byť zamestnancom, ktorí budú vykonávať manipuláciu (posun) s takto označenými vozňami oznámené.

213. Neobsadené.

214. Neobsadené.

215. Neobsadené.

Článok 6.2 Polepovanie vozňov vo vnútroštátnej doprave

216. Poškodenie, úbytky odoberateľného vybavenia a inventáru vozňa, prevádzkové opotrebenie, prekročené termíny plánovanej údržby zistené pri technických prehliadkach a predpísaných skúškach brzdy; zistené poruchy a poruchy zaznamenané počas jazdy vlaku sa polepujú príslušnými nálepkami. Ďalšie články uvedené v tejto kapitole obsahujú doplňujúce pokyny na používanie týchto nálepiek.

217. Nálepkami „**BRZDA NEPOUŽITELNÁ 735 1 5304/33144**“ – Vzor R¹ – sa polepujú vozne pri chybách alebo poškodení:

- samočinné tlakovej brzdy;
- chybách na dvojkolesí;
- zaistovacej (ručnej) brzdy alebo prístupu k nej;
- magnetickej koľajnicovej (Mg) brzdy.

Vozeň s neupotrebitelnou tlakovou brzdou sa polepí nálepkami u ktorých sa oddelí ľavá časť. Vozeň s neupotrebitelnou ručnou brzdou sa polepí nálepkami u ktorých sa oddelí pravá časť. Okrem toho musí byť takýto vozeň polepený ešte nálepkami, ktoré určujú smerovanie vozňa k oprave.

Keď neúčinkuje niektorá z brzd polepí sa príslušnou časťou nálepky.

Vozeň s nepoužiteľnou Mg - brzdou, ktorého tlaková brzda je prevádzkyschopná, musí byť polepený nálepkou 735 1 5304/33144, na ktorej sú oddelené obidva obrázky a do riadku pre ručne písané záznamy sa uvedie „Mg“.

Na vozeň polepený nálepkou 735 1 5304/33144 sa podľa rozsahu chyby polepí aj s príslušnými nálepkami 735 1 5314/33148 – Ešte použiteľný, 735 1 5320/33149 – Neobsadzovať alebo medzinárodnými nálepkami „Vzor M“ alebo „Vzor K“.

218. Nálepkami „**BRZDOVÉ POTRUBIE NEPOUŽITELNÉ 735 1 5305**“ - Vzor R² - sa polepujú vozne, ktorých tlakové potrubie brzdy je poškodené. Pri polepovaní vozňov touto nálepkou sa musí vozeň podľa rozsahu chyby polepiť aj nálepkami „**EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148**“, „**NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149**“ a s určením spôsobu dopravy.

219. Nálepkou „**DVERE NEPOUŽITELNÉ 735 1 5307/33147**“ – Vzor S - sa polepujú vozne s poškodenými alebo chybnými dverami vozňa (nálepka je obojstranná a umiestňuje sa na vnútornú stranu sklenenej výplne nástupných dverí, resp. na interiérové dvere s chybou). Nálepka musí byť podľa rozsahu zistenej chyby doplnená nálepkami „**EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148**“, „**NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149**“.

220. Nálepkami „**EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148**“ sa polepujú obsadené osobné vozne s chybami, ktoré nemajú vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy a nepredstavujú ohrozenie bezpečnosti alebo zdravia cestujúcich. Vozne polepené týmito nálepkami môžu byť obsadené cestujúcimi a dopravované do stanice, v ktorej je možné chybu odstrániť.



221. Nálepkami „**NEOBSADZOVAŤ – 735 1 5320/33149**“ sa polepujú vozne s chybami, pre ktoré nemôže byť vozeň pri doprave obsadený cestujúcimi. Vozne polepené týmito nálepkami majú chyby, pre ktoré sú smerované do príslušnej OV alebo OOR na ich odstránenie.

222. Smerovanie vozňa na opravu do OOR zabezpečí zamestnanec s príslušnou kompetenciou v prípadoch plánovaných periodických opráv alebo rozsiahleho poškodenia vozňa, ktoré nemôže byť opravené v OV (iné pracovisko ZSSK).

223. Chyby na vozni, ktorých rozsah a charakter sa môže počas jazdy do miesta určeného na opravu zmeniť, musia byť uvedené na nálepke. Aby bolo možné posúdiť prípadnú zmenu rozsahu alebo charakteru chyby, musí byť popísaný jej východiskový stav. Podmienky dopravy vozňa a prípadnú potrebu posúdenia chyby počas dopravy stanoví zamestnanec s predpísanou odbornou spôsobilosťou.

224. Nálepkami „**NESMIE OPUSTIŤ STANICU – NESPÔSOBILÝ PREVÁDZKY PRE TECHNICKÚ CHYBU – 735 1 5324/33151**“ sa polepujú vozne, ktoré pre zistenú technickú chybu alebo poškodenie nesmú opustiť obvod stanice resp. vozne, ktoré už sú polepené inými nálepkami a nebudú ďalej pokračovať v jazde. Vozne označené touto nálepkou sa vykazujú ako oprávkové (správkové).

225. Nálepkami „**NESPÔSOBILÝ PREVÁDZKY – NESMIE OPUSTIŤ STANICU PRE CHYBU – 735 1 5325/33151**“ sa polepujú vozne, ktoré pre zistenú chybu nesmú opustiť obvod stanice (určené na vyčistenie alebo dezinfekciu, komisionálnu prehliadku, preváženie, deponovanie a podobne). Vozne označené touto nálepkou sa nevykazujú ako oprávkové (správkové).

226. Nálepkami „**ELEKTRICKÉ NAPÁJACIE VEDENIE NEPOUŽITELNÉ 735 1 5348/33157**“ – Vzor R³ sa polepujú vozne s chybami na priebežnom elektrickom vedení, vysokonapäťových elektrických spojkách alebo zásuvkách elektrického kúrenia. Vozne polepené nálepkami 735 1 5348/33157 musia byť označené aj príslušnými nálepkami, ktoré určujú smerovanie vozňa k oprave („**EŠTE POUŽITELNÝ 735 1 5314/33148**“, „**NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149**“ podľa rozsahu chyby) alebo v prípade vyradenia vozňa z vlaku nálepkami „**NESMIE OPUSTIŤ STANICU – NESPÔSOBILÝ PREVÁDZKY PRE TECHNICKÚ CHYBU 735 1 5324/33151**“.

227. Nálepka „**WC nepoužiteľné 735 1 5349/33158**“ – Vzor S¹ sa používa na označovanie dverí v prípade poruchy zariadenia WC alebo umývarky počas jazdy vlaku.

228. Na organizáciu údržby osobných vozňov a objednávanie opráv u zmluvných (externých) opravcov slúži **Kniha opráv – 735 1 5201/33130**. Kniha opráv je blok očíslovaných dvojlistov a musí mať vlastné evidenčné číslo (uvádza sa na titulnej strane). Údaje na jednotlivých listoch musia byť vyplňované podľa predtlaču.

229. Neobsadené.

230. Neobsadené.

231. Neobsadené.

Článok 6.3 Polepovanie vozňov v medzinárodnej doprave

232. Na polepovanie osobných vozňov sa v medzinárodnej doprave podľa RIC používa:

- nálepka **735 1 3435/33402 „Do domova - Vzor B“** (červená a biela kombinácia), ktorou sa polepujú prevádzky schopné vozne mimo službu (mimo plánovaného zaradenia v súprave vlaku) prepravované v medzinárodnej doprave na trate zaraditeľskej



(vlastníckej) železnice, vo vnútroštátnej doprave do najbližšej stanice, v ktorej sa nachádza pracovisko ZSSK zodpovedné za vykonávanie THÚ;

- nálepka **735 1 5333/33153 „Prezrieť - Vzor M"** (biela), ktorou sa polepujú vozne s chybami, ktoré neboli odstránené, neovplyvňujú prevádzky schopnosť a neohrozujú bezpečnosť železničnej dopravy ani cestujúcich (neovplyvňujú použiteľnosť vozňov);

- nálepka **735 1 5334/33154 „Na opravu - Vzor K"** (modrá), ktorou sa polepujú prázdne alebo obsadené vozne s chybami, ktoré z dôvodu poškodenia nesmú byť z najbližšej konečnej stanice opätovne obsadené, ale môžu pokračovať zaradené v súprave vlaku na zaraditeľskú, resp. vlastnícku železniciu (chyby, ktoré ovplyvňujú použiteľnosť vozňov);

- nálepka **735 1 5336/33434 „Ťažko poškodený prázdny domov - Vzor L"** (červená), ktorou sa polepujú poškodené vozne alebo podvozky zahraničných železníc, s ktorých návratom súhlasí vlastnícka alebo zaraditeľská železnica a ktoré nie sú schopné samostatnej prepravy (musia byť prepravené na inom vozni) – nálepky môže vystaviť výhradne na túto činnosť oprávnený odborný útvar ZSSK. Vozeň, na ktorom sa prepravuje naložený podvozok musí byť polepený nálepkami „Vzor K".

Ťažko poškodené vozne cudzieho ŽDP prevádzkované na tratiach prevádzkovateľa dopravy na dráhe musia byť prostredníctvom oprávneného odborného útvaru ZSSK písomne prerokované s vlastníckou (zaraditeľskou) železnicou. Vozne s poškodením a polepené nálepkou „Vzor L" červená môžu byť odovzdané len so súhlasom zamestnanca oprávneného odborného útvaru ZSSK a preberajúcej železnice. Nálepku „Vzor L" červená vystavuje a eviduje iba zamestnanec oprávneného odborného útvaru ZSSK. Zamestnanci oprávneného odborného útvaru ZSSK a PPS musia byť včas informovaní o súhlase k prevzatíu alebo odovzdaniu ťažko poškodeného vozňa telegramom alebo faxom;

- nálepka **735 1 5304/33144 „Brzda nepoužiteľná - Vzor R 1"** (biela), ktorou sa označujú prázdne alebo obsadené vozne s chybami na brzdovom zariadení a dvojkolesí;

- nálepka **735 1 5348/33157 „Elektrické napájacie vedenie nepoužiteľné - Vzor R 3"** (biela), ktorou sa označujú prázdne alebo obsadené vozne s chybami na elektrickom napájacom vedení;

- nálepka **735 1 5307/33147 „Dvere nepoužiteľné - Vzor S"** (žltá), ktorou sa označujú prázdne alebo obsadené vozne s chybami na nástupných dverách;

- nálepka **735 1 5349/33158 „WC nepoužiteľné - Vzor S 1"** (biela), ktorou sa označujú obsadené vozne s chybami na zariadení WC.

233. Pri každom vyradení vozňa cudzieho ŽDP musí vozmajster tento vozeň polepiť príslušnými nálepkami a všetky údaje nahlásiť majstrovi pre vozne, ktorý ďalej postupuje podľa RIC.

Poškodené vozne cudzieho ŽDP, odosielané na vlastnícku železniciu musí vozmajster označiť príslušnými nálepkami v mieste zistenia poškodenia.

V prípade prepravy poškodených vozňov cudzích ŽDP po tratiach prevádzkovateľa dopravy na dráhe už polepených nálepkami „Vzor M" alebo „Vzor K", sa tieto vozne neoznačujú nálepkami ZSSK.

Ťažko poškodené vozne cudzích ŽDP polepené nálepkami „Vzor L", dopravované po tratiach prevádzkovateľa dopravy na dráhe môžu byť prevzaté len so súhlasom oprávneného odborného útvaru ZSSK.

234. Neobsadené.

235. Neobsadené.



7. EVIDENCIA A HLÁSENIE PORÚCH

Článok 7.1 Záznamná kniha technickej služby vozňovej

236. Zamestnanci pracovísk zodpovedných za vykonávanie THÚ zaznamenávajú údaje o vykonaných TP, predpísaných skúškach brzd, zistených a odstránených poruchách do pridelených zariadení (PEZ, PC). Záznamy do pridelených zariadení musia byť zaznamenávané v časovom slede tak, ako prebiehali jednotlivé výkony. Čas začiatku a ukončenia výkonu na PEZ musí byť generovaný ako čas prebiehajúci (tlačidlo „T“). Po ukončení výkonu, resp. po zaznamenaní zistených porúch a ukončení výkonu sú zamestnanci povinní vykonať čiastkovú synchronizáciu PEZ alebo uložiť záznam z PC v EVOD centre.

237. Pre potreby zdokumentovania preberania PEZ zamestnancami pri nástupe a ukončení služby, zaznamenávania porúch na PEZ a potreby zaznamenávania údajov v prípade nemožnosti používania PEZ na každom pracovisku (podľa pokynov vedúceho pracoviska THÚ) musí byť vedená „Záznamná kniha technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“.

238. Do PEZ sa zaznamenávajú údaje v zmysle tohto predpisu a návodu na obsluhu. Do „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“ zamestnanci zapisujú údaje podľa predtlače a v zmysle tohto predpisu.

239. Ak bol v PEZ zamestnancom zapísaný nesprávny údaj, ktorý už nie je možný v tomto zariadení opraviť, zamestnanec požiada o editáciu nesprávneho údaju v EVOD centre majstra pre opravy zápisom v „Záznamnej knihe technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“.

240. V prípade nemožnosti používania PEZ, zápisy zamestnancov do „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“ musia byť zaznamenávané v časovom slede tak, ako prebiehali jednotlivé výkony, musia byť čitateľne písané perom s modrou alebo čiernou farbou, nesmú byť písané ceruzkou. Nesprávne alebo nečitateľné zápisy sa neopravujú, musia byť prečiarknuté a v Poznámke sa uvedie „ZRUŠIL“ a podpis zamestnanca, ktorý opravu vykonal. Vynechávanie riadkov pri zápisoch je zakázané. Po obnovení prevádzky elektronickej evidencie výkonov zamestnanec (podľa pokynov vedúceho pracoviska THÚ) údaje zo „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“ prepíše do EVOD centra.

241. Pri preberaní a odovzdávaní služby je dovolené v Knihe medzi jednotlivými zmenami vynechať jeden riadok, ktorý sa prečiarkne vodorovnou čiarou. Ak nie je možné zapísať celý zápis o priebehu zmeny do jednej „Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146“, kniha sa ukončí, ostatné prázdne riadky sa prečiarknu a odloží na archiváciu počas doby 3 rokov na príslušnom pracovisku THÚ.

242. Elektronická evidencia výkonov v EVOD centre sa archivuje počas doby 3 rokov.

243. Do Knihy zamestnanci zapisujú:

a) pri prevzatí služby – dátum a hodinu prevzatia služby, čitateľné mená, priezviská všetkých zamestnancov prítomných v zmene a ich podpisy, oboznámenie sa so všetkými dôležitými skutočnosťami potrebnými pre výkon služby, prevzatie inventára v služobnej miestnosti, prevzatie a stav PEZ;

b) pri odovzdaní služby – dátum a hodinu odovzdania služby, podpisy všetkých zamestnancov prítomných v zmene, oboznámenie preberajúcich zamestnancov o



všetkých dôležitých skutočnostiach potrebných pre výkon služby a odovzdania inventára v služobnej miestnosti, odovzdanie a stav PEZ.

Zamestnanci preberajú a odovzdávajú službu písomne.

244. Neobsadené.

245. Neobsadené.

Článok 7.2 Záznamník vozmajstra

246. V prípade poruchy PEZ je pracovným dokladom vozmajstra na zápis potrebných údajov Záznamník vozmajstra – 735 1 5335/33155, z ktorého chronologicky v časovom slede zaznamenané údaje prepíše do Záznamnej knihy technickej služby vozňovej 735 1 5306/33146.

247. Neobsadené.

248. Neobsadené.

Článok 7.3 Hlásenie vozmajstrov

249. **Tlačivo Hlásenie vozmajstrov 735 1 5332/33367** vypisuje vozmajster. Tlačivo „Hlásenie vozmajstrov“ musí byť k dispozícii na pracovisku vozmajstrov. Vozmajster v ňom uvedie nedostatky zistené pri výkone služby alebo:

- a) nepravidelnosti v doprave sťažujúce výkon služby;
- b) nešetrné a nedbalé zaobchádzanie s vozňami a ich súčasťami v prevádzke;
- c) nedorozumenia pri spolupráci s inými zamestnancami;
- d) nedostatky a chyby na pracovisku z hľadiska bezpečnosti prevádzky a ochrany zdravia pri práci;
- e) zistené konštrukčné chyby a technické nedostatky vozňov;
- f) prípady nedokonalých predpisových ustanovení, neriešené prípady a podobne.

250. Za prerokovanie tlačiva „Hlásenie vozmajstrov“ zodpovedá vedúci príslušného pracoviska a o výsledku prerokovania je povinný informovať zamestnanca najneskôr do 30 dní od spisania tlačiva. Tlačivo „Hlásenie vozmajstrov“ je pre vedúceho príslušného pracoviska podkladom na prijatie potrebných opatrení na odstránenie nedostatkov.

251. Tlačivo sa vyplňuje dvojmo priepisom a čísluje sa priebežne od začiatku roka v evidencii vedúceho príslušného pracoviska. Originál odošle vedúci príslušného pracoviska organizačnej zložke zamestnanca, ktorého sa výčitka týka, resp. ju prerokuje priamo so zamestnancom. Opis zostane založený u vedúceho príslušného pracoviska.

252. Neobsadené.

253. Neobsadené.

Článok 7.4 Žiadanka o náhradné súčiastky „VZOR H“

254. Ak sú na opravu vozňov cudzích železníc potrebné náhradné súčiastky, žiadajú sa „Žiadankou o náhradné súčiastky“ 735 1 5370/33441 – „Vzor H“ na adresu uvedenú v Adresári RIC.

255. Neobsadené.

**Článok 7.5 Kódy technických porúch osobných vozňov**

256. Na označenie a evidenciu porúch osobných vozňov zistených vo vlakoch vnútroštátnej dopravy sa používajú číselné kódy, ktoré sú uvedené v Prílohe 11. Uvedené kódy sa vpisujú do vnútroštátnych nálepiek. Do nálepiek určených pre medzinárodnú dopravu sa vpisujú kódy uvedené v **Prílohe č. IX. Dohovoru RIC**.

257. Neobsadené.

258. Neobsadené.



8. OŠETROVANIE VOZŇOV

Článok 8.1 Jednomesačná prehliadka – 1M

259. Prehliadka 1M sa vykonáva v nepárnom mesiaci počítanom od vykonanej periodickej opravy R1 alebo R2. Rozsah prehliadky je uvedený v Zborníkoch výkonových noriem pre jednotlivé rady vozňov.

260. Vykonanie prehliadky 1M sa vyznačí v mriežke na bočnej stene vozňa v riadku „1M“ s označením značky pracoviska, ktoré ju vykonalo a dátumom jej vykonania.

261. Neobsadené.

Článok 8.2 Dvojmesačná prehliadka – 2M

262. Prehliadka 2M sa vykonáva v párnom mesiaci počítanom od vykonanej periodickej opravy R1 alebo R2. Rozsah prehliadky je uvedený v Zborníkoch výkonových noriem pre jednotlivé rady vozňov.

263. Vykonaná prehliadka 2M sa vyznačí v mriežke na bočnej stene vozňa v riadku „2M“ s označením značky pracoviska, ktoré ju vykonalo a dátum jej vykonania.

264. Neobsadené.

Článok 8.3 Čistenie vozidiel

265. Rozsah jednotlivých druhov čistenia je uvedený v **Prílohe č. 9**.

266. Vykonanie veľkého resp. generálneho čistenia vyznačí určený zamestnanec dodávateľa čistenia nálepkou v mriežke na bočnej stene vozňa, v riadku „ČV“ v zmysle predpisu ZSSK V71. Dezinfekcia nádrží na vodu vozňov špeciálnej stavby sa vyznačí v mriežke značkou „F“ v príslušnom mesiaci.

267. Neobsadené.

Článok 8.4 Kontrola vzduchových filtrov

268. Kontrola stavu znečistenia vzduchových filtrov sa musí vykonať raz za 14 dní v letnom období (máj – september) a 1x za mesiac v zimnom období (október – apríl). Znečistené filtre musia byť vymenené a priestory filtrov vyčistené.

269. Výmena a čistenie musia byť vyznačené v mriežke na bočnej stene v riadku „ČF“ s dátumom a označením pracoviska, ktoré kontrolu v príslušnom mesiaci vykonalo.

270. Neobsadené.

Článok 8.5 Prehliadka kotúčovej brzdy

271. Prehliadka kotúčovej brzdy sa vykonáva:

- a) jedenkrát za 2 mesiace;
- b) jedenkrát za 1 mesiac na určených vozňoch.

272. Vykonanie prehliadky kotúčovej brzdy musí byť vyznačené značkou pracoviska, ktoré ju vykonalo a dňom jej vykonania v príslušnom mesiaci v mriežke na pozdĺžniku v riadku ©.



273. Rozsah prác pri prehliadke kotúčovej brzdy je uvedený v Zborníkoch výkonových noriem a Technologických postupoch prác pre jednotlivé rady vozňov. Lehota prehliadky kotúčovej brzdy nesmie byť prekročená o viac ako 3 dni.

274. Z prehliadky kotúčovej brzdy musí byť vystavený protokol.

275. Neobsadené.

276. Neobsadené.

Článok 8.6 Značenie vykonania ošetrenia vozňov

277. Udržiavacie zásahy sa na vozni musia vyznačiť do príslušnej časti v mriežke nasledovne /vzor slúži ako príklad/:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1M			BN 15		ZE 21		BA 19					
2M				ZN 23		BA 25		KE 27				

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ⓓ			BA 13		BA 15		BA 18		BA 16			
ČF		BA 3 ZN17	ZN 1 ZN 15	BA 9 BA21	ZA 10 ZA 24	KE 8 ZN 22	ZA 5 BA 19	BA 11 BA 25	BA 2 BA 16			
ČV												

278. Po vykonaní predpísanej periodickej opravy (R1 resp. R2) musia byť všetky údaje a značky pracovísk o ošetrení vozňa zaznamenané v príslušných mriežkach odstránené (zatreté). Za odstránenie všetkých už neaktuálnych údajov v príslušných mriežkach zodpovedá majster pre opravy príslušného pracoviska SeUO resp. odborne spôsobilý zamestnanec SeEUO. Zoznam značiek pracovísk je uvedený v **Prílohe č. 12**.

279. Označenie vykonania veľkého resp. generálneho čistenia v príslušnej časti mriežky zabezpečí čistiaca firma. Za správne označenie zodpovedá zamestnanec, ktorý vykonáva kontrolu kvality vykonaného veľkého resp. generálneho čistenia.

280. Zoznam protokolov je uvedený v **Prílohe č. 10**. Vzory protokolov z vykonaného ošetrenia, neplánovanej, plánovanej a periodickej údržby vozňov upravuje samostatný dokument SeUO.

281. Neobsadené.

282. Neobsadené.



9. ZÁSOBOVANIE ENERGIU, VETRANIE, VYKUROVANIE, KLIMATIZÁCIA, CHLADENIE, OSVETLENIE, POMOCNÉ ZARIADENIA

Článok 9.1 Zásobovanie energiou

283. Na zásobovanie elektrickou energiou súpravy vlaku z HKV sa používa **VES**.

284. Na zásobovanie vozidiel elektrickou energiou napájaním priebežného elektrického vedenia vlaku sú povolené tieto druhy menovitých napätí podľa RIC:

- a) jednofázové striedavé napätie 1 000 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz;
- b) jednofázové striedavé napätie 1 500 V 50 Hz;
- c) jednosmerné napätie 1 500 V;
- d) jednosmerné napätie 3 000 V.

285. V prevádzke sa používa trakčná napäťová sústava:

- jednosmerná s napätím 3 000 V;
- jednofázová s napätím 25 kV, 50 Hz;
- jednofázová s napätím 15 kV, 16 $\frac{2}{3}$ Hz;
- na jednotlivých regionálnych tratiach napätia určené manažérom infraštruktúry.

286. Používanie menovitých napätí na jednotlivých tratiach sú uvedené v prehľadných mapách k **PCS**.

287. Hlavný vypínač vysokého napätia umiestnený na vozni odpája všetky elektrické spotrebiče z napájacieho vedenia pod záťažou a musí byť zabezpečený plombou. Ovládacie zariadenie sa môže nachádzať na rozvodnej doske, prípadne v jej tesnej blízkosti (tzv. bezpečnostný vypínač) alebo pod pozdĺžnikom vozňa a je označený značkou podľa RIC (viď. obrázok pod textom).

	pre vozidlá vyrobené do 31.12.1986 žltý blesk na tmavom podklade alebo červený blesk na svetlom podklade		pre vozidlá vyrobené po 1.1.1987 čierny blesk v žltom poli čierne orámovanie
---	---	---	---

288. **VES** a slepé zásuvky, v ktorých sa vyskytuje napätie vyššie ako 1000V, musia byť označené výstražnou značkou podľa RIC.

289. Rušňovodič HKV, z ktorého je cez **VES** napájaná súprava elektrickou energiou zodpovedá za správne nastavenie hodnoty menovitého napájacieho napätia a za zapnutie alebo vypnutie príslušného spínača pre zásobovanie súpravy elektrickou energiou.

290. Ak bude vo vlaku vnútroštátnej dopravy mimoriadne zapojený do obvodu elektrického vykurovania čo i len jeden vozeň cudzej železničnej správy, zmenu spôsobu vlakového vykurovania vždy nariadi zamestnanec zostavujúci vlakovú dokumentáciu (za



predpokladu, že ostatné vozne vyhovujú nariadenému spôsobu vykurovania) v Súpise vlaku osobnej dopravy v rubrike poznámka (znížená rýchlosť, zvláštne podmienky dopravy vlaku a pod.).

291. Neobsadené.

292. Neobsadené.

Článok 9.2 Klimatizácia (vykurovanie, vetranie, chladenie)

293. Pri obsluhu vykurovacích a klimatizačných zariadení vozňa sa musí postupovať podľa návodov na obsluhu a schválenej technickej dokumentácie výrobcu a musia byť dodržané stanovené TPP a príslušné bezpečnostné predpisy.

294. Za spracovanie TPP a harmonogramov temperovania, predkurovania, vykurovania a predchladzovania vozňov zodpovedajú zamestnanci príslušných odborných útvarov ZSSK určených na túto činnosť.

295. Doba potrebná na predkurovanie je závislá na vonkajšej teplote (+12°C). V čase pravidelného odchodu vlaku musí dosiahnuť teplota vo vnútorných priestoroch vozňov minimálne +18°C. Predkurovanie je potrebné zabezpečiť vo všetkých východiskových staniciach vlakov.

296. Za správnu obsluhu a využívanie vetracieho, vykurovacieho, klimatizačného a osvetľovacieho zariadenia zodpovedá počas jazdy vlaku vlakový personál. Pri vykonávaní prehliadky vlakovej súpravy je sprevádzajúci personál povinný presvedčiť sa, či vykurovacie, vetracie, klimatizačné a osvetľovacie zariadenie vo vozňoch je prevádzkyschopné.

297. Na predchladzovanie, resp. predkurovanie vozňov môže byť využitá aj jazdná doba súpravy vlaku do východiskovej stanice vlaku.

298. V závislosti na výške vonkajšej teploty sú doby určené na predkurovanie nasledovne:

- nižšia ako -18 °C minimálne 180 minút;
- od -12°C do -18°C maximálne 150 minút;
- od -6°C do -12°C maximálne 120 minút;
- od 0°C do -6°C maximálne 90 minút;
- od +6°C do 0°C maximálne 60 minút;
- +12°C do +6°C maximálne 30 minút.

V prípade extrémne nízkych teplôt zaistí príslušné pracovisko zodpovedné za vykonávanie THÚ (prípadne OSD podľa stanoveného spôsobu predkurovania) predĺženie doby potrebnej na predkurovanie vlastným opatrením. Počas predkurovania a dažďa musia byť všetky okná a dvere uzatvorené.

299. V prípade predkurovania vlakovej súpravy z EPZ resp. z pristaveného HKV určeného na jej predkurovanie, po následnom pripojení vlakového HKV na súpravu vlaku je doba na predkurovanie súčet týchto časov. Doba prerušenia predkurovania po pripojení vlakového HKV nesmie byť dlhšia ako 10 minút. V opačnom prípade musí byť doba potrebná na predkurovanie o tento čas predĺžená.

300. V letnom období a v závislosti na vonkajšej teplote musia byť vozne predchladzované už pri teplote nad +23 °C.

301. Neobsadené.

302. Neobsadené.



Článok 9.3 Temperovanie vozňov

303. Pod pojmom temperovanie vozňov sa rozumie udržiavanie ich vnútornej teploty tak, aby pri ich odstavení nedošlo k poškodeniu vodovodného systému z dôvodu zamrznutia alebo na vozňoch so zabudovanou funkciou temperovania nedošlo k nežiaducemu odvodneniu vodovodného systému.

304. Vozne nie je potrebné temperovať, ak sú odvodnené. Temperovanie vozňov špeciálnej stavby musí byť riešené individuálne. Vlastný postup pri temperovaní je podobný ako pri predkurovaní. Harmonogram temperovania musí byť spracovaný súčasne s harmonogramom predkurovania.

305. S temperovaním vozňov sa musí začať po skončení ich vykurovania s ohľadom na vonkajšiu teplotu nasledovne:

Vonkajšia teplota	max. doba do začiatku temperovania
0°C až -5°C	12 hodín
-5°C až -10°C	8 hodín
-10°C až -15 °C	5 hodín
pod -15 °C	1 hodina

Článok 9.4 Manipulácia s vysokonapäťovými elektrickými spojkami a elektrické vykurovanie vozňov

306. Manipuláciu s **VES** môže vykonávať:

- zamestnanec s platným preukazom „OPRÁVNENIE K POUŽÍVANIU ZÁVERNÉHO KLÚČA - 735 1 5401/33366 " s elektrotechnickou kvalifikáciou minimálne „osoba poučená“;
- rušňovodič.

Zamestnanci, vykonávajúci manipuláciu s **VES** musia pravidelne každé 3 roky absolvovať overovanie znalostí z príslušných MPBP.

307. Záverný kľúč HKV musí byť označený číslom HKV.

308. Záverný kľúč je určený na odomykanie prevádzkovej alebo slepej zásuvky ak nie je vozeň resp. súprava vozňov pripojená k EPZ alebo HKV s vypnutým elektrickým kúrením.

309. Pre manipuláciu s **VES** na súpravách s pripojeným HKV s elektrickým vykurovaním musí prevziať oprávnený zamestnanec záverný kľúč elektrického vykurovania z HKV, ktorý slúži ako symbol bez napäťového stavu. Ďalej sa musí presvedčiť, či k súprave je alebo nie je privesené iné HKV, zapojené do elektrického kúrenia.

310. Ak sú v obvode elektrického vykurovania zapojené dve alebo viac obsadených HKV, musí mať oprávnený zamestnanec pri manipulácii s **VES** vozidiel súpravy u seba záverné kľúče od všetkých obsadených HKV. Rušňovodiči ďalších HKV odovzdajú záverné kľúče od svojich HKV po predložení záverného kľúča z vedúceho HKV oprávneným zamestnancom.

V prípade, že budú vo vlaku zaradené dve HKV za sebou, pripojenie alebo odpojenie **VES** medzi nimi vykoná rušňovodič vedúceho HKV, pričom musí dodržať MPBP a zaistiť bezpečný stav, aby nedošlo k pracovnému úrazu zamestnancov.



311. Niektoré HKV cudzích železníc nie sú vybavené záverným kľúčom. Podľa ustanovení z MPBP rušňovodič príslušného HKV zaistí bezpečný stav pre manipuláciu s **VES** a až potom oznámi oprávnenému zamestnancovi, že môže začať s príslušnou činnosťou.

312. Meranie izolačného stavu priebežného vedenia sa vykonáva na všetkých osobných vozňoch iba pri periodických opravách a pri opravách vysokonapäťových zariadení.

313. Pri určených vlakoch je možné spojenie a rozpojenie **VES** vykonať súčasne dvomi zamestnancami s platným oprávnením na používanie záverného kľúča a v zmysle platných TPP. Podmienkou pre použitie tohto TPP sú prevádzky schopné rádiostanice so zaznamenávaním a archiváciou hovorov minimálne 24 hodín. V prípade nemožného dorozumenia medzi zamestnancami vykonávajúcu túto činnosť prostredníctvom rádiostanice sa vzájomné vyrozumenie musí uskutočniť osobne.

314. Neobsadené.

315. Neobsadené.

Článok 9.5 Zostavenie vlakovej súpravy

316. Do vlakov osobnej dopravy pre medzinárodnú dopravu musia byť zaradené vozne ZSSK označené značkou RIC.

Vozne ZSSK bez označenia RIC je možné prevádzkovať v medzinárodnej doprave iba na základe medzinárodných zmlúv s príslušnými ŽDP.

317. Do vlakov osobnej dopravy pre vnútroštátnu dopravu musia byť zaradené vozne, ktoré sú vybavené elektrickým vykurovacím zariadením alebo priebežným elektrickým vedením.

318. Prevádzková zásuvka ŽKV pre zásobovanie elektrickou energiou je vybavená uzáverom, ktorým sa dá veko otvoru pre vidlicu zaistiť v polohe:

- zamknutej (zatvorenej) - otvor prevádzkovej zásuvky je uzavretý;
- odomknutej (otvorenej) - v prevádzkovej zásuvke je zasunutá vidlica a ozub veka ju drží proti vypadnutiu.

Zamestnanec je povinný presvedčiť sa o stave prevádzkovej zásuvky a veka (pružina nesmie byť voľná a ozub nesmie chýbať).

Prevádzkové a slepé zásuvky na vozňoch sa neuzamykajú.

319. Neobsadené.

320. Neobsadené.

Článok 9.6 Príprava súpravy vlaku pre napájanie priebežného elektrického vedenia novo zostavenej súpravy

321. Prehliadku vykonáva oprávnený zamestnanec tak, že pred pripojením súpravy na zdroj VN sa presvedčí, či sú všetky potrebné **VES** neporušené a medzi jednotlivými vozňami vlakovej súpravy riadne prepojené. Ďalej sa presvedčí, či sú nepoužité aj nepoužiteľné **VES** riadne zasunuté v slepých zásuvkách a či sú veka nepoužitých prevádzkových zásuviek riadne uzatvorené. Skontroluje riadne uzatvorenie dverí prístrojových skriň. Zistené nedostatky musia byť ešte pred pripojením k zdroju VN odstránené.

322. Neobsadené.



Článok 9.7 Klimatizovanie, predkurovanie a vykurovanie z elektrického HKV alebo motorového HKV vybaveného elektrickým generátorom pre napájanie elektrického vykurovania vlaku

323. Vlaková súprava predkurovaná z HKV, sa neoznačuje návesťou č. 144 - „Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu“ (predpis ŽSR Z 1).

324. Pri manipulácii s **VES** sa musí postupovať podľa príslušných MPBP.

Na súpravách s priveseným HKV elektrickej trakcie sa musí oprávnený zamestnanec pred manipuláciou s **VES** pohľadom presvedčiť o stiahnutí zberačov.

Pri HKV nezávislej trakcie je dovolené začať manipuláciu s **VES** až po uplynutí 1 minúty od zastavenia spaľovacieho motora (u motorových HKV so samostatným vykurovacím agregátom počká oprávnený zamestnanec na ústne vyrozumienie rušňovodiča o vypnutí agregátu).

325. Oprávnený zamestnanec zasunie vždy **VES** vozňa do prevádzkovej zásuvky HKV. V prípade poruchy **VES** na vozni je možné použiť **VES** z HKV. O tejto skutočnosti je povinný oprávnený zamestnanec vykonávajúci manipuláciu vyrozumieť rušňovodiča.

326. Po vrátení záverného kľúča HKV rušňovodičovi nie je dovolené na súpravu vlaku pripájať ďalšie vozne a nesmie byť vykonávaná žiadna oprava na elektrickom vykurovacom zariadení vozňa. Prípadné opravy je možné vykonávať iba za podmienky, že súprava vlaku je odpojená od prúdového zdroja HKV a **VES** príslušného vozňa (vozňov) sú odpojené z oboch strán možného prepojenia.

327. Oprávnený zamestnanec požiada rušňovodiča o zapnutie stykača vlakového kúrenia a potom smerom od HKV zapína prepínače elektrického vykurovania v jednotlivých vozňoch, ak sú vypnuté.

328. V staniciach, kde nie je vozmajster resp. elektromechanik, prepínače elektrického vykurovania vo vozňoch vypína alebo zapína do činnosti rušňovodič alebo sprevádzajúci personál.

329. Po zapojení a zapnutí zdroja napájania VN kontroluje zamestnanec určený technologickým postupom správnu funkciu klimatizácie a CZE.

330. Po príchode vlakových súprav s obratom nad 24 hodín alebo pri vyradení vozňa je nutné vypnúť vypínače elektrického vykurovania.

331. Neobsadené.

332. Neobsadené.

Článok 9.8 Klimatizovanie, predkurovanie a vykurovanie z elektrického predkurovacieho zariadenia

333. Pre elektrické predkurovacie zariadenie (ďalej len EPZ) musia byť vypracované MPBP, ktoré tvoria prílohu Prevádzkového poriadku stanice alebo Prevádzkového poriadku príslušného pracoviska. **Postup pri napájaní súprav VN z EPZ sa riadi podľa týchto MPBP.** Harmonogram pristavovania jednotlivých vozňov alebo súprav vlakov na zásobovanie elektrickou energiou prostredníctvom EPZ stanovuje technologický postup.

334. Používanie EPZ na zásobovanie elektrickou energiou jednotlivých vozňov alebo súprav vlakov je dovolené iba v prípade, ak tieto sú ešte pred spojením **VES** zaistené proti pohybu v zmysle ustanovení predpisu ŽSR Z1, Prevádzkového poriadku stanice alebo Prevádzkového poriadku príslušného pracoviska. Po pripojení **VES** EPZ so ŽKV a súhlase zamestnanca určeného MPBP s napájaním prostredníctvom EPZ musia byť



vozne alebo súprava vlaku ešte pred pripojením zdroja VN označená Návesťou 144 – „Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu“ v zmysle ustanovení predpisu ŽSR Z1. Takto označená musí zostať až do odpojenia **VES** od EPZ.

335. Určený zamestnanec s príslušným oprávnením zapína vykurovanie v jednotlivých vozňoch smerom od EPZ ku koncu súpravy ak je vypnuté. Pripojovanie, odpojovanie alebo oprava vozňov počas pripojenia VN z EPZ je zakázané.

336. Počas používania zdroja VN z EPZ nesmie byť vozeň alebo súprava vlaku spojená **VES** z HKV.

337. K pripojeniu alebo odpojeniu **VES** jednotlivých vozňov resp. vlakovej súpravy môže byť použitý iba záverný kľúč z príslušného EPZ.

338. Neobsadené.

339. Neobsadené.

340. Neobsadené.

Článok 9.9 Pripájanie a odpájanie vysokonapäťových elektrických spojok rušňovodičom

341. Rušňovodič vykonáva pripájanie a odpájanie **VES** a ostatných elektrických vodičov medzi HKV a vlakovou súpravou a **medzi jednotlivými koľajovými vozidlami radenými vo vlakovej súprave** v staniciach, ktoré sú určené TPP a Prevádzkovými poriadkami stanice.

342. V prípade predkurovania, predchladzovania a vykurovania v ŽST, je rušňovodič povinný sa po pripojení **VES** medzi HKV a súpravou vlaku presvedčiť o zapnutí prepínačov elektrického vykurovania vo vozňoch. Vypnutý vozeň musí zapnúť.

343. Neobsadené.

344. Neobsadené.

Článok 9.10 Činnosť rušňovodiča pri jeho nástupe s HKV na odstavenú súpravu, respektíve nástupe na HKV s odstavenou súpravou

345. Rušňovodič v staniciach určených TPP po privesení HKV na vlak, sa najskôr pohľadom presvedčí o správnom pripojení **VES** medzi vozňami vlaku. Pri dodržaní všetkých bezpečnostných opatrení potom vykoná zasunutie **VES** vozňa do prevádzkovej zásuvky rušňa. Po jej pripojení zapne na HKV spínač vlakového kúrenia. Po zapnutí spínača vlakového kúrenia na HKV prechodom cez všetky vozne preverí zapnutie prepínačov elektrického vykurovania (v prípade vypnutého tento zapne), ako aj funkčnosť elektrického kúrenia. V prípade nástupu na HKV pripojeného na odstavenú súpravu, skontroluje pripojenie **VES** aj medzi súpravou vlaku a HKV.

346. Neobsadené.

Článok 9.11 Ukončenie predkurovania

347. **VES** sa odpojí z prevádzkovej zásuvky HKV a zasunie sa do slepej zásuvky vozňa. Slepá zásuvka sa neuzamyká. Vykurovanie z EPZ sa ukončí podľa ustanovení MPBP príslušného pracoviska. Návesť 144 „Vozidlá sú pripojené k elektrickému predkurovaciemu zariadeniu“ odoberie zamestnanec, ktorý súpravu odpájal z EPZ na oboch koncoch súpravy.

348. Neobsadené.



Článok 9.12 Parné kúrenie

349. Parné kúrenie musí byť prevádzkyschopné a udržiava sa iba na určených vozňoch ZSSK (vozne pre medzinárodnú dopravu) podľa kurzov EWP.

350. Neobsadené.

Článok 9.13 Individuálne kúrenie

351. Zariadenia na individuálne vykurovanie vozňov (kachle, teplovodné kotly, naftový teplovodný alebo teplovzdušný agregát) môžu obsluhovať iba oprávnení zamestnanci podľa návodov na ich obsluhu podľa výrobcu týchto zariadení.

V prípade potreby predkurovania alebo temperovania vozňov špeciálnej stavby prostredníctvom zariadenia na individuálne vykurovanie, zodpovedajú za túto činnosť zamestnanci prevádzkovateľa tohto vozňa, ak nie je dohodou so ZSSK určené inak.

352. Za správnu obsluhu zariadení na individuálne vykurovanie počas jazdy vlaku zodpovedajú oprávnení zamestnanci prevádzkovateľa vozňa alebo sprevádzajúci personál. Každú zistenú chybu alebo úbytok na individuálnom vykurovacom zariadení zamestnanci prevádzkovateľa vozňa alebo sprevádzajúci personál zaznamená zápisom do Knihy vozňa – 735 1 5373/33363.

353. Neobsadené.

Článok 9.14 Osvetlenie

354. Sprevádzajúci personál je povinný zapnúť na polovičné osvetlenie súpravu pri pristavení vlaku k nástupu cestujúcich a na plný výkon zapne osvetlenie 10 minút pred odchodom vlaku. Začiatok vnútorného osvetľovania vozňov sa riadi podľa viditeľnosti. Za jazdy vlaku zapína a vypína sprevádzajúci personál osvetlenie podľa potreby (za zhoršených poveternostných podmienok, viditeľnosti).

355. Sprevádzajúci personál je povinný vypnúť osvetlenie vozňov zaradených vo vlaku v prípade, ak je obrat súpravy dlhší ako 30 minút. Po ukončení jazdy vlaku je sprevádzajúci personál povinný vypnúť osvetlenie celej súpravy vrátane návestných svetidiel.

356. Neobsadené.

Článok 9.15 Dodatočné ustanovenia

357. V prípade poškodenia **VES** alebo prevádzkovej zásuvky počas jazdy vlaku musí byť vozeň zabezpečený tak, že:

- **VES** je zasunutá a upevnená v slepej zásuvke;
- **VES** odobraná a otvor v prevádzkovej zásuvke vhodným spôsobom zaslepený;
- prevádzkové zásuvky sú zabezpečené tak, aby ich nebolo možné použiť.

Ak je možné prepojiť vozne v súprave vlaku prostredníctvom **VES** na opačnej strane, môže byť vozeň s takýmto poškodením použitý i na cestu späť do najbližšej stanice s pracoviskom ZSSK zodpovedným za vykonávanie THÚ za dodržania podmienky, že toto poškodenie neohrozi bezpečnosť cestujúcich, nehrozi nebezpečenstvo požiaru, prípadne poškodenie elektrického zariadenia. Ak toto nie je možné dodržať, vozeň musí byť z vlaku vyradený alebo preradený na koniec vlaku.

Ak počas jazdy vlaku vznikne chyba na priebežnom vedení, ktorá spôsobuje neschopnosť napájania vozňov radených za poškodeným vozňom alebo neschopnosť napájania celého vlaku, je nutné vozeň v najbližšej vhodnej stanici preradiť na koniec



vlakú a odpojiť ho od priebežného elektrického vedenia. V konečnej stanici vlaku musí byť vozeň vyradený.

358. Vozeň ZSSK s nefunkčným kúrením alebo klimatizáciou musí byť vo východiskovej stanici vlaku obsadenej pracoviskom ZSSK zodpovedným za vykonávanie THÚ zo súpravy vyradený.

359. Kontrola zapnutia prepínačov elektrického vykurovania a správnej funkcie elektrického kúrenia sa na súpravách vlakov ZSSK pri výmene HKV (preprahy, obiehajúce súpravy a podobne) nevykonáva.

360. Neobsadené.

361. Neobsadené.

362. Neobsadené.

363. Neobsadené.



10. ÚDRŽBA VOZŇOV

Článok 10.1 Starostlivosť o vozne v prevádzke

364. Starostlivosť o vozne ZSSK a ich prevádzkyschopnosť, technické kontroly, prehliadky vozňov a ich údržba sa riadi ustanoveniami Vyhlášky č. 351/2010 Z. z., príslušnými predpismi, smernicami, technologickými postupmi a zborníkmi výkonových noriem ZSSK pre jednotlivé rady.

365. Starostlivosť o vozne ZSSK a ich prevádzkyschopnosť zabezpečuje ECM prostredníctvom zamestnancov ZSSK a cudzích fyzických alebo právnických osôb na základe uzatvorenej zmluvy.

366. Všetky vozne ZSSK zaradené v prevádzke musia mať platnú technickú kontrolu stanovenú Vyhláškou č. 351/2010 Z. z. Lehota platnosti technickej kontroly **nesmie byť prekročená**. Platnosť technickej kontroly je vyznačená na pozdĺžniku.

Príklad:

1,5	REV	Tr	12.05.13
-----	-----	----	----------

- číslo „1,5“ – značí platnosť vykonanej opravy v rokoch;
- REV – označenie technickej kontroly;
- Tr – značka OV, OOR, ktorá technickú kontrolu vykonala;
- 12.05.13 – dátum vykonania technickej kontroly.

367. Vykonanie periodických opráv je vyznačené dátumom v mriežke na čelách vozňa.

Príklad:

R1	NZ	12.01.13
R2	NZ	10.01.10
R3	Tr	14.11.97
R4	Btz	30.11.82

368. Na vozňoch nie je dovolené prekročenie termínu plánovanej medzidobej opravy R1.

369. Polepovanie osobných vozňov, ktoré majú byť pristavené do periodických prehliadok alebo opráv, vykonávajú vozmajstri (zamestnanci ZSSK s predpísanou odbornou spôsobilosťou) podľa spracovaného harmonogramu a v spolupráci s majstrom pre vozne príslušného PS v zmysle dokumentu 2_71_UP – Organizácia práce a hospodárenie s osobnými vozňami (aktuálne platné znenie).

370. Neobsadené.

Článok 10.2 Doprava vozňov na prehliadku alebo opravu

371. Osobné vozne sa dopravujú do OV alebo OOR prednostne vlakmi osobnej dopravy.



372. Pred odoslaním do opravy musia byť osobné vozne polepené príslušnými nálepkami, vyčistené v rozsahu redukovaného čistenia, riadne uzamknuté a pri odosielaní do OOR zaplombované. Odpadové nádrže vákuových toaliet musia byť riadne vyprázdnené a pri odosielaní do OOR dezinfikované.

373. O podmienkach dopravy a prípadných obmedzeniach môže podľa ustanovení tohto predpisu rozhodnúť iba vozmajster.

374. Neobsadené.

Článok 10.3 Posudzovanie vozňov po nebezpečnej manipulácii

375. Za nebezpečnú manipuláciu so železničným vozňom sa považuje každý prípad, pri ktorom bolo s vozňom manipulované tak nebezpečne, že existuje možnosť vzniku nebezpečných porúch konštrukcie vozňového rámu, skrine vozňa, ložísk, dvojkolesia, špeciálneho vybavenia vozňov a podobne, ktoré nie je možné technickou prehliadkou v prevádzke zistiť. Každý vozeň po nebezpečnej manipulácii musí byť na mieste premeraný a prehliadnutý.

Za nebezpečnú manipuláciu sa považuje:

- a) vykoľajenie vozňa, keď aspoň jedno koleso opustilo i krátkodobo temeno hlavy koľajnice alebo prešlo cez nepoddajný predmet vyšší ako 3 cm (nabehnutie na zarážku alebo prípady, kedy koleso opustí temeno hlavy koľajnice v koľajových brzdách sa nepovažuje za takúto manipuláciu);
- b) náraz vozňa i cez nárazníky na prekážku alebo iné koľajové vozidlo rýchlosťou vyššou ako 5,5 km.h⁻¹;
- c) prekročenie maximálnej hmotnosti nákladu na dĺžku vozňa alebo jednotkovú plochu podlahy, preťaženie vozňa, podvozku, dvojkolesia alebo kolesa o viac ako 5 % ako je dovolené zaťaženie;
- d) voľný pád kompaktného tuhého predmetu na podlahu vozňa s energiou zodpovedajúce pádu predmetu o hmotnosti aspoň 30 kg z výšky 3m;
- e) ťahanie alebo tlačenie vozňa pôsobením sily na iné ako k tomu sú určené diely o veľkosti a smeru prevyšujúcu ich dovolené namáhanie;
- f) násilné odstraňovanie plastických deformácií kostry alebo spodku vozňa;
- g) prejedenie cez zväžný pahorok s vozňom, u ktorého spustenie je obmedzené alebo zakázané;
- h) pôsobenie agresívnych médií.

376. Každý vozeň po nebezpečnej manipulácii musí byť vyradený z prevádzky, prehliadnutý a premeraný v OV alebo OOR. Každý vykoľajený vozeň musí byť vyradený z prevádzky, polepený nálepkami „NESMIE OPUSTIŤ STANICU PRE TECHNICKÚ CHYBU 735 1 5324/33151“ a na mieste vykoľajenia ho musí prehliadnúť a premerať vozmajster ZSSK resp. zamestnanec s príslušnou odbornou spôsobilosťou. Vykoľajený vozeň musí byť odborne nakoľajený.

377. Vykoľajený vozeň, na ktorom nebola zistená žiadna z technických porúch uvedených v tomto predpise a bol premeraný, môže byť dopravený polepený nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ do OV alebo OOR s nápisom „ Vykoľajený – najvyššia dovolená rýchlosť max. 50 km.h⁻¹“.

378. Vykoľajené vozne s technickými chybami sa dopravujú zníženou rýchlosťou alebo samostatnou jazdou polepené nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“. Podľa rozsahu poškodenia môže byť rýchlosť obmedzená do rýchlosti max. 50 km.h⁻¹.



379. Nebezpečná manipulácia s vozňom je dôvodom na okamžité vyradenie vozňa z prevádzky a musí byť nahlásená zamestnancom výkonných pracovísk SelUO resp. PS alebo Pr. Zamestnanec s príslušnou odbornou spôsobilosťou pri prehliadke vozňa po nebezpečnej manipulácii prehliadne a premeria jednotlivé konštrukčné časti (podľa povahy nebezpečnej manipulácie). Vozne, na ktorých sa premeraním dvojkolesia nezistili hodnoty odlišné od predpísaných hodnôt uvedených v časti tohto predpisu o dvojkolesí, môžu byť dopravované osobnými vlakmi do domovskej stanice polepené nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ a následne odoslané do OV alebo OOR.

380. Zamestnanec s príslušnou odbornou spôsobilosťou stanoví podmienky dopravy. Pokiaľ nie je možné vozeň dopraviť ani s obmedzeniami uvedenými v tomto predpise, musí byť spôsob jeho dopravy určený individuálne.

Pokiaľ nie je možné dopraviť vozeň ani za zvláštnych podmienok, musí byť prepravený na inom vozni, prípadne zrušený na mieste.

381. Vozne, na ktorých vznikla technická chyba nebezpečnou manipuláciou, musia byť dopravené, polepené nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ s doplneným textom „PO NEBEZPEČNEJ MANIPULÁCII“. Prípadné obmedzenia pri doprave, napríklad určenie najvyššej dovolenej rýchlosti, radiť „AKO POSLEDNÝ“ a podobne musia byť vyznačené na základe zistení z technickej prehliadky na nálepke „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“.

382. Ďalej sa po nebezpečnej manipulácii postupuje v zmysle ustanovení predpisu V 69.

383. Neobsadené.

384. Neobsadené.

Článok 10.4 Zaobchádzanie s vozňami s horúcimi alebo hlučnými ložiskami

385. V prípade zistenia horúcobežnosti ložiska alebo hlučnosti nápravového ložiska, musí byť ihneď doprava vozňa s takýmto ložiskom prerušená bez ohľadu na to, kde sa vozeň nachádza. Každé horúcobežné alebo hlučné ložisko musí byť prehliadnuté vozmajstrom alebo vlakovým personálom, ktorý rozhodne o podmienkach ďalšej manipulácie s vozňom.

386. Na vozni, ktorý bol vyradený z vlaku pre horúcobežnosť ložiska, musí byť toto ložisko označené (vozmajster – bielou kriedou, vlakový personál – záznamom v nPOP) a pri oprave musia byť vždy prehliadnuté i všetky ostatné ložiská v ložiskových skriniach.

387. Neobsadené.

Článok 10.5 Zaobchádzanie s vozňami v záručnej dobe

388. Opravca alebo zhotoviteľ je zodpovedný v rozsahu platných zmlúv za technický stav dodaných vozňov a vozňových súčastí v ich záručnej dobe.

389. Vzniknuté poruchy na vozňoch v záručnej dobe môžu odstraňovať zamestnanci ZSSK iba so súhlasom opravcu alebo zhotoviteľa.

390. Neobsadené.

Článok 10.6 Opravy vozňov cudzích ŽDP

391. Opravy poškodených vozňov cudzích ŽDP v medzinárodnej doprave RIC vykonáva zásadne vlastnícka (zaraditeľská) železnica.



392. Podmienky pre zabezpečenie dopravy poškodeného vozňa cudzieho ŽDP jeho vlastníkovi:

- a) ZSSK môže vykonať iba opravu v takom rozsahu, aby bol poškodený vozeň schopný dopravy; vozeň musí byť polepený nálepkami podľa RIC;
- b) ťažko poškodené vozne je možné odoslať iba po prerokovaní oprávneného odborného útvaru ZSSK a so súhlasom cudzieho ŽDP; vozeň musí byť polepený nálepkami podľa RIC;
- c) po vyradení vozňov cudzieho ŽDP z prevádzky pre technickú chybu a jeho polepení príslušnými nálepkami musí vozmajster ihneď oznámiť túto skutočnosť majstrovi pre opravy a majstrovi pre vozne; prostredníctvom PEZ do rubriky poznámka zaznamená údaje o čase vyradenia vozňa cudzieho ŽDP a priezviskách zamestnancov, ktorým vyradenie oznámil.

393. V prípade, ak sa po pristavení vozňa cudzieho ŽDP na opravu zistí, že na opravu sú potrebné náhradné súčiastky je potrebné tieto vyžiadať od vlastníckeho ŽDP žiadankou Vzor „H“ vypísanou podľa predtlaču. Pri opravách vozňov cudzích ŽDP nesmie používajúci ŽDP meniť konštrukciu vozňov.

394. Poškodené vozne cudzích ŽDP pri nehodách, živelných pohromách a podobne, ktoré nie sú vzhľadom k rozsahu svojho poškodenia schopné zaradenia do vlaku bez obmedzenia, je možné odoslať vlastníkovi iba po prerokovaní oprávneného odborného útvaru ZSSK a so súhlasom vlastníckeho ŽDP. Vozeň musí byť polepený nálepkami podľa RIC.

Pri doprave do PPS vozmajster resp. zamestnanec ZSSK s predpísanou odbornou spôsobilosťou stanoví prípadné obmedzenia.

395. Preberajúci ŽDP a ostatné železnice po tratiach ktorých bude takýto vozeň dopravovaný, musia byť s touto skutočnosťou oboznámené. Prvý preberajúci ŽDP záväzne rozhodne o tom, či je vozeň bez ohrozenia bezpečnosti dopravy spôsobilý k ďalšej jazde po jej tratiach a tratiach ďalších tranzitných železníc.

396. Po prerokovaní oprávneného odborného útvaru ZSSK a so súhlasom vlastníckeho ŽDP sa postupuje aj pri preprave ťažko poškodených vozňov naložených na iných vozňoch a ťažko poškodených podvozkov. Vozne musia byť polepené nálepkami **Vzor L (červený)**, podvozok sa polepuje nálepkami každý zvlášť.

397. Ak susedný ŽDP ponúka ZSSK k prevzatíu vozeň, ktorý nie je vzhľadom k svojmu rozsiahlemu poškodeniu schopný bežného zaradenia do vlaku bez obmedzení, smie byť prevzatý iba s písomným súhlasom oprávneného odborného útvaru ZSSK. Na vozni ZSSK ako i na tranzitnom vozni cudzieho ŽDP musí byť vždy overené, či podmienky súhlasu zodpovedajú stavu vozňa. Pokiaľ je ZSSK prvým preberajúcim ŽDP, musí záväzne rozhodnúť, či je vozeň spôsobilý dopravy i na tratiach ďalších železníc.

398. Poškodené vozne (prípadne podvozky) ZSSK, polepené nálepkami podľa RIC a prevzaté v PPS od zahraničných železníc, polepí vozmajster nálepkami „NEOBSADZOVAŤ 735 1 5320/33149“ na opravu do OV alebo OOR.

399. Neobsadené.

400. Neobsadené.



Článok 10.7 Zaobchádzanie s deponovanými vozňami, vozňami na zrušenie

401. Pred dopravou deponovaných vozňov, prípadne vozňov zrušených alebo navrhnutých na zrušenie, odosielaných na miesto likvidácie, musí byť preverený ich technický stav technickou prehliadkou alebo bezpečnostnou technickou prehliadkou.

402. Neobsadené.

403. Neobsadené.



11. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 11.1 Záver

404. Dňom účinnosti tohto predpisu sa ruší Predpis ZSSK V 62 2_25_OIK_v3, s účinnosťou od 01.02.2018, všetky k nemu vydané zmeny, opatrenia a metodické pokyny.



12. SÚVISIACE ZÁKONY, NORMY

Článok 12.1 Všeobecne záväzné právne predpisy

Zákon NR SR č.513/2009 Z. z. zo dňa 28.10.2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení.

Zákon NR SR č.514/2009 Z. z. zo dňa 28.10.2009 o doprave na dráhach v platnom znení.

Vyhláška 351/2010 Z. z. – Vyhláška MDPT zo dňa 19.8.2010 o dopravnom poriadku dráh v platnom znení.

Vyhláška 205/2010 Z. z. – Vyhláška o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v platnom znení.

Článok 12.2 Medzinárodné dohovory

Dohovor o výmene a používaní osobných vozidiel v medzinárodnej doprave (RIC).

Článok 12.3 Súvisiace externé a interné rezortné predpisy, smernice (dokumentácia)

ŽSR Z 1	Pravidlá železničnej prevádzky
ŽSR Z 17	Nehody a mimoriadne udalosti
ŽSR Z 2	Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR
Smernica 2_175_ORLZ	Výcvikový a skúšobný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.
ŽSR S 66	Základný predpis pre priestorovú priechodnosť vozňov na dráhach celoštátnych dráh
ŽSR V 20/22	Technologický predpis pre údržbu a opravy akumulátorových batérií koľajových vozidiel
ŽSR V 64	Rušenie, rozkladanie a prevody zrušených železničných vozidiel a kontajnerov
ZSSK V 66	Opravy železničných vozňov pre osobnú dopravu
ŽSR V 66/14	Opravy salónnych vozňov
ZSSK V 68	Periodické opravy osobných vozňov
ŽSR V 69	Posudzovanie a opravy železničných vozňov po nebezpečnej manipulácii
ZSSK V 15/I.	Prevádzka a obsluha brzdových zariadení železničných koľajových vozidiel

Článok 12.4 Služobné rukoväte

SR 15 (V) – Popis brzd železničných vozidiel.

SR 25 (V) – Smernice pre opravy a údržbu podvozkov osobných vozňov typu GP 200.

SR 26 (V) – Smernice pre opravy a údržbu kotúčovej brzdy osobných vozňov.

Článok 12.5 Normy

STN 01 8510 – Názvoslovie služobného odvetvia železničnej dopravy a prepravy.

STN 28 0312 – Obrisy pre koľajové vozidlá s rozchodom 1 435 mm a 1 520 mm.

STN 28 0315 – Priechodné prierezy celoštátnych tratí a vlečiek s rozchodom koľají 1 435 mm a 1 520 mm.

STN 34 3100 – Bezpečnostné predpisy pre obsluhu a prácu na elektrických zariadeniach.



STN 34 3108 – Bezpečnostné predpisy o zaobchádzaní s elektrickým zariadením oboznámenými pracovníkmi.

STN 34 3109 – Bezpečnostné predpisy pre činnosť na trakčnom vedení a v jeho blízkosti.

Výnimka č. 41/91 – O 210 zo dňa 04.10.1991 z článkov 37 a 38 z ČSN 34 3109 udelená Federálnym ministerstvom dopravy.

STN 34 1515 – Vozidlový park Ochranné opatrenia vzťahujúce sa na elektrické ohrozenie.

STN 34 3110 – Bezpečnostné predpisy pre obsluhu a prácu na elektrických zariadeniach v pojazdných prostriedkoch.

TNŽ 28 0001 – Názvoslovie železničných koľajových vozidiel.

TNŽ 28 0004 – Názvy súčiastok osobných a nákladných železničných vozňov.

TNŽ 28 0007 – Názvoslovie súčastí brzdového zariadenia.

TNŽ 28 0080 – Vonkajšie označenie osobných, motorových a elektrických vozňov a jednotiek.

TNŽ 28 0091 – Vnútorné označenie osobných, motorových a elektrických vozňov a jednotiek.

TNŽ 34 1560 – Zariadenia elektrického vykurovania železničných vozňov.