

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.



Predpis

Prevádzkovanie železničnej dopravy v podmienkach ZSSK
ZSSK D 2
2_ 75_OIK_v1

Účinnosť od 01.09.2022

Spracovateľ/kontakt: Mgr. Marián Václavík, 945/5310 Mgr. Pavol Valek, 933/4439	Podpis: Václavík v.r. Valek v.r.	Dňa: 20.06.2022 20.06.2022
Schválil: Ing. Roman Koreň Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ	Podpis: Koreň v.r.	Dňa: 21.6.2022
Gestorský útvar: Odbor inšpekcie a kontroly	Garant: Riaditeľ OIK	Uloženie originálu: OIK
Rozdeľovník: IA, KGR, ORLZ, OIK, UP, UU, SeTT, SePP, SeRP, SeUO, SeEUO, DP Na vedomie: MDV SR, DÚ, GR ŽSR, UIVP ŽSR, ZSSKC		

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	6
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	7
ZOZNAM A VYSVETLENIE POUŽITÝCH SKRATIEK A POJMOV	9
1. ÚVODNÉ USTANOVENIA	11
Článok 1.1 Účel predpisu.....	11
Článok 1.2 Základné pojmy.....	11
Článok 1.3 Všeobecné pravidlá pre výkon dopravnej služby	13
2. ORGANIZOVANIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY.....	15
Článok 2.1 Všeobecné ustanovenia.....	15
Článok 2.2 Postup pri jazde vlaku odklonom.....	15
Článok 2.3 Posun zamestnancami ZSSK v obvode železničných staníc ŽSR	15
Článok 2.4 Zodpovednosť za odistenie odstavených vozidiel pred ich uvedením do pohybu	15
Článok 2.5 Používanie zarážok z HKV na zaistenie vozidiel proti samovoľnému pohybu..	15
Článok 2.6 Aktívne odstavenie vozidiel, všeobecné ustanovenie	16
Článok 2.7 Aktívne odstavenie vozidiel, na koľajach ŽSR.....	16
Článok 2.8 Nedostatočné brzdiace percentá.....	17
3. PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY	18
Článok 3.1 Použitie a doprava koľajových vozidiel	18
Článok 3.2 Radenie vlaku s vlakovým HKV	18
Článok 3.3 Zostava a brzdenie vlaku.....	18
Článok 3.4 Prehliadky ŽKV a vlakov	18
Článok 3.5 Obmedzenie ťažnej sily pri radení vozidiel ľahkej stavby.....	19
Článok 3.6 Postup pri poklese napätia v trakčnom vedení pod dovolenú hodnotu	19
4. OBSADENIE VLAKU	20
Článok 4.1 Obsadenie stanovišta vedúceho HKV	20



Článok 4.2	Obsadenie stanovišťa rušňovodiča vedúceho vozidla pri vlakoch s prepravou cestujúcich s poruchou VZ	20
Článok 4.3	Vlak s prepravou cestujúcich obsadený len rušňovodičom.....	20
Článok 4.4	Vlak s prepravou cestujúcich obsadený len rušňovodičom na tratiach so spracovanou technológiou pre jazdu vlaku obsadeného len rušňovodičom.	21
Článok 4.5	Vlak s prepravou cestujúcich mimoriadne obsadený len rušňovodičom na tratiach bez spracovanej technológie pre jazdu vlaku obsadeného len rušňovodičom.....	21
Článok 4.6	Obsadenie vlaku bez prepravy cestujúcich	22
Článok 4.7	Obsadenie vlaku sprevádzajúcim personálom	22
5.	POVINNOSTI VLAKOVÉHO PERSONÁLU.....	23
Článok 5.1	Všeobecné ustanovenia.....	23
Článok 5.2	Povinnosti vlakového personálu pri odchode vlaku.....	23
Článok 5.3	Návesti pri výprave vlaku	23
Článok 5.4	Výprava vlaku.....	25
Článok 5.5	Postup pri výprave vlaku s aktívnym systémom TBo	25
Článok 5.6	Čas odchodu vlaku a zodpovednosť za čas odchodu vlaku	25
Článok 5.7	Postup vlakového personálu vlaku pri zistení otvorenia nástupných dverí počas jazdy vlaku.....	26
Článok 5.8	Premostenie núdzovej brzdy.....	27
Článok 5.9	Povinnosti vlakového personálu vlaku pri zastavení vlaku na širšej trati.....	27
Článok 5.10	Postup pri zistení poruchy v označení konca vlaku	27
Článok 5.11	Vlaková dokumentácia.....	28
6.	DOPLŇUJÚCE POSTUPY PO MIMORIADNOM ZASTAVENÍ VLAKU.....	29
Článok 6.1	Všeobecné ustanovenie.....	29
Článok 6.2	Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich bez obsluhy nástupných dverí zo stanovišťa rušňovodiča vedúceho vozidla, po posúdení rušňovodičom, že vlak zastavil čo i len časťou určenou pre výstup a nástup cestujúcich v priestore nástupišťa.....	29

Článok 6.3	Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich s obsluhou nástupných dverí zo stanovišta rušňovodiča vedúceho vozidla po posúdení rušňovodičom, že vlak zastavil čo i len časťou určenou pre výstup a nástup cestujúcich v priestore nástupišťa.....	30
Článok 6.4	Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich s obsluhou nástupných dverí zo stanovišta rušňovodiča.	30
Článok 6.5	Postup vlakového personálu pri vlaku s prepravou cestujúcich pri mimoriadnom zastavení vlaku bez potreby výpravy vlaku s aktívnym systémom TBo	30
Článok 6.6	Postup vlakového personálu pri vlaku s prepravou cestujúcich pri mimoriadnom zastavení vlaku v priestore pre nástup a výstup cestujúcich a v prípadoch vyžadujúcich výpravu vlaku s aktívnym systémom TBo.....	30
Článok 6.7	Predčasné zastavenie s vlakom bez ovládania dverí zo stanovišta rušňovodiča	31
7.	MIMORIADNE PRECHODENIE ZASTÁVKY S POVOLENÝM ZASTAVENÍM NA ZNAMENIE	32
Článok 7.1	Vlaky osobnej dopravy mimoriadne prechodiace zastávky s povoleným zastavením na znamenie.....	32
8.	ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	34
Článok 8.1	Zrušené predpisy, technologické postupy, opatrenia, smernice	34
	SÚVISIACE PREDPISY A NORMY	34
	PREDPISY A INÉ DOKUMENTY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE	35

Prílohy:

Príloha č.1	Podmienky prepravy nečinných a neobsadených HKV
Príloha č.2	Prehľad podmienok prepravy, radenia motorových vozňov a jednotiek
Príloha č.3	Postupy pre odchod vlaku pri mimoriadnostiach
Príloha č.4	Postup pri mimoriadnostiach pri vlaku s prepravou cestujúcich obsadeného len rušňovodičom
Príloha č.5	Postupy pri riešení následkov nehody, mimoriadnej udalosti, mimoriadnej situácie a bezpečnostného incidentu



SLEDOVANIE VYDANÍ A ZMIEN DOKUMENTU

Číslo vydania	Popis	Účinnosť
1	Prvotné spracovanie	01.09.2022

Záznam o zmenách ¹⁾

Číslo zmeny	Účinnosť	Opravil dňa	Podpis	Poznámka
1	1.6.2023			bod 151 - 154

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



ROZSAH ZNALOSTÍ

Odborná spôsobilosť	Rozsah znalostí
OS 3 *)	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 32-34, 46, 53-57, 59-64, 66, 72, 74-76, 89-91, 93-114, 116-126, 128-130, 132-138, 140-148, 150-154. Príloha: 3,5 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 36-38, 47, 48, 49, 83-88, 157 Príloha 4
OS 17	Úplná: 1-4, 6-21, 22-25, 33-34. Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 37,38
OS 24 B1*)	Úplná
OS 51	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 34, 50, 53, 54, 59, 60, 61-64, 93 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov
ORK 1	Úplná Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, príloha 1,2,4,5
ORK 1D	Úplná Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, príloha 1,2,
ORK 2	Úplná Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, príloha 1,2,3,4, 5
ORK 3	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 32-34, 36-44, 46-51, 53-57, 59-64, 66-69, 71-81, 83-91, 93-114, 116-126, 128-130, 132-148, 150-154, príloha 1,2,3,4,5 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov článok,
ORK 4	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 32-34, 46-51, 53-55, 59-64, 66, 71-76, 85-91, 93-114, 116-126, 128-130, 132-148, 150-154 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 157, Príloha: 1 ,2,3, 4, 5
ORK 5	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 32-34, 36-44, 46-51, 53-57, 59-64, 66-69, 71-81, 83-91, 93, 117-120, 124, 130, Príloha: 1 ,2, 4, 5 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov článok: 94-114, 116, 121-126, 128, 129, 132-148, 150-154, 157 Príloha: 3,
ORK 6	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 32-34, 46- 51, 53-57, 59-64, 66, 71-76, 85-87, 90-91, 93-114, 116-126, 128-130, 132-148, 150-154 Príloha 5 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 157, Príloha 3, 4.
ORK 7	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 39-44, 46-51, 53- 57, 59-64, 66, 71-81, 83-91, 93-97, 117-124, 130. Príloha 4 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 53-55, 157
ORK 8	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 34, 53, 54, 59, 61-64, 77, 78. Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 157
ORK 9	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 34, 49, 53-57, 59-60, 61-64.



	Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 42-44, Príloha 1,2
ORK 10	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 36-44, 53-55, 59, 60, 61-64, 71, 72, 93, Príloha 1,2 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 42-44, 157
ORK 11	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 33-34, 36-44, 53-55, 59, 60, 61-64. Príloha: 1,2 Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 157
ORK 12	Úplná: 1-4, 6-21, 22-26, 28-30, 33-34, 36-44, 46-51, 53-57, 59, 61-64. Informatívna: Zoznam použitých skratiek a pojmov, 157
Zamestnanci UIVP vykonávajúci skúšky a odborné vzdelávanie zamestnancov ZSSK	Úplná
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.

**) predpis daný do osobného používania v elektronickej forme*



ZOZNAM A VYSVETLENIE POUŽITÝCH SKRATIEK A POJMOV

AO	Aktívne odstavenie
BŽD	Bezpečnosť železničnej dopravy
DOT	Diaľkovo obsluhovaná trať
DP	Depo Poprad
GR	Generálne riaditeľstvo
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
OSD	Oblasťná správa depa
PEZ	Pridelené prenosné elektronické zariadenie slúžiace na prenos, príjem a zobrazovanie údajov (dáta, hovory) prostredníctvom komunikačného kanála
PMD	Posun medzi dopravňami
PP	Prevádzkový poriadok
Pr	Pracovisko
PS	Pracovisko stanice
RI	Rušňovodič inštruktor
RV	Riadiaci vozeň
SSOD	Selektívne stranové odblokovanie dverí
SePP	Sekcia prípravy prevádzky
SeRP	Sekcia riadenia prevádzky
SpP	Sprevádzajúci personál
SR	Slovenská republika
SVOD	Súpis vlaku osobnej dopravy
TBo	Systém centrálného zatvárania, blokovania a odblokovania nástupných dverí vozňov od nulovej rýchlosti na oboch stranách súpravy vlaku.
TP 100	Posun zamestnancami Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. v obvode železničných staníc Železníc Slovenskej republiky (2_100_UP – aktuálne znenie)
TTP	Tabuľky traťových pomerov
V1	Predpis ZSSK Organizácia práce určených pracovísk ZSSK (2_46_OIK - aktuálne znenie)
V2	Predpis ZSSK Výkon činnosti rušňovodiča (2_39_OIK - aktuálne znenie)
V3	Predpis ZSSK Výkon činnosti rušňovodič – inštruktor (2_31_OIK – aktuálne znenie)



V8	Predpis ZSSK Prevádzka a obsluha rýchlomerov (2_33_OIK – aktuálne znenie)
V10	Predpis ZSSK Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu (2_40_OIK – aktuálne znenie)
V15/I	Predpis ZSSK Prevádzka a obsluha brzdových zariadení železničných koľajových vozidiel (2_26_OIK – aktuálne platné znenie)
V25	Predpis ZSSK Údržba hnacích koľajových vozidiel, elektrických a motorových vozňov, jednotiek, prípojných, vložených a riadiacich vozňov (2_19_OIK – aktuálne znenie)
V62	Predpis ZSSK Prevádzkovo technické podmienky železničných osobných vozňov (2_25_OIK - aktuálne znenie)
VSP	Smernica Výcvikový a skúšobný poriadok ZSSK
VZ	Vlakový zabezpečovač
ZCP	Zošitový cestovný poriadok
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽKV	Železničné koľajové vozidlo
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽSR Z1	Pravidlá železničnej prevádzky
ŽSR Z3	Odborná spôsobilosť na ŽSR
ŽST	Železničná stanica



1. ÚVODNÉ USTANOVENIA

Článok 1.1 Účel predpisu

1. Predpis ZSSK D 2 obsahuje základné ustanovenia pre výkon dopravnej služby zamestnancov ZSSK pri prevádzkovaní osobnej železničnej dopravy na železničných dráhach. Všetky ustanovenia tohto predpisu sú v súlade s vyhláškou MDPT SR č. 351/2010 dopravný poriadok dráh a s národnými bezpečnostnými predpismi. Predpis ZSSK D 2 je základným vnútorným predpisom určeným pre prevádzkovanie dopravy ZSSK, ktorý je v súlade s predpismi a dokumentami ZSSK.

2. Predpis je záväzný pre všetkých zamestnancov ZSSK s odbornou spôsobilosťou, ktorí sa akýmkoľvek spôsobom podieľajú na prevádzkovaní železničnej dopravy, právnické a fyzické osoby, ktoré na základe zmluvy so ZSSK prevádzkujú pre ZSSK dopravu, alebo vykonávajú inú činnosť, ktorá súvisí s prevádzkovaním železničnej dopravy, ktorú zaisťuje ZSSK.

3. Podnety na vypracovanie predpisu, alebo úpravy predpisu, podávajú odborné útvary, gestorskému útvaru predpisu s doloženým navrhovaným riešením a zdôvodnením. Odborný útvar, podávajúci podnet, zabezpečí súlad návrhu predpisu s právnou legislatívou a technickými normami viazanými na iné predpisy ZSSK.

4. Ustanovenia predpisu ZSSK D2 môže meniť a udeľovať výnimku len Generálny riaditeľ ZSSK, okrem ustanovení, ktoré priamo vyplývajú zo všeobecne záväzných právnych predpisov.

5. Neobsadené.

Článok 1.2 Základné pojmy

6. Základné pojmy používané v tomto predpise sú prevzaté z Dopravného poriadku dráh a z predpisu ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky (ďalej len ŽSR Z1)

7. V jednotlivých ustanoveniach tohto predpisu sú použité odborné pojmy. Vo výkone služby nie je dovolené zamieňať určený význam týchto pojmov.

8. **Rušňovodič** je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený samostatným, zodpovedným a bezpečným spôsobom viesť vlaky, vrátane rušňov, posunovacích rušňov, pracovných vlakov, železničných vozidiel, alebo vlakov na osobnú, alebo nákladnú dopravu po železnici. Podľa druhu a spôsobu získania preukazu môže byť certifikovaný, alebo necertifikovaný rušňovodič. Základným dokumentom pre výkon práce rušňovodiča je predpis ZSSK V2 Výkon činnosti rušňovodiča (ďalej len V2).

9. **Rušňovodič inštruktor** je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený vykonávať výchovno – vzdelávaciu a kontrolnú činnosť rušňovodičov, SpP, vozmajstrov, elektromechanikov. Kontroluje ich výkon činnosti a overuje vedomosti s cieľom dosiahnuť bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, zvyšovanie úrovne služieb poskytovaných zákazníkom a zvýšenie odborných znalostí zamestnancov. V rámci svojej kontrolnej činnosti náhodne overuje znalosť traťových a miestnych pomerov, z určených prevádzkových poriadkov a technologických postupov aj u vedúcich posunu, posunovačov, výhybkárov. Základným dokumentom pre výkon práce rušňovodiča inštruktora je predpis ZSSK V3 Výkon činnosti rušňovodič – inštruktor (ďalej len V3)

10. **Vlakvedúci** je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený, člen SpP, určený na sprevádzanie vlakov osobnej dopravy, v ktorých vykonáva predpísané dopravné, prepravné a ostatné činnosti súvisiace s prípravou a prehliadkou vlaku,



sprevádzaním a ukončením jazdy vlaku. Podľa druhu pridelených povinností pri vlaku sa funkcia rozdeľuje na vlakvedúci vlaku a vlakvedúci. Základným dokumentom pre výkon práce vlakvedúceho je predpis ZSSK V10 Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu (ďalej len V10).

11. Vlakvedúci inštruktor je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený vykonávať výchovno – vzdelávaciu a kontrolnú činnosť v oblasti dopravných, prevádzkovo-technických ako aj obchodno - prepravných činností vykonávaných SpP. V rámci svojej kontrolnej činnosti náhodne overuje znalosť traťových a miestnych pomerov, z určených prevádzkových poriadkov a technologických postupov aj u vedúcich posunu, posunovačov. Základným dokumentom pre výkon práce vlakvedúceho inštruktora je predpis ZSSK V11 Výkon činnosti vlakvedúceho inštruktora.

12. Vozmajster je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený, znalý stavby, konštrukcie a údržby osobných vozňov a brzdových zariadení, schopný posúdiť ich chyby a poškodenia, vrátane vplyvu na bezpečnosť ich prevádzkovania. Základným dokumentom pre výkon práce vozmajstra je predpis ZSSK V62 Prevádzkovo technické podmienky železničných osobných vozňov (ďalej len V62).

13. Dispečer je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený vykonávať a zabezpečovať bezpečnú, hospodárnu a plynulú realizáciu dopravy a prevádzku vlakov ZSSK. Základným dokumentom pre výkon práce dispečerov je Smernica Operatívne riadenie prevádzky.

14. Strojmajster je zamestnanec odborne spôsobilý, schopný a oprávnený riadiť a organizovať pristavovanie ŽKV a zadelenie zamestnancov na pravidelné a mimoriadne výkony v súlade s platným GVD a jeho činnosť je riadená v zmysle pridelenej náplne práce a príslušného prevádzkového poriadku. Je spravidla vedúcim zmeny na pracovisku. Základným predpisom pre výkon práce je predpis ZSSK V1 Organizácia práce určených pracovísk ZSSK (ďalej len V1).

15. Centrálné zatváranie dverí je funkcia, ktorá pomocou spínača označeného modrým medzikružím umiestneného pri nástupných dverách umožňuje sprevádzajúcemu personálu z jedného miesta centrálné uzatvoriť všetky nástupné dvere, okrem tých, z ktorých bolo uzatvorenie vykonané. K ich zablokovaniu dochádza pri dosiahnutí rýchlosti $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, k odblokovaniu pri poklese rýchlosti pod $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (pri novovyrobených vozňoch dochádza k zablokovaniu a následne k odblokovaniu dverí od nulovej rýchlosti).

16. Systém TBo je funkcia, ktorá pomocou spínača označeného modrým medzikružím umiestneného pri nástupných dverách umožňuje sprevádzajúcemu personálu z jedného miesta centrálné uzatvoriť a zablokovat (od nulovej rýchlosti) všetky nástupné dvere, okrem tých z ktorých bolo uzatvorenie vykonané. Tieto dvere je možné odblokovať len pokynom zo stanovišta rušnovodiča príslušným ovládacím prvkom, pričom dôjde vždy k odblokovaniu nástupných dverí vozňov na oboch stranách súpravy vlaku. V prípade potreby resp. nebezpečenstva je možné členom SpP nástupné dvere na stojacom vlaku núdzovo otvoriť prostredníctvom ovládača vyradenia blokovania dverí.

17. Selektívne stranové odblokovanie nástupných dverí (SSOD) je funkcia, ktorá pomocou spínača označeného modrým medzikružím umiestneného pri nástupných dverách umožňuje sprevádzajúcemu personálu z jedného miesta uzatvoriť a zablokovat (od nulovej rýchlosti) všetky nástupné dvere, okrem tých, z ktorých bolo uzatvorenie vykonané. Po zastavení vlaku ostávajú dvere zablockované, SpP odblokuje dvere pomocou spínača na požadovanej strane, umiestneného pri nástupných dverách, čo umožní otvoriť dvere len na zvolenej strane.



18. Obsluha dverí zo stanovišta rušňovodiča je funkcia umožňujúca rušňovodičovi obsluhou ovládacích prvkov ovládať všetky nástupné dvere, s optickou indikáciou ich stavu. Dvere sú zatvárané a blokované od nulovej rýchlosti a po zastavení ich rušňovodič odblokuje len na požadovanej strane.

19. Osoba oprávnená na odobratie „Osvedčenia o odbornej spôsobilosti“ - zamestnanci ZSSK určení predpisom ZSSK R1 Kontrolná činnosť, smernicou Výcvikový a skúšobný poriadok ZSSK (ďalej len VSP) a zamestnanci ŽSR určení predpisom ŽSR Z3. Zamestnanci ZSSK majú oprávnenie na odobratie zapísané v zamestnaneckom preukaze v časti „Ďalšie oprávnenia“.

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

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

Článok 1.3 Všeobecné pravidlá pre výkon dopravnej služby

22. Smernica Výcvikový a skúšobný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. upravuje podmienky vzdelávacích aktivít zamestnancov ZSSK, ktorí musia byť pre výkon dopravnej služby odborne a profesijne spôsobilí.

23. Dopravnú činnosť môžu vykonávať iba zamestnanci, ktorí spĺňajú predpoklady na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť (podľa všeobecne platných právnych predpisov). V službe nie je dovolené zaoberať sa čímkoľvek, čo nesúvisí s výkonom služby a pridelenými pracovnými činnosťami, vrátane akejkoľvek manipulácie so zariadeniami, ktoré neboli zamestnancovi pridelené, alebo na ktoré nemá príslušnú odbornú (profesijnú) spôsobilosť.

24. Každý zamestnanec, ktorý vykonáva dopravnú činnosť je zodpovedný za zaistenie vlastnej bezpečnosti, ako aj za bezpečnosť dopravy v rozsahu svojej odbornej spôsobilosti. Zamestnanci, ktorí vykonávajú dopravnú činnosť na dráhe musia trvale ovládať predpisové ustanovenia určené pre výkon svojej služby. Musia si dopĺňovať znalosti z predpisov, súvisiacich opatrení, smerníc a ich zmien. Zamestnanci sú povinní zúčastňovať sa pravidelného a mimoriadneho školenia a nariadených skúšok v rozsahu potrebnom pre ich odbornú spôsobilosť a pracovné činnosti. Rovnako sú povinní vykonávať lekárske a psychologické vyšetrenie v zmysle smernice Zdravotná spôsobilosť zamestnancov ZSSK.

25. Ak bolo osobou poverenou výkonom kontroly u zamestnanca zistené vážne odborné pochybenie, ktoré ohrozuje bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, najmä porušením a zanedbaním predpisov, ich neznalosťou, neznalosťou konštrukcie ŽKV a neznalosťou infraštruktúry, musí mu byť pozastavený výkon činnosti a odobraté osvedčenie o odbornej spôsobilosti. Osvedčenie o odbornej spôsobilosti môže odobrať len osoba na to oprávnená. Základným dokumentom upravujúcim podmienky získania, udržiavania a straty odbornej spôsobilosti v podmienkach ZSSK je smernica VSP.



26. Spôsob vykonávania a potvrdzovania poznania traťových a miestnych pomerov pre rušňovodičov, vlakvedúcich, vedúcich posunu (posunovačov, výhybkárov, točniarov), vozmajstrov (elektrikárov, zámočníkov) stanovuje predpis V1.

27. SeRP zabezpečí poučenie vlakového personálu o bezpečnostných postupoch v tuneloch dlhších ako jeden kilometer, kde má zamestnanec platné poznanie traťových pomerov.



2. ORGANIZOVANIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Článok 2.1 Všeobecné ustanovenia

28. Pred očakávanou jazdou vlaku a počas jazdy vlaku musí zamestnanec, určený dokumentami ZSSK, urobiť také opatrenia, aby bola zachovaná bezpečnosť a pravidelnosť železničnej dopravy.

29. Dispečer ZSSK riadi mimoriadnosti v prevádzke formou dispečerského súhlasu. Rušňovodič, alebo vlakvedúci ho zapíše podľa predtlaču do tlačiva „Hlásenie o mimoriadnosti“ a pre kontrolu správneho spisania prečíta dispečerovi ZSSK. Rušňovodič smie vykonávať vypisovanie Hlásenia o mimoriadnosti, iba ak vlak (PMD) stojí. Ak spisuje Hlásenie o mimoriadnosti vlakvedúci pre rušňovodiča, odovzdá ho rušňovodičovi.

30. Použitie telekomunikačného zariadenia počas jazdy vlaku (PMD) rušňovodičom, nesmie byť na úkor nariadených dopravných činností a podmienok bezpečnosti v železničnej doprave.

31. Neobsadené.

Článok 2.2 Postup pri jazde vlaku odklonom

32. Pri jazde vlaku odklonom musí mať rušňovodič v službe platné TTP, ZCP a doplnkové harmonizované osvedčenie pre prechádzanú trať. Ak nie je znalý traťových pomerov, musí mu byť pridelený pilot. V prípade, ak rušňovodič ide pod číslom osobitného vlaku, musí mať vypracovaný platný cestovný poriadok tohto vlaku.

Článok 2.3 Posun zamestnancami ZSSK v obvode železničných staníc ŽSR

33. Posun zamestnancami ZSSK v obvode železničných staníc ŽSR sa riadi a organizuje v zmysle predpisu ŽSR Z1, platného technologického postupu TP 100 a prílohy 24 PP ŽST.

Článok 2.4 Zodpovednosť za odistenie odstavených vozidiel pred ich uvedením do pohybu

34. Pri spájaní ŽKV (ak na to nie je určený iný zamestnanec), vykoná spojenie rušňovodič z HKV. Zamestnanec, ktorý spojenie vykonal, zodpovedá za odstránenie zarážok a odbrzdnenie zaistovacích brzd odstavených vozidiel. Rovnakú povinnosť má, aj rušňovodič vedúceho HKV, pri nástupe na odstavenú súpravu s priveseným HKV. Pri vlaku so SpP, člen SpP na pokyn rušňovodiča odistí súpravu odstavených vozidiel odbrzdením zaistovacích brzd a vykonanie odistenia oznámi rušňovodičovi.

35. Neobsadené.

Článok 2.5 Používanie zarážok z HKV na zaistenie vozidiel proti samovoľnému pohybu

36. Za prvé vybavenie ŽKV potrebným počtom zarážok s ich označením pre príslušné ŽKV zodpovedá SePP. Technológiu hospodárenia so zarážkami z inventárov HKV spracuje SeRP.

37. Použitie zarážky z inventára HKV je možné len v mimoriadnych prípadoch. Prednostne je potrebné využiť zarážky z miesta odstavenia (ŽST, depo). Pred použitím zarážky z HKV na zaistenie (HKV, vlaku, ŽKV), rušňovodič vykoná zápis do odovzdávkovej



knihy HKV: Dňa...o...(čas) ... (počet) zarážka(y) z inventára použitá (é) na zaistenie ...(HKV, vlaku, ŽKV)...(miesto použitia zarážok)...(podpis rušňovodiča). V prípade použitia na odvrátenie nebezpečenstva, vykoná zápis bezodkladne po použití.

V prípade nutnosti ponechania zarážky z HKV na mieste zaistenia vozidiel proti samovoľnému pohybu, rušňovodič spíše Hlásenie o mimoriadnosti, ktoré odovzdá pri ukončení služby, na základe ktorého poverený zamestnanec SeRP zabezpečí dodanie potrebného počtu zarážok na HKV.

38. Po odstránení zarážky, ktorá bola použitá z inventára HKV, je rušňovodič povinný ju vrátiť na určené miesto v HKV a vykonať zápis do odovzdávkovej knihy HKV: Dňa...o...(čas)...(počet) zarážka(y) použitá na zaistenie, vrátená(é) do inventára HKV ... (podpis rušňovodiča) .

Ak rušňovodič zistí, že zaistenie bolo vykonané zarážkou z inventára iného HKV je povinný ju uložiť na svoje HKV a vyrozumie určeného zamestnanca SeRP podľa spracovanej technológie SeRP.

Článok 2.6 Aktívne odstavenie vozidiel, všeobecné ustanovenie

39. Aktívne odstavenie (AO) je režim HKV, ktoré je odstavené bez obsadenia rušňovodičom, je napájané z trolejového vedenia a pracujú v ňom pomocné pohony. Prevádzkované vozidlo musí byť v technickom stave, ktorý AO umožňuje. Vozidlo nesmie vykazovať žiadnu poruchu na brzdom a protipožiarom systéme.

40. AO HKV je možné iba pri vozidlách schváleného typu pre aktívne odstavenie. SePP vypracuje v súlade s návodom na obsluhu pre príslušné rady ŽKV opatrenia, v ktorých musia byť uvedené podmienky odstavenia (postup rušňovodiča pri zavádzaní AO, zodpovednosť zamestnancov po zavedení AO, postup pri mimoriadnostiach). Úsek prevádzky doručí na príslušné OSD, Pr, DP pracoviská zoznam vozidiel s povoleným AO, zoznam miest (dep, staníc, koľajísk) kde je povolené AO HKV a zabezpečí preukázateľné poučenie do úvahy prichádzajúcich zamestnancov o technológii režimu AO HKV a postupe pri mimoriadnostiach.

41. Rušňovodič odstavi vozidlo do systému AO podľa návodu na obsluhu príslušného radu vozidla, prípadne podľa vydaného opatrenia. Príslušné opatrenie stanoví podmienky a postupy pre konkrétny rad ŽKV v režime AO, ako aj postupy v prípade ak konštrukcia HKV neumožňuje diaľkový prenos informácií o stave AO HKV na pracovisko strojmajstra, ako aj postup v prípade poruchy režimu AO.

Článok 2.7 Aktívne odstavenie vozidiel, na koľajach ŽSR

42. Počas celej doby AO je potrebné zabezpečiť na všetkých vozidlách s inštalovaným systémom merania elektrickej energie trvalé napájanie obvodov merania.

43. Vozidlá môžu byť odstavené v režime AO len v staniciach obsadených výpravcom, alebo dozorcami dopravne počas celej doby odstavenia. Vozidlá nesmú byť odstavené v režime AO na koľajach, kde je počas doby odstavenia, plánovaná výluka koľaje, alebo výluka trakčného vedenia.

44. Rušňovodič po uzamknutí HKV odstavenom v režime AO odovzdá kľúče od HKV výpravcovi (resp. dozorcovi dopravne) príslušnej ŽST, v ktorej je HKV odstavené a informuje výpravcu (resp. dozorca dopravne) o spustení AO na HKV. V prípade, že nie je možné ponechať HKV v režime AO, oznámi to výpravca (resp. dozorca dopravne) rušňovodičovi a dohodne s ním ďalší postup (prestavenie na inú koľaj, vypnutie režimu AO a pod.). Rušňovodič oznámi nemožnosť AO ŽKV strojmajstrovi.



45. Neobsadené.

Článok 2.8 Nedostatočné brzdiace percentá

46. V prípade nedostatočných brzdiacich percent, nariaďuje podmienky pre jazdu vlakov príslušný dispečer ZSSK.

47. Vlak môže ísť na danej trati pri stanovenej zábrzdnej vzdialenosti a systému brzdzenia najviac takou rýchlosťou, na ktorú je dostatočne brzdený. Brzdiaci účinok vlaku zaistí jeho bezpečné zastavenie na zábrzdnu vzdialenosť. Požadovaný brzdiaci účinok sa určuje pomocou tabuliek brzdiacich percent, ktoré vydá manažér infraštruktúry svojim záväzným pokynom pre železničné podniky.

48. Tabuľky brzdiacich percent určujú požadovaný brzdiaci účinok vlaku v závislosti od dovolenej rýchlosti vlaku, jeho spôsobu brzdzenia a dĺžky (počtu náprav), rozhodného spádu trate a zábrzdnej vzdialenosti na trati.

49. Pre potrebu určenia rýchlosti vlakov pre daný úsek trate, pokiaľ údaj o skutočnom brzdiacom percente je nižší ako potrebné brzdiace percento uvedené v zošitovom cestovnom poriadku vlaku pre ním prechádzaný úsek trate, dispečer ZSSK pre určenie novej rýchlosti vychádza z údajov v ZCP, predpisu ŽSR Z1 a TTP.

50. Pokiaľ nie je možnosť na vlaku zvýšiť skutočné brzdiace percento, musí dispečer ZSSK určiť novú (nižšiu) rýchlosť vlaku tak, aby skutočné brzdiace percento dosahovalo predpísanú výmeru brzdiacich percent pre príslušný úsek trate, pritom vychádza z:

- a) predpisu ŽSR Z1, prílohy 5 (Tabuľky brzdiacich percent, zábrzdne vzdialenosti, počet náprav) kde sú uvedené pre rozhodný spád a predpísanú rýchlosť vlaku, potrebné brzdiace percenta pre ktoré je vlak dostatočne brzdený;
- b) TTP tabuľky 6 (režim brzdzenia, druh vozňov a počet náprav,) kde sú uvedené pre rozhodný spád (podmienky zistené z TTP pre daný úsek trate) a predpísanú rýchlosť vlaku potrebné brzdiace percentá, pre ktorú je vlak dostatočne brzdený.

51. Pre presnejšie určenie novej rýchlosti vlaku (po 5km/hod) vzhľadom ku skutočnej výmere brzdiacich percent vlaku sa vychádza z údajov v TTP a predpisu ŽSR Z1 v zmysle bodu 50 a). Podľa bodu 50 b) sa môže spôsob výpočtu vykonávať len v prípade, že zamestnanec nemá k dispozícii predpis ŽSR Z1, nakoľko je to „hrubé“ určenie novej rýchlosti vlaku v danom úseku, čím dochádza k zbytočnému zníženiu rýchlosti a následne meškaniu vlakov.

52. Neobsadené.



3. PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Článok 3.1 Použitie a doprava koľajových vozidiel

53. V prevádzke je možné používať len ŽKV, ktoré je technicky spôsobilé v zmysle právnych noriem SR. Používané HKV iných dopravcov, na základe zmluvy o vzájomnej spolupráci, musia byť schválené príslušným bezpečnostným úradom. Viac ako jedným HKV je dovolené dopravovať každý vlak, ak jeho dopravná hmotnosť prekračuje normatív hmotnosti pre príslušné vlakové HKV.

54. O prípadnom spojení dvoch vlakov, pri mimoriadnostiach, rozhoduje ústredný dispečer ZSSK, pričom nesmie byť prekročený maximálny počet náprav daných v príslušnej tabuľke brzdiacich percent pre predpísaný režim brzdenia a zábrzdnu vzdialenosť.

55. V prípade použitia iného radu činného HKV, než je predpísané ZCP, o použití nového radu rozhodne dispečer ZSSK, v súčinnosti so strojmajstrom.

Článok 3.2 Radenie vlaku s vlakovým HKV

56. Ak je vo vlaku len jedno činné HKV, ide o vlakové HKV spravidla zaradené na čele vlaku. Na koniec alebo do vnútra vlaku je dovolené zaradiť vlakové HKV u tých vlakov, ktoré majú v čele riadiaci vozeň, z ktorého je HKV ovládané. Zaradiť vlakové HKV na koniec vlaku je dovolené len v prípadoch stanovených GVD a v mimoriadnostiach (tlačené vlaky).

57. HKV na postrku, pokiaľ je privesené k vlaku, musí mať spojené okrem hlavného potrubia v prípade potreby aj napájacie potrubie.

58. Neobsadené.

Článok 3.3 Zostava a brzdenie vlaku

59. Vlak musí byť zostavený tak, aby jeho zostava neohrozovala bezpečnosť a plynulosť prevádzkovania dopravy na dráhe, najmä musí byť zabezpečený určený brzdiaci účinok vlaku a nemožno prekročiť dovolené dynamické sily v spriahadlovom a narážacom zariadení vozidiel a vo vlaku, v závislosti od druhu jednotlivých vozidiel a ich hmotnosti.

60. Zostava vlaku osobnej prepravy na príslušnom úseku trate má byť taká, aby všetky vozidlá určené na prepravu cestujúcich vlaku zastavujúceho na výstup alebo nástup cestujúcich stáli pri nástupišti. Ak zostava vlaku nevyhovuje predchádzajúcej vete, opatrenie pre zabezpečenie bezpečného výstupu cestujúcich z vozidiel nachádzajúcich sa mimo nástupišta sú uvedené v príslušnom ZCP Tab. 5 (pomôckach GVD). Ak to nie je uvedené v príslušných dokumentoch, tieto opatrenia vydá pre vlakový personál dispečerský aparát ZSSK.

Článok 3.4 Prehliadky ŽKV a vlakov

61. Účelne hospodáriť a zaobchádzať bez poškodenia so ŽKV, je základnou povinnosťou všetkých zamestnancov ZSSK. Pre bezpečné prevádzkovanie ŽKV platia ustanovenia príslušných predpisov. Prehliadkami, prevádzkovým ošetrovaním a opravami vozidiel musia byť vytvorené podmienky pre zaistenie bezpečnosti dopravy a vyhovujúceho technického stavu ŽKV ZSSK.

62. Technickú prehliadku vozňov vykonáva vozmajster, alebo zamestnanec s príslušnou spôsobilosťou, podľa ustanovení predpisu V62.



63. Rušňovodič vykonáva prehliadku vozňov v zmysle predpisu V62. V prípade, že súprava vlaku je zložená z motorových, elektrických, riadiacich, prípojných a vložených vozňov, poschodových jednotiek, elektrických a motorových vozňov resp. jednotiek vykonáva rušňovodič prehliadku v zmysle ustanovení predpisu V2 a predpisu V15/I. Poruchy, s ktorými je zakázané pristavovať do prevádzky HKV, elektrické a motorové jednotky, prípojné, vložené a riadiace vozne, sú uvedené v predpise V25.

64. Vlakvedúci vykonáva prehliadku vlakovkej súpravy v zmysle predpisu V10.

65. Neobsadené.

Článok 3.5 Obmedzenie ťažnej sily pri radení vozidiel ľahkej stavby

66. Ak sú za vozidlá normálnej stavby zaradené vozidlá ľahkej stavby, musí byť rušňovodič o tejto skutočnosti vyzoomený. Ak radenie vozidiel ľahkej stavby nie je uvedené v záhlaví tabelárneho cestovného poriadku vlaku, vyzoomenie rušňovodiča vykoná zamestnanec zostavujúci vlakovú dokumentáciu v SVOD, v rubrike poznámka. Ak rušňovodičovi nie je doručený odpis SVOD, rušňovodič musí byť vyzoomený prostredníctvom dispečerského súhlasu.

67. V prípade obmedzenia ťažnej sily sa hraničná hodnota ťažnej sily reguluje podľa údajov zobrazovača ťažnej sily HKV. Ak HKV zobrazovač ťažnej sily nemá, hraničná hodnota sa reguluje podľa veľkosti trakčného prúdu. U elektrických HKV sa reguluje podľa prúdu trakčného motora, u motorových rušňov sa reguluje podľa prúdu trakčného generátora, podľa predpisu V2 a podľa návodu na obsluhu príslušného HKV.

Článok 3.6 Postup pri poklese napätia v trakčnom vedení pod dovolenú hodnotu

68. Pri poklese napätia na striedavej trakčnej sústave pod 21 kV a na jednosmernej trakčnej sústave pod 2,5 kV, rušňovodič prispôsobí technológiu vedenia vlaku, tak aby nedochádzalo k ďalšiemu znižovaniu napätia trakčnej sústavy. Tento postup musí rušňovodič dodržať aj vtedy, ak mu je dávaná návesť „Chodte na sériové spojenie“.

69. Ak pri jazde elektrického HKV rušňovodič zistí výpadok napätia v trakčnom vedení a nie je na mieste zrejmá príčina výpadku, rušňovodič vozidlo zastaví na vhodnom mieste a spojí sa s osobou, ktorá riadi dopravu na dráhe. Ak je príčina výpadku zrejmá a vyžaduje zastavenie vlaku, rušňovodič koná podľa zistenej skutočnosti.

70. Neobsadené.



4. OBSADENIE VLAKU

Článok 4.1 Obsadenie stanovišta vedúceho HKV

71. Obsadzovanie stanovišta HKV a riadiacich vozňov je vykonávané podľa ustanovení predpisu V2. Na stanovišti rušňovodiča sa môžu zdržiavať len osoby za podmienok uvedených v predpise V2 a predpise ŽSR Z1.

72. Osoby prepravované na stanovišti rušňovodiča nemôžu žiadnym spôsobom rušiť rušňovodiča pri výkone služby, nesmú manipulovať so žiadnymi zariadeniami, otvárať dvere do strojovne HKV a musia sa riadiť pokynmi rušňovodiča. Výnimky v prípade vzniku nebezpečenstva sú uvedené v predpise V2 a v predpise V3.

73. Pri zabezpečení prepravy ústavných činiteľov, zahraničných delegácií a mimoriadnych prepráv sa HKV obsadí aj RI a v prípade potreby inšpektorom BŽD ZSSK. Preprava sa zabezpečí podľa vypracovaných alternatív a podľa dôležitosti jednotlivých prepráv.

Článok 4.2 Obsadenie stanovišta rušňovodiča vedúceho vozidla pri vlakoch s prepravou cestujúcich s poruchou VZ

74. Pri vlaku s prepravou cestujúcich je ďalšia jazda vlaku s poruchou vylučujúcou ďalšiu činnosť VZ možná za podmienky, že na stanovište rušňovodiča sa zabezpečí zamestnanec s odbornou spôsobilosťou (napr. člen SpP), ktorý je spôsobilý v prípade neschopnosti rušňovodiča zastaviť vlak a zaistiť ho proti neúmyselnému pohybu, poprípade vedenie vlaku prevezme iné HKV s funkčným VZ. Člen SpP prejde na stanovište v najbližšej stanici, kde vlak s poruchou VZ zastaví.

75. Vlak obsadený iba jedným členom SpP, môže pokračovať v jazde s vlakvedúcim na stanovišti len pri ucelených samostatných jednotkách, ktoré umožňujú vstup na stanovište rušňovodiča priamo z priestoru pre cestujúcich, za podmienky, že nástupné dvere sú obsluhované zo stanovišta rušňovodiča.

76. Povinnosť zamestnanca prejsť na stanovište rušňovodiča rieši operatívne súhlasom regionálny dispečer ZSSK, alebo zamestnanec ZSSK vyšetrujúci nehodu.

Článok 4.3 Vlak s prepravou cestujúcich obsadený len rušňovodičom

77. Vlak s prepravou cestujúcich sa môže obsadiť iba rušňovodičom ak je zostavený:

- zo samostatne idúceho motorového alebo elektrického vozňa;
- z motorového alebo elektrického vozňa s riadiacim, alebo prívesným vozňom;
- zo samostatne idúcej motorovej alebo elektrickej jednotky;
- z dvojice motorových alebo elektrických jednotiek spojených v mnohočlennom riadení, maximálna dĺžka vlaku nesmie presiahnuť 110 m.

78. Vlak s prepravou cestujúcich obsadený len rušňovodičom musí mať zabezpečené:

- na HKV (RV) funkčné zariadenie na kontrolu bdelosti rušňovodiča;
- na HKV (RV) funkčné nepretržité rádiové spojenie rušňovodiča so zamestnancom riadiacim dopravu na dráhe ;
- spojenie s orgánmi lekárskej záchranej služby;
- obsluhu dverí zo stanovišta rušňovodiča;
- na HKV (RV) funkčné spätné zrkadlá alebo funkčný vonkajší kamerový systém, dodané výrobcom alebo schválené konštrukčnou (prevádzkovou) úpravou;



- f) funkčnú signalizačnú jednotku pre zastavenie na znamenie (na tratiach s povoleným mimoriadnym prechodením zástavky na znamenie);
- g) funkčnú informačnú jednotku pre zabezpečenie orientácie a informovanosti cestujúcich s poškodením sluchu alebo zraku;
- h) svetelnú a zvukovú výstrahu na upozornenie cestujúcich na ukončenie nástupu a výstupu a obsluhu centrálne ovládaných dverí;
- i) v priestore pre cestujúcich možnosť núdzového zastavenia vlaku a núdzového odblokovania a otvorenia dverí s popisom ovládania;
- j) funkčné komunikačné spojenie v prípade núdze, z priestoru pre cestujúcich s rušňovodičom, pokiaľ je ŽKV týmto systémom vybavené;
- k) na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy prípravu vlakovej cesty iným určeným zamestnancom prípadne iné opatrenie.

79. Zostava vlaku osobnej prepravy má byť taká, aby všetky vozidlá určené na prepravu cestujúcich, vlaku zastavujúceho pre výstup a nástup cestujúcich, stáli pri nástupišti.

80. Rozhľadové pomery v staniciach a na zastávkach musia zabezpečiť pri bežnej, ako aj pri zníženej viditeľnosti (napr. rovnomerným osvetlením nástupísk, inými technickými zariadeniami) rušňovodičovi dohľadnosť na všetky nástupné dvere pred ich obsluhou a možnosť presvedčiť sa, že cestujúci nebudú odchodom vlaku ohrození.

81. Rušňovodič musí mať vykonané školenie z poskytovania prvej predlekárskej pomoci v zmysle platnej legislatívy.

82. Neobsadené.

Článok 4.4 Vlak s prepravou cestujúcich obsadený len rušňovodičom na tratiach so spracovanou technológiou pre jazdu vlaku obsadeného len rušňovodičom.

83. Takáto jazda vlaku je možná len na tratiach uvedených v Opatrení k zavádzaniu samoobslužného výpravného systému (ďalej len Opatrenie). V prípade novo zavádzaných tratí, je potrebné uplatniť spoločnú bezpečnostnú metódu hodnotenia a posudzovania rizík, ktoré by mohli mať vplyv na prevádzkové podmienky.

84. V prípade nedodržania podmienok pre zavedenie jazdy vlaku, sa v Opatrení stanovujú postupy pri dodržaní pravidiel a podmienok bezpečnosti železničnej dopravy.

Článok 4.5 Vlak s prepravou cestujúcich mimoriadne obsadený len rušňovodičom na tratiach bez spracovanej technológie pre jazdu vlaku obsadeného len rušňovodičom.

85. Ak príde k mimoriadnemu dopravno-prevádzkovému stavu, ktorý má za následok nemožnosť obsadenia vlaku SpP, čo by viedlo k následnému reťazovému zmeškaniu vlakov s negatívnym dopadom na cestujúcich, smie regionálny dispečer dovoliť obsadenie vlaku len rušňovodičom, odchylné od pomôcky GVD „Sprevádzanie vlakov a príprava vlakovej dokumentácie vlakov osobnej dopravy“, len do najbližšej stanice, kde bude možné obsadenie členmi SpP. Regionálny dispečer môže povoliť takú jazdu vlaku len po súhlase rušňovodiča a na presne vymedzenom úseku trate.

86. Regionálny dispečer zabezpečí:

- a) v spolupráci s komandujúcim čo v najkratšom možnom čase obsadenie vlaku členmi SpP v zmysle pomôcky GVD „Sprevádzanie vlakov a príprava vlakovej dokumentácie vlakov osobnej dopravy“;



- b) cestou dispečerského aparátu OR ŽSR vyznamenanie dopravných zamestnancov oprávnených riadiť dopravu na dráhe o zmene obsadenia vlaku vlakovým personálom;
- c) zadanie vstupnej vety do prevádzkového informačného systému, v prípade východiskového vlaku.

87. Ak sú splnené podmienky podľa článku 4.3, rušňovodič dá súhlas na jazdu vlaku len na úsek trate, na ktorom vedie vlak. V prípade porúch vzniknutých počas jazdy vlaku, smie vlak pokračovať len do najbližšej stanice, pri dodržaní pravidiel stanovených predpismi infraštruktúry a ZSSK, odkiaľ musí vlak sprevádzať člen SpP.

Článok 4.6 Obsadenie vlaku bez prepravy cestujúcich

88. Vlak bez prepravy cestujúcich sa môže obsadiť iba rušňovodičom, ak má funkčné zariadenie na kontrolu bdelosti rušňovodiča, funkčné nepretržité spojenie rádiovým zariadením rušňovodiča so zamestnancom oprávneným riadiť dopravu na dráhe a na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy je zabezpečená príprava vlakovej cesty iným určeným zamestnancom.

89. Pravidelné obsadzovanie SpP určuje Služobná pomôcka GVD ZSSK „Sprevádzanie vlakov a príprava vlakovej dokumentácie vlakov osobnej dopravy“.

Článok 4.7 Obsadenie vlaku sprevádzajúcim personálom

90. Počet členov SpP sa určí podľa plánovaného radenia vlakov – Služobná pomôcka GVD ZSSK „Sprevádzanie vlakov a príprava vlakovej dokumentácie vlakov osobnej dopravy“ s prihliadnutím hlavne na bezpečnosť v prevádzke (traťové pomery, centrálné zatváranie dverí, výprava vlaku, bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu) a v zmysle predpisu V10.

91. Pred odchodom vlaku z východiskovej stanice je vlakvedúci vlaku povinný porovnať si čas (PEZ, hodinky, technické zariadenie ukazujúce správny čas) s rušňovodičom a dohodnúť si spôsob vzájomnej komunikácie. Rovnakú povinnosť má aj nastupujúci vlakvedúci vlaku v prípade striedania na osi (osobne, prípadne telekomunikačným zariadením).

92. Neobsadené.



5. POVINNOSTI VLAKOVÉHO PERSONÁLU

Článok 5.1 Všeobecné ustanovenia

93. Každý zamestnanec pri výkone služby musí v prvom rade dbať o bezpečnosť dopravy, až potom o plynulosť. Toto pravidlo má prednosť pred všetkými ostatnými činnosťami.

94. Vlakový personál zúčastnený pri výprave vlaku je povinný konať v zmysle predpisu ŽSR Z1, bezpečnostných predpisov a platných predpisov (dokumentov) ZSSK.

95. Pri krátkych vlakoch musí rušňovodič dbať na to, aby zastavil vlak čo najbližšie pri výpravnej budove alebo podchode (lávke), ak miesto zastavenia nie je určené iným spôsobom.

96. Postupy pri výprave vlaku platia pre členov vlakového personálu ZSSK a členov vlakového personálu aj iných dopravcov, ak vykonávajú činnosti pri doprave vlakov ZSSK.

97. Prepravné činnosti vlakového personálu sú vykonávané samostatne a sú určené prepravnými predpismi a nariadeniami.

Článok 5.2 Povinnosti vlakového personálu pri odchode vlaku

98. Vlak s prepravou cestujúcich môže odísť z dopravne, alebo zo zastávky len vtedy, ak nie je ohrozená bezpečnosť nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich, ktorí na ukončenie výstupu, nástupu a centrálne ovládaných dverí musia byť upozornení svetelnou a zvukovou výstrahou koľajového vozidla, ak je vozidlo takto vybavené. Ak koľajové vozidlá nie sú takto vybavené, alebo zariadenie nie je funkčné, vlakový personál upozorní cestujúcich na ukončenie nástupu, výstupu a obsluhu centrálne ovládaných dverí zvukovou návesťou „Výzva na pohotovosť“. Členovia vlakového personálu sa presvedčia, že cestujúci nebudú odchodom vlaku ohrození. Počas jazdy vlaku musia byť všetky dvere vlaku zatvorené a zabezpečené.

99. Po zastavení vlaku v stanici z dopravných dôvodov (v tabelárnom cestovnom poriadku ZCP stĺ. 5 značka +), smie vlak pokračovať v jazde po súhlase výpravcu (návesťou dovoľujúcou jazdu, písomným rozkazom, rozhlasom, telekomunikačným zariadením). Pred odchodom vlaku dá rušňovodič návesť „Pozor“, neuvedie vlak do pohybu, a zachová sa celý postup ako pri odchode vlaku zo zastávky, po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich. Pri vlakoch zostavených z motorových alebo elektrických jednotiek, ktorých obsluha dverí je vykonávaná zo stanovišta rušňovodiča a dvere neboli odblokované, prípadne núdzovo otvorené, môžu byť návesti pri výprave vlaku nahradené ústnym pokynom (osobne, vlakovým rozhlasom,...).

Článok 5.3 Návesti pri výprave vlaku

100. Ustanovenia tohto predpisu platia na tratiach, na ktorých sa riadenie prevádzky a organizovanie dopravy na dráhe vykonáva podľa predpisu ŽSR Z1.

101. Návesť „Výzva na pohotovosť“, dáva vlakový personál návestnou píšťalkou, prípadne pridelenou elektronickou píšťalkou.

102. Pri dávaní denných návestí „Pohotoví na odchod“ a „Súhlas na odchod“ pri výprave vlaku, vlakový personál používa návestnú pomôcku, ktorá vstúpila do platnosti dňa 30.09.2012 Nariadením generálneho riaditeľa ŽSR č.13/2012 o používaní návestnej



pomôcky pri dávaní dennej Návesti 113 „Pohotoví na odchod“ a dennej Návesti 114 „Súhlas na odchod“.

103. Vzor návestnej pomôcky



*Obr. 1 Strana návestnej pomôcky pre denný znak návesti 113, **Pohotoví na odchod** (oranžová farba)*



*Obr. 2 Strana návestnej pomôcky pre denný znak návesti 114, **Súhlas na odchod** (zelená farba)*

104. Používanie návestnej pomôcky:

- a) pri dávaní dennej návesti 113, Pohotoví na odchod sa návestná pomôcka drží v dlani tak, aby bola viditeľná strana s oranžovou farbou;
- b) pri dávaní dennej návesti 114, Súhlas na odchod sa návestná pomôcka drží v dlani tak, aby bola viditeľná strana so zelenou farbou.

105. Ak sa nemôže dávať denná návesť 113, **Pohotoví na odchod** alebo 114, **Súhlas na odchod** návestnou pomôckou (poškodenie, strata alebo odovzdanie pomôcky inému zamestnancovi) zachová sa nasledujúci postup:

- a) zamestnanec, ktorý mal dávať dennú návesť 114, Súhlas na odchod, si vyžiada návestnú pomôcku od iného člena SpP. Ak to nie je možné, bude dávať návesť rukou, o čom vyrozumie vhodným spôsobom rušňovodiča, alebo výpravcu (podľa toho, ktorému by dával návesť);
- b) zamestnanec, ktorý mal dávať dennú návesť 113, Pohotoví na odchod, bude dávať návesť rukou, o čom vyrozumie vhodným spôsobom ostatných členov sprevádzajúceho personálu, prípadne rušňovodiča.

106. Prednostovia OSD, DP zabezpečia pridelenie návestného terčika pre vlastných zamestnancov vo funkcii vlakvedúci, vlakvedúci inštruktor a určeným rušňovodičom do osobného užívania. Príslušný útvar zabezpečí zamestnancom povereným riadením zbierky predpisov v knižnici a na pracovisku „Nariadenie generálneho riaditeľa ŽSR č.13/2012“. Zamestnanci vložia nariadenie do predpisu ŽSR Z 1 a potrebné úpravy rozsahov znalosti vykonajú v zmysle obsahu nariadenia.



Článok 5.4 Výprava vlaku

107. Pri výprave vlakov osobnej dopravy s prepravou cestujúcich, ak sa dovoľuje odchod vlaku návestou hlavného návestidla, pri odchode vlaku zo zástavky dá vždy prvá osoba SpP zvukovú návesť „Výzva na pohotovosť“. Bez ohľadu na počet členov SpP, ostatní členovia SpP majú povinnosť zvukovú návesť „Výzva na pohotovosť“ opakovať.

108. Ak je návesť „Výzva na pohotovosť“ dávaná zamestnancom oprávneným riadiť dopravu na dráhe denným alebo nočným znakom výpravky (prípadne doplnená zvukovou návestou), SpP musí túto návesť opakovať zvukovou návestou, bez ohľadu na počet členov SpP.

109. Ak je návesť „Výzva na pohotovosť“ dávaná rušňovodičom, pri výprave vlaku písomným rozkazom, alebo prostredníctvom telekomunikačného zariadenia, SpP musí túto návesť opakovať bez ohľadu na počet členov SpP.

110. Návesti pre výpravu vlaku sa dávajú zo stúpadla ŽKV pri otvorených nástupných dverách, rušňovodič z okienka HKV, RV. Pri výprave vlaku sprevádzajúcim personálom v oblúku, zaujme jej prvý člen také miesto pri vlaku, aby návesť „Súhlas na odchod“ bola viditeľná pre rušňovodiča.

111. Pri vlakoch zostavených ako ucelená samostatná jednotka, ktorá má funkčnú svetelnú a zvukovú výstrahu na obsluhu centrálne ovládaných dverí, SpP opakuje zvukovú návesť „Výzva na pohotovosť“, len v prípade potreby.

112. V prípade obsadenia vlaku len vlakvedúcim vlaku a jeho nariadenej prítomnosti na stanovišti pri ucelených samostatných jednotkách, ktoré umožňujú vstup na stanovište rušňovodiča priamo z priestoru pre cestujúcich, dáva vlakvedúci vlaku návesti pri výprave vlaku z nástupných schodíkov vozňa.

113. Ak je vlak obsadený viacerými členmi SpP, vlakvedúci s nariadeným súhlasom prítomnosti na stanovišti rušňovodiča, návesti pri výprave nedáva ani nepreberá.

114. Návesť „Súhlas na odchod“ a „Odchod“ preberá vždy rušňovodič, RI, alebo zamestnanec ZSSK poverený výkonom kontroly, spĺňajúci podmienky certifikácie rušňovodiča. Rušňovodič splní rozkaz na odchod, ak si je istý, že návesť platí pre jeho vlak. Rušňovodič v jazdnom výcviku pri riadení HKV, môže návesť „Súhlas na odchod“ a „Odchod“ prebrať len za podmienky, že rušňovodič, ktorému je pridelený, má preberanie návesti pod plnou kontrolou a zodpovedá za správne prebratie návesti.

115. Neobsadené.

Článok 5.5 Postup pri výprave vlaku s aktívnym systémom TBo

116. Vlaky ZSSK, na ktorých sa využíva systém blokovania nástupných dverí TBo, sa považujú a postupuje sa pri nich, ako pri vlakoch s centrálnym zatváraním dverí, s tým rozdielom, že k ich zablokovaniu dochádza už pri nulovej rýchlosti a ich odblokovanie vykonáva len rušňovodič. Pri výprave vlaku postupuje vlakový personál v zmysle ustanovení predpisov V10, ŽSR Z1.

Článok 5.6 Čas odchodu vlaku a zodpovednosť za čas odchodu vlaku

117. Za čas odchodu vlaku so SpP po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich, ak nie je vlak vypravený výpravkou, alebo ústnym rozkazom „Odchod“, zodpovedá okrem SpP aj rušňovodič. Rušňovodič zodpovedá za to, že neuvedie vlak do pohybu, ak bola daná príslušná návesť pre výpravu vlaku skôr, ako nariaďuje údaj v stĺpci 7 tabelárneho



cestovného poriadku, odchod. Ak čas odchodu nastane, zopakuje SpP pred uvedením vlaku do pohybu predpísaný postup ako pred odchodom vlaku.

118. Ak bola rušňovodičovi vlaku so SpP po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich správne daná návesť „Súhlas na odchod“, ale rušňovodič nemohol uviesť vlak do pohybu (porucha HKV, návestný znak návestidla a pod.), rušňovodič dá po pominutí dôvodu návesť „Pozor“, ale neuvedie vlak do pohybu. SpP po návěsti „Pozor“ zopakuje pred uvedením vlaku do pohybu predpísaný postup ako pred odchodom vlaku.

119. Za čas odchodu vlaku obsadeného iba rušňovodičom, po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich zodpovedá rušňovodič, ak nie je vlak vypravovaný výpravkou alebo ústnym rozkazom „Odchod“.

120. Ak je v stĺpci 7 odchod pred časovým údajom odchodu tabelárneho ZCP príslušného vlaku symbol $\perp$ (obrátené písmeno T), môže byť vlak vypravený a odísť ihneď po skončení výstupu a nástupu cestujúcich.

Článok 5.7 Postup vlakového personálu vlaku pri zistení otvorenia nástupných dverí počas jazdy vlaku

121. Ak člen SpP počas jazdy vlaku zistí, že sú otvorené nástupné dvere, zabezpečí, pokiaľ je to možné, ich bezpečné zatvorenie tak, aby nebola ohrozená jeho bezpečnosť a bezpečnosť cestujúcich. Pokiaľ nie je možné dvere bezpečne uzatvoriť a má možnosť kontaktovať rušňovodiča (vlakovým rozhlasom, mobilným telefónom priamo alebo cestou iného vlakvedúceho, dispečera, výpravcu) požiada o zastavenie vlaku.

Ak nie je možné dvere zatvoriť a ani zabezpečiť zastavenie vlaku a ďalšou jazdou s otvorenými dverami bude ohrozená bezpečnosť (vysoká rýchlosť vlaku, dlhá doba jazdy do najbližšieho zastavenia), člen SpP zatiahne (nariadi napr. cestujúcemu zatiahnuť záchrannú brzdu).

Do zastavenia vlaku nedovolí k týmto dverám prístup cestujúcich. Po zastavení vlaku dvere zatvorí. Ak zistí trvalú poruchu, príslušné dvere uzamkne a označí nálepkou „Dvere nepoužiteľné“. Ďalej postupuje v zmysle predpisu V10 a V62.

Ak rušňovodič pri vlaku bez obsluhy dverí zo stanovišťa rušňovodiča počas jazdy zistí otvorené dvere, zastaví vlak a v spolupráci s SpP zabezpečí zatvorenie dverí.

122. Ak príde počas jazdy vlaku na vedúcom dráhovom vozidle s obsluhou dverí zo stanovišťa rušňovodiča k signalizácii otvorenia dverí, rušňovodič, ktorý ovláda dvere musí vlak zastaviť čo najskôr na najbližšom vhodnom mieste. V spolupráci so SpP zistí, či sú dvere zatvorené a zablokované. Otvorené dvere SpP zatvorí a neblokované zaistí. Ak je vlak sprevádzaný len rušňovodičom, kontrolu správneho uzatvorenia dverí vykoná rušňovodič. V týchto prípadoch nesmie dôjsť k manipulácii s prepínačom ovládania dverí a dvere nesmú byť pre účel kontroly odblokované.

123. Ak signalizácia otvorených dverí trvá aj po overení zatvorenia a zablokovania dverí, pokračuje vlak s touto poruchou do najbližšej stanice alebo zastávky, kde zastaví. Ak po zastavení poruchu nie je možné odstrániť:

- pri ucelených samostatných jednotkách ak konštrukcia vozidla dovoľuje jazdu s touto poruchou prevezme ovládanie dverí s funkciou SSOD SpP. Ak túto funkciu nemá, prípadne je v poruche, bude nástupné dvere obsluhovať SpP funkciou centrálného zatvárania, alebo ručne zatvárať;
- pri vlakoch zostavených z vozňov klasickej stavby určený zamestnanec odpojí UIC kábel medzi HKV a prvým vozňom a SpP prevezme ovládanie dverí s funkciou SSOD.



Ak túto funkciu nemá, prípadne je v poruche, bude nástupné dvere obsluhovať SpP s funkciou centrálného zatvárania dverí, alebo ručne zatvárať.

Ak SpP zistí, že došlo k poruche len jednotlivých dverí, tieto dvere uzamkne, označí a ďalej sa postupuje v zmysle predpisu V62. Dvere s poruchou alebo nefunkčné dvere nesmú predstavovať pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo.

124. Ak vlakový personál počas jazdy zistí poruchu nástupných dverí s následkom ich neblokovania na celej súprave, zastaví vlak a oznámi poruchu regionálnemu dispečerovi ZSSK. Ak poruchu nie je možné odstrániť, ďalšia jazda vlaku je možná za podmienky že SpP:

- a) uzatvorí a mechanicky zaistí všetky nástupné dvere, upozorní cestujúcich na poruchu nástupných dverí a upozorní ich, že výstup bude umožnený, až po núdzovom odistení nástupných dverí;
- b) po splnení predchádzajúcich podmienok, môže vlak s touto poruchou pokračovať v jazde len do najbližšej stanice.

Článok 5.8 Premostenie núdzovej brzdy

125. Rušňovodič vedúceho hnacieho vozidla po aktivácii záchranej brzdy a následnej signalizácii na stanovišti rušňovodiča pokiaľ sa vlak nachádza v tuneli, na dlhom moste, alebo vo vyznačenom mieste so sťaženým prístupom záchranej služby, môže premosťiť núdzové brzdenie ovládacím prvkom (podľa konštrukcie ŽKV). Pokračuje v jazde k najbližšiemu miestu, kde je možné zastaviť (napr. miesto prístupné pre záchranné zložky), pričom musí byť dodržané, že celý vlak opusti úsek, pre ktorý bolo premostenie záchranej brzdy použité.

O použití záchranej brzdy, jej premostení a o tom, že vlak zastaví na najbližšom vhodnom mieste, rušňovodič informuje cestujúcich a SpP vlakovým rozhlasom. SpP po zistení príčiny použitia záchranej brzdy informuje rušňovodiča z akého dôvodu bola aktivovaná záchranná brzda.

126. Ak nie je traťový úsek, v ktorom došlo k zaúčinkovaniu záchranej brzdy špeciálne vyznačený, alebo rušňovodič vyhodnotí, že ďalšia jazda je nebezpečná, podporí rušňovodič brzdenie prestavením rukoväte brzdiča do polohy rýchločinného brzdenia.

127. Neobsadený.

Článok 5.9 Povinnosti vlakového personálu vlaku pri zastavení vlaku na šírej trati

128. V prípade mimoriadneho zastavenia vlaku na trati, pri nevyhnutnosti opustenia vlaku cestujúcimi, vlakový personál zabezpečí ich bezpečné vystúpenie z koľajového vozidla a odchod na určené miesto. Pokiaľ je nutné výstup cestujúcich uskutočniť do priestoru susednej koľaje, je toto možné vykonať len so súhlasom oprávneného zamestnanca riadiaceho dopravy na dráhe.

Článok 5.10 Postup pri zistení poruchy v označení konca vlaku

129. Pred odchodom vlaku z východiskovej stanice, alebo z miesta, v ktorom došlo k zmene radenia vozidiel na konci vlaku, SpP vykoná označenie posledného vozidla vlaku návestou „Koniec vlaku“, okrem prípadov, kedy návestné svetlá označujúce koniec vlaku obsluhuje rušňovodič. Vlakvedúci vždy vykoná kontrolu funkčnosti návesti „Koniec vlaku“. V prípade poruchy označenia konca vlaku na vozidlách, ktorých návestné svetlá obsluhuje rušňovodič, po upozornení SpP, poruchu odstráni rušňovodič. V prípade poruchy označenia konca vlaku na vozidlách, ktorých návestné svetlá neobsluhuje rušňovodič

	Železničná spoločnosť Slovensko a. s.	str. 28 z 35
	Prevádzkovanie železničnej dopravy v podmienkach ZSSK	2_75_OIK_v1

odstráni poruchu SpP. Pri tlačných vlakoch je SpP povinný zabezpečiť označenie začiatku vlaku v zmysle predpisu ŽSR Z1.

Článok 5.11 Vlaková dokumentácia

130. Vlaková dokumentácia je spracovávaná elektronicky, prostredníctvom na to určeného elektronického zariadenia členom SpP, spravidla vlakvedúcim vlaku a v určených prípadoch rušňovodičom. V prípade, že dôjde k poruche zariadenia, vlaková dokumentácia sa spracuje náhradným spôsobom v písomnej forme na predpísaných tlačivách.

131. Neobsadený.



6. DOPLŇUJÚCE POSTUPY PO MIMORIADNOM ZASTAVENÍ VLAKU

Článok 6.1 Všeobecné ustanovenie

132. Pri mimoriadnom zastavení vlaku s prepravou cestujúcich, určený člen SpP, upozorní prostredníctvom vlakového rozhlasového zariadenia, v zmysle prílohy č.2 „Rozhlasová služba“ predpisu V10, podľa vzoru hlásenia, cestujúcich na túto skutočnosť, že vlak zastavil mimoriadne z prevádzkových dôvodov, s upozornením, aby neotvárali dvere a z vlaku nevystupovali. Pri poruche vlakového rozhlasového zariadenia, alebo ak vlak rozhlasové zariadenie nemá, vykonajú členovia SpP toto hlásenie vo svojich pridelených vozňoch ústne.

133. SpP môže z vlaku po mimoriadnom zastavení vystúpiť z vozňov iba v prípadoch nariadených predpisom, v prípadoch hroziaceho nebezpečenstva, alebo ak boli privolaní rušňovodičom alebo zamestnancom oprávneným riadiť dopravu na dráhe, alebo ak bolo mimoriadne zastavenie nariadené z dôvodu nástupu a výstupu cestujúcich.

134. Pri odchode vlaku z miesta mimoriadneho zastavenia (aj mimo priestoru určeného pre nástup a výstup cestujúcich) po výstupe resp. nástupe zamestnancov idúcich na/z pracoviska sa postupuje rovnako, ako pri odchode vlaku zo zastávky.

135. Postupy pri výprave vlaku po mimoriadnom zastavení neplatia pre vlaky odchádzajúce z pohraničnej stanice na pohraničnú trať a na pohraničnej trati.

136. Ustanovenia o mimoriadnom zastavení neplatia v prípade, ak je po mimoriadnom zastavení povinný vypraviť vlak zamestnanec oprávnený riadiť dopravu na dráhe výpravkou alebo ústnym rozkazom „Odchod“, alebo rozkazom „Odchod“ daným staničným rozhlasom resp. prostredníctvom iného telekomunikačného zariadenia, alebo písomným rozkazom.

Článok 6.2 Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich bez obsluhy nástupných dverí zo stanovišta rušňovodiča vedúceho vozidla, po posúdení rušňovodičom, že vlak zastavil čo i len časťou určenou pre výstup a nástup cestujúcich v priestore nástupišťa

137. Po pominutí dôvodu zastavenia rušňovodič dá návesť „Pozor“, **neuvedie** vlak do pohybu a SpP vykoná celý postup ako pri odchode vlaku zo zastávky po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich.

138. Pri vlaku osobnej dopravy zostavenom z vozňov bez obsluhy nástupných dverí rušňovodičom, ku ktorému je privesená jednotka s obsluhou nástupných dverí rušňovodičom (obsadená cestujúcimi), prípadne, ak je táto jednotka dopravovaná iným HKV, rušňovodič vedúceho HKV dá po pominutí dôvodu zastavenia (v prípade možného spojenia s ostatnými rušňovodičmi ich upozorní na nutnosť výpravy) návesť „Pozor“, **neuvedie** vlak do pohybu. Rušňovodič privesenej jednotky odblokuje dvere v prípade obsadenia vlakvedúcim a vlakový personál vykoná celý postup ako pri odchode vlaku zo zastávky po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich. Ak privesená jednotka nie je obsadená SpP a rušňovodič dvere neodblokoval a ani neboli núdzovo otvorené dá príslušnú návesť smerom k prvému členovi SpP.

139. Rovnaký postup sa zachová aj v prípade ak bude vlak zostavený z viacerých ucelených jednotiek z ktorých je každá obsadená rušňovodičom s vlastnou obsluhou nástupných dverí, alebo ak sú k ucelenej jednotke s obsluhou nástupných dverí rušňovodičom pripojené vozne bez obsluhy z vedúceho HKV.



Článok 6.3 Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich s obsluhou nástupných dverí zo stanovišťa rušňovodiča vedúceho vozidla po posúdení rušňovodičom, že vlak zastavil čo i len časťou určenou pre výstup a nástup cestujúcich v priestore nástupišťa

140. Po pominutí dôvodu zastavenia ak rušňovodič dvere neodblokoval, neboli ani núdzovo otvorené a rozhladové pomery a technické vybavenie HKV (RV):

- a) **umožňujú** rušňovodičovi skontrolovať zo strany určenej pre výstup a nástup cestujúcich, že odchodom vlaku nie sú ohrozené osoby, dá rušňovodič návesť „Pozor“ a uvedie vlak do pohybu;
- b) **neumožňujú** rušňovodičovi skontrolovať zo strany určenej pre výstup a nástup cestujúcich, že odchodom vlaku nie sú ohrozené osoby, dá návesť „Pozor“ odblokuje dvere na strane určenej pre výstup a nástup cestujúcich, ale neuvedie vlak do pohybu. Po návesti „Pozor“ vykoná SpP celý postup ako pri odchode vlaku zo zastávky po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich.

Článok 6.4 Mimoriadne zastavenie vlaku s prepravou cestujúcich s obsluhou nástupných dverí zo stanovišťa rušňovodiča.

141. Vždy, ak boli po mimoriadnom zastavení vlaku dvere odblokované, alebo núdzovo otvorené, dá rušňovodič po pominutí dôvodu mimoriadneho zastavenia návesť „Pozor“, neuvedie vlak do pohybu a odblokuje dvere, ak neboli odblokované. Po návesti „Pozor“ a odblokovaní dverí, vykoná SpP celý postup rovnako ako pri odchode vlaku zo zastávky po zastavení pre nástup a výstup cestujúcich.

142. Pri vlaku zostavenom z viacerých ucelených jednotiek, z ktorých je každá obsadená rušňovodičom s vlastnou obsluhou nástupných dverí, v prípade odblokovania alebo núdzového otvorenia dverí zadnej jednotky, rušňovodič tejto jednotky na túto skutočnosť upozorní rušňovodiča vedúcej jednotky, pred uvedením vlaku do pohybu. V prípade uvedenia vlaku do pohybu s otvorenými, alebo odblokovanými dverami, musí člen vlakového personálu, ktorý to zisti, vykonať opatrenia na zastavenie vlaku.

Článok 6.5 Postup vlakového personálu pri vlaku s prepravou cestujúcich pri mimoriadnom zastavení vlaku bez potreby výpravy vlaku s aktívnym systémom TBo

143. Pri mimoriadnom zastavení vlaku je SpP povinný spojiť sa s rušňovodičom (vlakovým rozhlasovým zariadením, MT...) a zistiť príčinu zastavenia. Ak počas zastavenia nebolo zistené odblokovanie dverí, nenastala potreba výpravy vlaku SpP, rušňovodič nedal signál na odblokovanie dverí, tak po pominutí dôvodu zastavenia dá rušňovodič návesť „Pozor“ a uvedie vlak do pohybu.

Článok 6.6 Postup vlakového personálu pri vlaku s prepravou cestujúcich pri mimoriadnom zastavení vlaku v priestore pre nástup a výstup cestujúcich a v prípadoch vyžadujúcich výpravu vlaku s aktívnym systémom TBo

144. Pri mimoriadnom zastavení vlaku je SpP povinný spojiť sa s rušňovodičom (vlakovým rozhlasovým zariadením, MT, ...) a dohodnúť sa na ďalšom postupe. Po pominutí dôvodu zastavenia, rušňovodič dá návesť „Pozor“, a neuvedie vlak do pohybu, členovia SpP si núdzovo odblokovujú nástupné dvere, z ktorých budú dávať návesti pri výprave a vykonajú postup ako pri odchode vlaku zo zastávky po zastavení pre nástup a výstup

cestujúcich. Po daní návěsti, uzatvoria nástupné dvere podľa návodu na obsluhu príslušného radu vozňa.

Článok 6.7 Predčasné zastavenie s vlakom bez ovládania dverí zo stanovišta rušňovodiča

145. Za predčasné zastavenie vlaku osobnej dopravy s prepravou cestujúcich (ktorý má určený pobyt cestovným poriadkom, prípadne nariadený pobyt písomným rozkazom) sa považuje každé neželané zastavenie v mieste pravidelného zastavenia pre nástup a výstup cestujúcich, pri ktorom zadná časť vlaku určená pre nástup a výstup cestujúcich zastala mimo nástupišťa. Toto zastavenie bolo vyvolané vonkajšími vplyvmi (príp. zastavenie po návěsti „Stoj zastavte všetkými prostriedkami“, začinkovaním VZ, zastavenie pred oddielovým návěstidlom) a rušňovodič si je takého zastavenia vedomý.

146. Za predčasné zastavenie sa nepovažuje:

- a) zastavenie vlaku na určenom mieste označenou návěstou „51 b Stoj“ dávanou zamestnancom;
- b) zastavenie vlaku na mieste určenom písomným rozkazom, ZCP tab.5;
- c) zastavenie vlaku v stanici v priestore nástupu a výstupu cestujúcich pred hlavným návěstidlom zakazujúcim jazdu;
- d) zastavenie vlaku s obsluhou dverí zo stanovišta rušňovodiča, (postupuje sa ako pri mimoriadnom zastavení).

147. Po predčasnom zastavení vlaku rušňovodič upozorní SpP, na neželané predčasné zastavenie a na nutnosť výpravy, pre potiahnutie vlaku do určeného priestoru riadneho zastavenia podľa dopravných ustanovení. SpP informuje vlakovým rozhlasom cestujúcich o mimoriadnom zastavení a nevystupovaní z vlaku. Po odstránení príčiny predčasného zastavenia, rušňovodič dá návěšť „Pozor“, neuvedie vlak do pohybu, a vykoná sa celý postup predpísaný pre odchod vlaku ako pri mimoriadnom zastavení. Po prevzatí návěsti súhlas na odchod, rušňovodič uvedie vlak do pohybu a zastaví pri nástupišti (mieste pravidelného zastavenia) tak, aby podľa možnosti všetky vozne určené na prepravu cestujúcich ostali stáť pri nástupišti. Pre odchod vlaku z miesta pravidelného zastavenia musí byť zachovaný celý predpísaný postup pre výpravu vlaku.

148. Ustanovenie predchádzajúceho článku neplatia, pokiaľ zamestnanec pre riadenie dopravy na dráhe nariadi iný postup.

149. Neobsadené.



7. MIMORIADNE PRECHODENIE ZASTÁVKY S POVOLENÝM ZASTAVENÍM NA ZNAMENIE

Článok 7.1 Vlaky osobnej dopravy mimoriadne prechodiace zastávky s povoleným zastavením na znamenie

150. Vlaky ZSSK s prepravou cestujúcich ktoré majú plánovaný pobyt pre výstup a nástup cestujúcich, môžu mimoriadne prechodiť zastávky s povoleným zastavením na znamenie, ak je to povolené ZCP a mimoriadne prechodenie vlaku je v súlade s týmto predpisom.

151. Mimoriadne prechodenie vlakov osobnej dopravy cez zastávky s povoleným zastavením na znamenie je možné vykonať pri jazde:

- vlakov zostavených z motorových, elektrických, prípojných, vložených a riadiacich vozňov s maximálnym počtom troch dráhových vozidiel;
- elektrických alebo motorových jednotiek, dvoch elektrických alebo motorových jednotiek zapojených do mnohočlenného riadenia.

Všetky ŽKV obsadené cestujúcimi vo vlaku s plánovaným zastavením na zastávke s povoleným zastavením na znamenie, musia mať funkčnú informačnú jednotku pre signalizáciu zastavenia na znamenie k rušňovodičovi vedúceho ŽKV. Ak prišlo k poruche informačnej jednotky pre signalizáciu zastavenia na znamenie, vlak s plánovaným pobytom na zastávke s povoleným zastavením na znamenie zastaví vždy.

152. Rušňovodič vlaku s prepravou cestujúcich smie zastávku s povoleným zastavením na znamenie mimoriadne prechodiť iba pri splnení všetkých nasledovných podmienok:

- v tabelárnom cestovnom poriadku príslušného vlaku je v riadku príslušnej zastávky v stĺpci 5 (príchod) značka x pred časovým údajom o príchode vlaku;
- zastávka s povoleným zastavením na znamenie sa nenachádza na pohraničnej trati;
- neprišlo k signalizácii informačnej jednotky pre zastavenie vlaku na znamenie do miesta, ktoré umožňuje bezpečné zastavenie vlaku na zastávke;
- cestujúci nepožiadali ústne pri nástupe alebo počas státia vlaku rušňovodiča o zastavenie vlaku;
- nenastali sťažené poveternostné pomery (búrka, dážď, sneženie, silný vietor a pod.);
- nenastala znížená viditeľnosť;
- k prechodeniu vlaku popri návesti „Koniec nástupišťa“ nepríde skôr, ako je čas uvedený v stĺpci 7 tabelárneho cestovného poriadku – odchod;
- v priestore určenom pre nástup a výstup cestujúcich na zastávke sa nenachádzajú osoby (osoba) tak, aby boli viditeľné (viditeľná) pre rušňovodiča;
- nie sú pochybnosti o požadovanom nástupe alebo výstupe cestujúcich;
- nie sú pochybnosti o bezpečnom prechodení vlaku cez zastávku.

Ak nebudú splnené všetky vyššie uvedené podmienky, rušňovodič s vlakom na zastávke zastaví ako pri pravidelnom zastavení pre nástup a výstup cestujúcich.

153. Rušňovodič je povinný pred zastávkou, kde je povolené zastavenie na znamenie upraviť rýchlosť vlaku tak, aby v prípade ak nebude možné prechodenie zastavil na určenom mieste.



154. Požiadavka na zastavenie musí byť rušňovodičovi poskytnutá najneskôr v stanici alebo na zastávke, kde vlak posledný krát pravidelne zastavuje, v mimoriadnych prípadoch najneskôr na zábrzdnu vzdialenosť, pred zastávkou s povoleným zastavením na znamenie.

Ak bol člen sprevádzajúceho personálu počas jazdy vlaku požiadaný cestujúcim o zastavenie na zastávke s povoleným zastavením na znamenie, poučí cestujúceho o povinnosti využiť informačný systém v súprave vlaku obsluhou „tlačidla zastávka na znamenie“ pre informovanie rušňovodiča. V prípade potreby o požiadavke zastavenia informuje rušňovodiča.

155. Neobsadené.

156. Neobsadené.



8. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 8.1 Zrušené predpisy, technologické postupy, opatrenia, smernice

157. Dňom nadobudnutia účinnosti tohto predpisu sa v plnom rozsahu ruší:

- Technologický postup Doplnujúce ustanovenia pre výpravu vlakov ZSSK a postup pri mimoriadnom prechodení zastávky 2_233_OIK_v2 s účinnosťou od 30.09.2012
- Opatrenie k zabezpečeniu zmeny a spôsobu výpravy vlakov používaním návestnej pomôcky pri dávaní denných návěstí 2_43_OIK_v2 s účinnosťou od 01.06.2021.
- Príloha č.1 v predpise ZSSK V2 Výkon činnosti rušňovodiča 2_39_OIK_v3
- Príloha č.1 v predpise ZSSK V10 Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu 2_40_OIK_v4

SÚVISIACE PREDPISY A NORMY

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o doprave na dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vyhláška č. 351/2010 MDPT SR z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh.



PREDPISY A INÉ DOKUMENTY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE

ZSSK V 1	Organizácia práce určených pracovísk ZSSK (2_46_OIK aktuálne znenie)
ZSSK V 2	Výkon činnosti rušňovodiča (2_39_OIK - aktuálne znenie)
ZSSK V 3	Výkon činnosti rušňovodič – inštruktor (2_31_OIK – aktuálne znenie)
ZSSK V 8	Prevádzka a obsluha rýchlomerov (2_33_OIK – aktuálne znenie)
ZSSK V 10	Výkon dopravnej činnosti sprevádzajúceho personálu (2_40_OIK – aktuálne znenie)
ZSSK V 11	Výkon činnosti vlakvedúceho inštruktora
ZSSK V 15/I	Prevádzka a obsluha brzdových zariadení železničných koľajových vozidiel (2_26_OIK – aktuálne platné znenie)
ZSSK V 25	Údržba hnacích koľajových vozidiel, elektrických a motorových vozňov, jednotiek, prípojných, vložených a riadiacich vozňov (2_19_OIK – aktuálne znenie)
ZSSK V 62	Prevádzkovo technické podmienky železničných osobných vozňov (2_25_OIK - - aktuálne znenie)
	Operatívne riadenie prevádzky (2_94_UP - aktuálne znenie)
TP 100	Posun zamestnancami Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. v obvode železničných staníc Železníc Slovenskej republiky (2_100_UP – aktuálne znenie)
VSP	Smernica Výcvikový a skúšobný poriadok ZSSK
	Smernica zdravotná spôsobilosť zamestnancov ZSSK
ŽSR Z 1	Pravidlá železničnej prevádzky