ČIERNOHRONSKÁ ŽELEZNICA - ČHŽ

D O P R A V N Ý P R E D P I S - DP

Účinnosť od 1. 1. 2009

Schválené riaditeľom ČHŽ 30.12.2008

© Ing. Aleš Bílek, Ing. Martin Fundárek, Ing. Pavel Šiman, CSc.

Použité skratky:

ČHŽ – Čiernohronská železnica

DP – Dopravný predpis ČHŽ

GVD – Grafikon vlakovej dopravy

NP – Návestný predpis ČHŽ

PHM – Pohonné hmoty

VTP – Všeobecno-technický predpis ČHŽ

ZSSK – Železničná spoločnosť

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

1 ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

1.1 Úvodné ustanovenia

1. Dopravný predpis (ďalej len DP) je záväzný pre výkon dopravnej služby na ČHŽ.

2. **!!! V zmysle DP je nevyhnutné konať aj v tých prípadoch, ktoré nie sú v DP výslovne uvedené, a to podľa najlepšieho vedomia a svedomia tak, aby bola zaručená bezpečnosť a pravidelnosť dopravy!!!**

3. Každý pracovník dopravnej služby je sám plne zodpovedný za svoje konanie pri zaistení pravidelnosti a bezpečnosti dopravy v rozsahu svojich povinností.

4. Rozkazy v dopravnej službe musia byť stručné a zrozumiteľné. Za daný rozkaz zodpovedá ten, kto ho vydal, za realizáciu ten, kto ho vykonal. Keby vykonanie rozkazu odporovalo ustanoveniam predpisov, musí pracovník, ktorý má rozkaz vykonať, ihneď vzniesť námietky. Ak predstavený trvá na vykonaní rozkazu a pochybnosť pracovníka nie je vyvrátená, vyžiada si pracovník písomný rozkaz alebo svedka (pri rozkazoch vydávaných rádiostanicou a pod.). Keby však rozkaz očividne ohrozoval bezpečnosť dopravy, nesmie ho pracovník splniť a prípad ohlási vyššiemu predstavenému i bez zachovania stanoveného služobného postupu.

5. Ak je predpismi stanovené dať rozkaz alebo hlásenie osobne, musí sa tak stať len pri osobnom styku zúčastnených pracovníkov.

6. Ak je stanovené dať rozkaz alebo hlásenie priamo, možno ho dať telefonicky alebo rádiostanicou, ale bez sprostredkovateľa.

7. **!!! Kto preberá rozkaz, týkajúci sa dopravných opatrení, daný osobne, rádiostanicou, príp. telefónom, musí ho zopakovať na dôkaz, že rozkaz správne pochopil !!!**

8. Záväzné slovné znenia rozkazov, hlásení a pod., ktoré majú zásadný význam pre zaistenie bezpečnosti dopravy, sú v tomto predpise vytlačené kurzívou (šikmým písmom) a nie je dovolené ich meniť.

9. Na doplnky.

10. Na doplnky.

11. Na doplnky.

1.2 Základné pojmy a všeobecné ustanovenia

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

13. **Vlak** je technicko-prevádzková dopravná jednotka, pohybujúca sa po koľajniciach, označená predpísanými návesťami, sprevádzaná vlakovým personálom a idúca podľa cestovného poriadku alebo pokynov osoby riadiacej dopravu na dráhe. Vlak môžu tvoriť jednotlivé dráhové vozidlá alebo skupiny spojených dráhových vozidiel. Vlak môže byť ťahaný alebo sunutý jedným alebo viacerými hnacími vozidlami, prípadne môže byť gravitačne spúšťaný bez hnacích vozidiel.

14. **Rušňový vlak** je vlak zostavený len z jedného alebo viacerých hnacích vozidiel.

15. **Drezína, služobné vozidlo, traťový stroj** je dráhové vozidlo slúžiace na služobné účely ČHŽ. Môže, ale nemusí byť opatrené vlastným pohonom.

16. **Hnacie vozidlo** je dráhové vozidlo schopné vyvíjať ťažnú a brzdiacu silu na pohyb a brzdenie dráhových vozidiel. Hnacími vozidlami sú:

    a) **rušne** – (parné, elektrické alebo motorové) – hnacie vozidlá neprispôsobené na dopravu užitočnej záťaže (cestujúcich, batožín ani nákladu);

b) **motorové vozne** - hnacie vozidlá poháňané vlastným motorom, ktoré sú určené a zariadené aj na prepravu cestujúcich alebo nákladu.

c) **drezíny** – vozidlá ľahkej stavby s alebo bez vlastného pohonu určené pre služobné účely, ale i na prepravu cestujúcich alebo nákladu.

17. **Vedúce dráhové vozidlo** je dráhové vozidlo, z ktorého sa ovláda chod vlaku, alebo dráhového vozidlá.

18. **Riadiaci vozeň** je dráhové vozidlo bez vlastného pohonu, z ktorého možno riadiť a ovládať hnacie vozidlo a chod vlaku.

19. **Diaľkové ovládanie hnacieho vozidla** je zariadení umožňujúce ovládanie hnacieho vozidla bez prítomnosti na jeho ovládacom stanovišti.

20. **Rušňová čata** je tvorená rušňovodičom, rušňovodičom a kuričom, prípadne dvomi rušňovodičmi..

21. **Vlakový personál** je spoločný názov pre vlakovú a rušňovú čatu vlaku.

22. Na doplnky.

23. Na doplnky.

24. Na doplnky.

1.3 Dopravná dokumentácia

25. **Dopravný denník rádiostaníc** - **kniha zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog** je spoločný zošit vedený riaditeľom ČHŽ, uložený v dopravnej kancelárii v Čiernom Balogu pri základňovej rádiostanici. Rušňovodiči do nej zapisujú prevzatie a odovzdanie dopravnej služby a rádiostaníc v Čiernom Balogu a všetky zavedené mimoriadne vlaky v poradí ich zavedenia v kalendárnom dni takto: **Dátum, čas odchodu, trasa vlaku, číslo rádiostanice, označenie lokomotívy, meno a podpis pracovníka, ktorý vykonal zápis** (po ukončení jazdy vlaku sa doplní ešte čas ukončení chodu vlaku, meno a podpis pracovníka, ktorý vykonal zápis o ukončení).

    Mimoriadne vlaky sa zaznamenávajú **červeným písmom !**

26. **Denník rádiostaníc Hronec** je vedený riaditeľom ČHŽ v dopravnej kancelárii v Hronci. Rušňovodiči do nej zapisujú prevzatie a odovzdanie dopravnej služby a rádiostaníc v Hronci.

27. **Všeobecný rozkaz**, skrátene rozkaz „V", spisuje rušňovodič, alebo pracovník organizujúci dopravu vždy, keď je to z hľadiska písomnej dokumentácie rozkazu nutné (v prípade poruchy záznamového zariadenia rádiostanice, závažných alebo sporných rozkazov a pod.). Všeobecný rozkaz môže mať aj grafickú podobu (napr. Denný GVD vydávaný pracovníkom organizujúcim dopravu a pod.).

28. Originál rozkazu „V", potvrdený rušňovodičom zostane oprávnenému pracovníkovi, ktorý rozkaz spísal. Kópiu pre rušňovodiča dostane vždy rušňovodič vedúceho hnacieho vozidla, ktorý ho zavesí na svojom stanovišti tak, aby ho mohol počas jeho platnosti bez problémov prečítať.

29. Písomné rozkazy musia byť jasné, stručné a na všetkých kópiách dobre čitateľné, aby boli vylúčené omyly a pochybnosti.

    Dodatočné znenia a opravy je možné v písomných rozkazoch urobiť len vtedy, ak sa tým neporuší zrozumiteľnosť rozkazu, inak sa musí vyhotoviť nový rozkaz. Pripojí sa vždy poznámka „opravil" a podpis.

30. Pracovník, ktorý písomný rozkaz preberá (podpisuje), je povinný si ho prečítať ešte pred potvrdením prijatia. Prípadné nejasnosti sa musia ihneď odstrániť. Ak napísaný rozkaz nezodpovedá predchádzajúcim ustanoveniam o jeho napísaní, odmietne ho prevziať.

31. **Kniha objednávok** je vedená pracovníkom organizujúcim dopravu, uložená v dopravnej kancelárii. Slúži na zapísanie rezervácií pre vlaky idúce podľa GVD a pre objednávky mimoriadnych vlakov, ako podklad pre prácu pracovníka organizujúceho dopravu.

32. **Kniha rozkazov a zmien** je vedená riaditeľom ČHŽ, uložená v dopravnej kancelárii. Pracovníci dopravnej služby sú pred každým nástupom služby povinní preukázateľne sa oboznámiť so znením nových rozkazov a zmien, zverejnených v tejto knihe a potvrdiť to svojím podpisom.

33. **Kniha nehôd a príhod** je vedená riaditeľom ČHŽ, uložená v dopravnej kancelárii. Slúži na zapísanie dôležitých mimoriadnych udalostí.

34. **Kniha závad na trati** je vedená traťmajstrom, uložená v dopravnej kancelárii. Slúži na zapísanie zistených závad na trati, ako podklad pre prácu traťmajstra.

35. **Kniha závad na vozňoch** je vedená vozmajstrom, uložená v dopravnej kancelárii. Slúži na zapísanie závad na vozňoch, ako podklad pre prácu vozmajstra.

36. **Kniha odovzdávania hnacích vozidiel, Kniha opráv** sú vedené strojmajstrom, uložené v dopravnej kancelárii. Slúžia k evidencii jázd hnacích vozidiel a ich závad, ako podklad pre prácu strojmajstra.

37. Všetky zápisy, týkajúce sa dopravnej služby musia pracovníci vykonávať čitateľne plniacim alebo guľôčkovým perom s modrým alebo čiernym atramentom (náplňou), ak nie je v jednotlivých ustanoveniach tohto predpisu stanovené inak.

38. Všetky použité denníky, knihy, rozkazy, zápisníky a doklady o jazde vlakov, ktorých používanie je týmito predpismi nariadené, uchovávajú pracovníci zodpovedný za ich vedenie, po dobu 12-tich mesiacov. V prípade vzniku mimoriadnej udalosti je každý pracovník povinný bezodkladne odovzdať požadovanú dopravnú dokumentáciu riaditeľovi ČHŽ.

39. Hovory rádiostaníc zaznamenávané záznamovým zariadením sa uchovávajú najmenej 12 hodín.

1.4 Pracovníci dopravnej služby

40. Dopravná služba je výkon činností, vykonávaných podľa návestných, dopravných a ostatných predpisov, prípadne opatrení (smerníc, pomôcok a pod.) pre zabezpečenie jázd vlakov a posunu.

41. Každému pracovníkovi dopravnej služby musia byť pridelené predpisy podľa VTP, kde je tiež uvedené, ktoré pomôcky musí mať pracovník pri výkone dopravnej služby na pracovisku alebo pri sebe.

42. Všetci pracovníci dopravnej služby musia trvale ovládať ustanovenia predpísané pre ich službu. Musia si preto stále obnovovať znalosť predpisov a opatrení, zoznamovať sa s ich zmenami, zúčastňovať sa školení a podrobovať sa predpísaným periodickým a mimoriadnym skúškam podľa VTP.

43. Ten kto u pracovníka dopravnej služby zistí takú neznalosť predpisov alebo opatrení, ktorá by mohla viesť k ohrozeniu bezpečnosti dopravy, alebo možno odôvodnene usudzovať, že stav pracovníka neposkytuje predpoklad pre bezpečný výkon práce, musí túto skutočnosť bezodkladne ohlásiť riaditeľovi ČHŽ, ktorý rozhodne o ďalšom postupe.

44. **!!! Pri nástupe do služby musia byť pracovníci odpočinutí a triezvi a nesmú byť pod vplyvom omamných alebo psychotropných látok. Požívanie alkoholických nápojov a iných omamných alebo psychotropných látok je pri výkone dopravnej služby zakázané !!!**

45. Dopravnú službu smú vykonávať len pracovníci, ktorí sú na to oprávnení, a len ak sú v službe. Za správny výkon pridelenej práce zodpovedá každý pracovník sám. Je zakázané, aby pracovníci v službe prenechávali im určené úkony osobám, ktoré na to nie sú oprávnené, pokiaľ nejde o odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva. Výnimku tvoria zvláštne služby návštevníkom ČHŽ (jazda na rušni, brzde a pod.). O týchto prípadoch rozhoduje vždy s plnou právomocou a zodpovednosťou priamo príslušný pracovník ČHŽ (rušňovodič, brzdár a pod.). **Výkon dopravnej služby inou osobou než oprávneným pracovníkom je však možný len podľa ustanovení o zácviku !**

46. Max. počet osôb prepravovaných na riadiacom stanovišti vedúceho dráhového vozidla počas jazdy vlakov pre verejnosť okrem obsluhy a kontrolných orgánov je 2 dospelí + 2 deti do 15 rokov pod ich dozorom. Pred vstupom na stanovište je rušňovodič povinný poučiť tieto osoby o bezpečnostných

predpisoch, určených činnostiach obsluhy vozidla, umiestnení záchrannej brzdy a spôsobe bezpečného nástupu a výstupu.

47. **!!! Ak nevyžaduje nebezpečenstvo okamžitý zákrok, smú pracovníci počas služby opustiť svoje pracovisko len so súhlasom bezprostredného nadriadeného. Návrat na pracovisko alebo stanovište musí každý pracovník vždy ihneď ohlásiť !!!**

48. Čas nástupu a ukončenia služby určuje **rozvrh služby** (turnus). Bez súhlasu nadriadených nesmú pracovníci rozvrh služby meniť. Ak nemôže pracovník zo závažných dôvodov nastúpiť do služby (včas alebo vôbec), musí to čo najskôr oznámiť nadriadenému. Ak je to zo závažných dôvodov nevyhnutné, sú pracovníci povinní zotrvať v službe alebo dostaviť sa do nej i mimo stanoveného rozvrhu a konať akúkoľvek prácu, ktorá im bude pridelená a ktorá zodpovedá pracovnej zmluve a vykonaným skúškam. V takých prípadoch je potrebné čo najrýchlejšie sa postarať o obnovenie pravidelného rozvrhu služby. O týchto prípadoch rozhoduje s plnou zodpovednosťou riaditeľ ČHŽ.

49. Pracovníci sú povinní zoznámiť sa s rozvrhom služby a riadiť sa ním. Ak bola v rozvrhu vykonaná zmena, je pracovník, ktorý o zmene rozhodol, povinný informovať všetkých dotknutých pracovníkov.

50. **!!! V styku s verejnosťou musí byť každý pracovník vždy riadne upravený, zdvorilý, rozhodný, v medziach svojich povinností ochotný a nesmie fajčiť !!!**

51. Okrem bezpečnosti a plynulosti dopravy dbá každý pracovník tiež na poriadok a čistotu ČHŽ a hlavne na jej reprezentáciu, propagáciu a reklamu.

52. Na doplnky.

1.5 Odovzdávanie a preberanie dopravnej služby

53. Dopravná služba sa odovzdáva osobne, písomne alebo ústne (telefonicky, rádiostanicou). Riaditeľ ČHŽ určí jednotlivým pracovníkom dopravnej služby spôsob a miesto nástupu, ukončenia, odovzdávania a preberania služby (napr. rušňovodičom prostredníctvom „Dopravného denníku rádiostaníc“ a „Knihy odovzdávania hnacích vozidiel", sprievodcom a brzdárom osobne hlásením sa rušňovodičovi a pod.).

54. Rušňovodiči zapisujú začiatok a koniec dopravnej služby v Čiernom Balogu a v Hronci v dopravnej kancelárii. Pri nástupe do služby sa musia sami iniciatívne v dopravnej kancelárii informovať o prípadných mimoriadnostiach, preukázateľne sa oboznámiť sa so znením vydaných rozkazov, zmien a nariadení zverejnených v **„Knihe rozkazov, zmien a nariadení“** a u nových rozkazov a zmien toto potvrdiť svojím podpisom. Ďalej sa musia oboznámiť s aktuálnymi zápismi v **„Knihe objednávok“, „Knihe závad na trati“, „Knihe závad na vozňoch“, „Knihe nehôd a príhod“ a v „Knihe odovzdávania hnacieho vozidla“**. Začiatok a koniec dopravnej služby - prevzatie a odovzdanie rádiostanice potvrdia svojím podpisom v **„Dopravnom denníku rádiostaníc“** a v skúšobnom hovore pri prevzatí rádiostanice. Pred ukončením dopravnej služby sú rušňovodiči povinný vykonať i evidenčné zápisy (Kniha odovzdávania hnacích vozidiel, Kniha PHM a pod.) a zápisy o prípadných závadách, poruchách a mimoriadnostiach. **!!! Súčasne sú povinný podľa ich závažnosti o nich bezodkladne informovať riaditeľa ČHŽ, prípadne iné osoby zodpovedné za odstránenie závady, poruchy, alebo mimoriadnej udalosti !!!**

55. Ak rušňovodič nenastupuje do služby v stanici Čierny Balog, alebo Hronec (striedanie na ose), musí sa ohlásiť rádiostanicou, alebo telefonicky riaditeľovi ČHŽ, prípadne pracovníkovi ktorý ho zastupuje. Ten pracovníka poučí o mimoriadnostiach, zapíše jeho nástup do **„Dopravného denníka rádiostaníc“** a za jeho meno pripojí svoj podpis.

56. V stanici Hronec zapisuje rušňovodič prevzatie rádiostanice do **„Denníka rádiostaníc Hronec“**.

57. **!!! Začiatok i koniec dopravnej služby na pravidelných vlakoch podľa GVD nemusí rušňovodič ohlasovať. Začiatok i koniec dopravnej služby na mimoriadnych vlakoch mimo GVD musí rušňovodič <u>vždy</u> ohlásiť riaditeľovi ČHŽ, prípadne pracovníkovi ktorý ho zastupuje !!!**

58. Ostatní pracovníci dopravnej služby hlásia začiatok a koniec dopravnej služby rušňovodičovi vlaku, na ktorom službu začínajú. Rušňovodič ich poučí o rozkazoch, zmenách a nariadeniach v rozsahu ich povinností.

59. **!!! Bez riadneho zapísania, prípadne ohlásenia začiatku dopravnej služby, nie je oprávnený pracovník spôsobilý pre výkon dopravnej služby !!!**

60. **!!! Po ukončení dopravnej služby sa každý pracovník informuje u svojho nadriadeného o svojom ďalšom nástupe do služby (okrem pravidelných vlakov podľa GVD) !!!**

61. Na doplnky

2 STANIČNÉ A TRAŤOVÉ ZARIADENIA

2.1 Prechodový prierez

62. Pre nerušený prechod vozidiel na trati a v stanici musí byť zachovaný stanovený voľný priestor - **prechodový prierez**.

    Predmety (tovar, materiál a pod.) musia byť vzdialené, uložené a zaistené tak, aby nebol prechodový prierez porušený. Pozdĺž koľají musí byť zachovaný voľný priechod a manipulačný priestor pre bezpečný pohyb pracovníkov pri prevádzke.

    Hromady sypkých materiálov (piesok, uhlie, štrk a pod.) musia byť vzdialené od hrany koľajnice aspoň 1 m v zime a 0,75 m v lete a ich sklon nesmie byť väčší ako 45 stupňov. Ostatné predmety musia byť vzdialené od hrany koľajnice pri priamej koľaji minimálne 1,25 m, v oblúku minimálne 1,5 m.

63. Každý pracovník na trati alebo v koľajisku musí dbať, aby neporušil prechodový prierez. Ak ho poruší, zodpovedá za jeho včasné uvoľnenie alebo za krytie ohrozeného miesta. Pri práci pracovnej skupiny zodpovedá za uvoľnenie prechodového prierezu alebo za krytie miesta jej vedúci.

64. Miesta na šírej trati a v staniciach, kde nie je zachovaný postranný voľný priestor prechodového prierezu tak, že je nebezpečné vychyľovať sa z vozidiel alebo zdržiavať sa vedľa koľaje, sa označia šikmými žltými a čiernymi pruhmi.

2.2 Dopravne a šíra trať

65. **Dopravňa** je miesto na trati slúžiace na riadenie chodu dráhových vozidiel na dráhe. Medzi dopravne patria stanice, výhybne a odbočky. Okrem dopravní sú na šírej trati ešte nákladiská a zastávky. Najväčšia dovolená rýchlosť chodu dráhových vozidiel v dopravni je **15 km/h**, pričom **chod vlakov v dopravni sa vždy uskutočňuje ako chod podľa rozhľadu !!!**

66. **Šíra trať** je trať medzi dvoma susednými dopravňami. Najväčšia dovolená rýchlosť chodu dráhových vozidiel na šírej trati je **20 km/h**, v oblúkoch s polomerom menším než **R 75 - 15 km/h !**

67. Hranicou medzi šírou traťou a dopravňou je návestidlo „**Lichobežníková tabuľka**".

68. **Stanica** je dopravňa s koľajiskom, umožňujúcim križovanie a predbiehanie vlakov, posun, zostavovanie a rozraďovanie súprav vozidiel, prepravu cestujúcich, batožín alebo nákladu.

69. **Výhybňa** je dopravňa s koľajiskom umožňujúcim križovanie a predbiehanie vlakov, niekedy aj prepravu cestujúcich a batožín. Ustanovenia tohto predpisu platné pre stanice sa vždy vzťahujú aj na výhybne.

70. **Odbočka** je miesto na trati, kde vlaky môžu opustiť traťovú koľaj a uvoľniť ju pre iný vlak. Môže byť súčasne aj zastávkou alebo nákladiskom.

71. **Nákladisko** je miesto s odbočnou koľajou, alebo i bez nej, ktoré vlaky obsluhujú bez uvoľnenia traťovej koľaje. Slúži na manipuláciu s nákladom. Môže byť súčasne aj zastávkou.

72. **Zastávka** je miesto na šírej trati bez koľajového rozvetvenia a slúži len na prepravu cestujúcich a batožín.

73. Názvy a označenia, schéma a kilometrické polohy dopravní, nákladísk a zastávok sú uvedené v prílohe VTP.

74. Na doplnky.

75. Na doplnky.

76. Na doplnky.

2.3 Koľaje

77. Koľaj na šírej trati sa nazýva **traťová koľaj**.

78. Každá koľaj v stanici alebo vo výhybni sa nazýva **staničná koľaj**. Staničné koľaje sa rozdeľujú na koľaje dopravné, manipulačné a koľaje na osobitné účely; môžu byť priebežné alebo slepé.

79. **Dopravné koľaje** sú koľaje určené na dopravu vlakov, t.j. koľaje vchodové, odchodové, prechodové, predchádzacie a čakacie.

80. **Manipulačné koľaje** sú koľaje určené na manipuláciu s vozidlami, t.j. koľaje zriaďovacie, výťažné, opravové, odovzdávkové, nakládkové, vykládkové a pod.

81. **Koľaje pre osobitné účely** sú koľaje odvratné a záchytné.

82. Dopravná koľaj, ktorá je priamym pokračovaním priebežnej traťovej koľaje na obidvoch zhlaviach, sa nazýva **hlavná staničná koľaj**. Pokiaľ v stanici nie je takáto koľaj, určuje hlavnú staničnú koľaj VTP.

83. Koľaje v stanici sa označujú číslami, príp. sa čísla doplnia aj písmenom alebo názvom koľaje. Hlavná staničná koľaj sa označí číslom 1, od nej vľavo sa číslujú koľaje postupne nepárnymi číslami 3, 5, 7 atď. a vpravo párnymi číslami 2, 4, 6 atď. Na rozlíšenie viacerých obvodov stanice sa môžu použiť stovkové série.

84. Pre označenie polohy vpravo alebo vľavo je rozhodujúci smer od začiatku ku koncu trate. Začiatok tratí je v stanici Čierny Balog, u odbočných tratí v príslušnej odbočke.

85. **!!! Pre označenie smeru dole, alebo hore, do vody, alebo do brehu je rozhodujúci smer a poloha vodného toku súbežného s traťou ČHŽ. (Čierny Hron, Vydrovský potok)!!!**

86. Na doplnky.

87. Na doplnky.

2.4 Výhybky

88. **Výhybka** je koľajové zariadenie umožňujúce prechod vozidiel z jednej koľaje na druhú bez prerušenia jazdy.

89. **Odvratná výhybka** je výhybka, ktorá tvorí bočnú ochranu vlakovej cesty, pričom jej odvratná poloha je podmienkou pre postavenie vlakovej cesty.

90. **Výmena** je pohyblivá časť výhybky.

91. **Zhlavie** je koľajové rozvetvenie (skupina výhybiek) na začiatku a konci dopravne. Označuje sa obvykle miestnym názvom (napr. „**Horné zhlavie**", „**Dolné zhlavie**", „**Vydrovské zhlavie**" a pod.).

92. Výhybky sa číslujú postupne smerom od začiatku trate, a to osobitne v každej dopravni alebo nákladisku, začínajúc číslom 1. Pre stanovenie čísla výhybky je rozhodujúca kilometrická poloha výmenového styku.

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

94. Výhybky sa prestavujú ručne preložením závažia. **!!! Za správne prestavenie výhybky zodpovedá rušňovodič !!!**

95. Výhybka je správne prestavená:

- ak je prestavená pre zamýšľanú jazdu,
- ak prilieha prechádzaný jazyk k opornici,
- ak sú spojovacie tyče a ich spojenia v poriadku,
- ak súhlasí výhybkové návestidlo s polohou výhybky.

96. Je zakázané:

- prestaviť výhybku tesne pred pohybujúcimi sa vozidlami s výnimkou prípadu, keď sa tým môže zabrániť hroziacemu nebezpečenstvu,
- prestaviť výhybku, ktorá je obsadená vozidlami,
- prechádzať výhybku pri jazde vlakov „po hrote" v nesprávnej polohe, alebo ju prestaviť vozidlami, ak nie je na to zariadená (tzv. **„rezanie výmeny"**). **Toto je povolené iba pri posune cez neuzamknuté výhybky, max. rýchlosťou kroku a to iba v prípade, že rušňovodič má istotu o dobrom technickom stave výhybky (pohyblivosť jazykov, namazanie klzných stoličiek a pod.) !**

97. Vozidlá, ktoré rozrezali výmenu, smú byť zastavené, pokiaľ úplne neprejdú výhybku, iba vtedy, ak je ďalšia jazda nebezpečná. Jazda opačným smerom cez rozrezanú výmenu je zakázaná. Každý pracovník, ktorý nepovolené rezanie výhybky spozoruje, je povinný to ihneď ohlásiť rušňovodičovi, ktorý rozhodne o ďalšom postupe.

98. **Výhybky sú v bežnej prevádzke zabezpečené len polohou závažia !**

99. Na základe rozhodnutia riaditeľa ČHŽ môžu byť niektoré dlhodobo nepoužívané výhybky uzamknuté kvôli zabráneniu manipulácii nepovolanými osobami. **Kľúč veľkosti 32 musí byť preto uložený na každom hnacom vozidle !**

100. Správnej polohe výhybky je treba venovať vždy veľkú pozornosť. Zodpovednosť za správnu polohu výhybky majú:

a) **pri posune**: vedúci posunu a určení posunovači na čele posunujúceho dielu,

b) **pri jazde vlaku**: rušňovodič vedúceho dráhového vozidla, pri sunutom vlaku rušňovodičom určený sprievodca, alebo brzdár idúci na čele vlaku.

101. **!!! Rýchlosť jazdy cez všetky výhybky „po hrotu" a cez uzamknuté výhybky „proti hrotu priamo" je max. 15 km/h, „proti hrotu do odbočky" max. 10 km/h. Rýchlosť jazdy cez koľajovú križovatku v dopravni Hronec a cez neuzamknuté výhybky „proti hrotu priamo i do odbočky" je max. 5 km !!!**

2.5 Vlaková cesta

102. **Vlaková cesta** je úsek koľaje a priľahlých výhybiek v obvode dopravne určený pre jazdu daného vlaku.

103. **Postavenie vlakovej cesty** je súbor úkonov (prestavenia výhybiek, výkoľajok a pod.) slúžiacich na zabezpečenie bezpečného vchodu, odchodu alebo prechodu vlaku dopravňou.

104. **Voľnosť vlakovej cesty** sa zisťuje pohľadom alebo v prípade potreby obchôdzkou (v prípade zníženej viditeľnosti a pod.). Vlaková cesta je voľná:

- ak sú všetky výhybky správne postavené pre zamýšľanú jazdu vlaku,
- ak nie je obsadená žiadnymi vozidlami (okrem vozidiel vlastného vlaku),
- ak nie sú v koľaji žiadne prekážky (výkoľajky, zarážky a pod.) a žiadne vozidlá ani predmety nezasahujú do prechodového prierezu koľaje (napr. cez námedzník !),
- ak nie je dovolený chod iného dráhového vozidla, ktorý by sa s danou vlakovou cestou stýkal alebo ju krížil.

105. Na doplnky.

2.6 Osvetľovanie

106. Ak ide vlak pri zníženej viditeľnosti, musí byť označený svetelnými návesťami podľa NP.

107. Osobné vozne obsadené cestujúcimi sa v noci vo vnútri osvetľujú. Podľa potreby sa osvetlia i nástupištia na zastávkach, v staniciach a výhybniach.

108. Na doplnky.

2.7 Čas, hodiny

109. Dopravná služba sa riadi stredoeurópskym časom (SEČ) a v stanovenom období stredoeurópskym letným časom (SELČ) s rozdelením od 0.00 do 24.00 hodín. Dátum a spôsob prechodu zo SEČ na SELČ a zo SELČ na SEČ určuje všeobecne záväzný právny predpis.

110. Všetci pracovníci dopravnej služby, pokiaľ to výkon ich služby vyžaduje, musia v službe mať správne idúce hodinky.

111. V služobných miestnostiach staničných a traťových pracovníkov dopravnej služby musia byť umiestnené hodiny. Všetky tieto hodiny musia ukazovať presný čas, za čo zodpovedá riaditeľ ČHŽ.

112. Pre stanovenie časových údajov pri výkone dopravnej služby sú rozhodujúce hodiny umiestnené v dopravnej kancelárii, pri ich poruche osobné hodinky riaditeľa ČHŽ.

113. Všetci pracovníci si pri nástupe do dopravnej služby porovnajú svoje hodinky s hodinami umiestnenými v dopravnej kancelárii, prípadne sa na presný čas opýtajú rádiostanicou.

114. Na doplnky.

3 ZOSTAVENIE A BRZDENIE VLAKOV

3.1 Zostavenie vlaku

115. Vo vlaku majú byť zaradené vždy naložené vozne pred prázdnymi, ťažké vozne pred ľahkými. Pri vlaku s postrkom majú byť prázdne a ľahké vozne radené v strede vlaku.

116. Drobné vozidlá bez vypruženia pojazdu (traťovácke vozíky, výsypné vozíky - hunty a pod.) možno prepravovať iba na konci vlaku (posunujúceho dielu).

117. Pri doprave naložených oplenových vozňov, spojených len nákladom (dlhé drevo, koľajnice a pod.) musia byť osobné vozne obsadené cestujúcimi od týchto vozňov oddelené aspoň jedným ochranným vozňom, ktorého čelo alebo náklad je vyšší, ako náklad na oplenových vozňoch.

118. Počet a druh vozňov vo vlaku určuje GVD, pracovník organizujúci dopravu, alebo rušňovodič na základe prepravnej potreby zistenej sprievodcom.

119. **!!! Za správne zostavenie vlaku je zodpovedný jeho rušňovodič !!!**

3.2 Radenie hnacích vozidiel vo vlakoch a posunujúcich dieloch

120. Vlak môže byť dopravovaný jedným alebo viacerými činnými hnacími vozidlami vyvíjajúcimi ťažnú silu, potrebnú pre jazdu vlaku, prípadne môže byť spustený vlastnou tiažou bez hnacieho vozidla (gravitačne spúšťané vlaky, resp. posunujúce diely).

121. Činné hnacie vozidlá môžu byť zaradené ako vlakové, príprahové, postrkové alebo vložené.

122. **Vlakové hnacie vozidlo** je hnacie vozidlo určené pre dopravu vlaku. Jeho trakciu a rad pre vlaky určuje GVD. Pre vlaky neuvedené v GVD a posunujúce diely určí trakciu a rad vlakového hnacieho vozidla pracovník organizujúci dopravu, ktorý tiež môže povoliť zmenu trakcie alebo radu vlakového hnacieho vozidla oproti GVD.

    Vlakové hnacie vozidlo sa radí zvyčajne do čela vlaku, pri sunutých vlakoch na koniec vlaku, alebo do vnútra vlaku – súčasné ťahanie a sunutie.

    S výnimkou jazdy vlaku s príprahom je vlakové hnacie vozidlo vedúcim hnacím vozidlom vlaku.

123. Ak ťažná sila jedného hnacieho vozidla nestačí na dopravu vlaku na danom úseku, alebo ak je to z hľadiska obehu hnacích vozidiel účelné, možno dopravovať vlak dvoma i viacerými hnacími vozidlami. Vlak potom ide s príprahom, s postrkom alebo s vloženým hnacím vozidlom, prípadne s kombináciou niekoľkých týchto vozidiel.

124. **Príprahové hnacie vozidlo** je hnacie vozidlo zaradené na čele vlaku pred vlakovým hnacím vozidlom. Stáva sa tak vedúcim hnacím vozidlom vlaku.

125. **Postrkové hnacie vozidlo** je hnacie vozidlo zaradené na konci vlaku. Môže byť pripojené - **zavesený postrk**, stáva sa súčasťou vlaku, alebo nepripojené - **nezavesený postrk**, vracia sa z trate späť do východovej stanice.

126. **Vložené hnacie vozidlo** je hnacie vozidlo zaradené vo vnútri vlaku. Pomáha súčasne tlačiť i ťahať vlak. Je súčasťou vlaku a musí byť z oboch strán spojené so susednými vozidlami.

127. Jazda vlaku s viacerými hnacími vozidlami vyžaduje veľký cit a skúsenosti rušňovodičov, aby sa vozne nevytlačili z koľají a nepretrhol vlak. Z tohto hľadiska je najvýhodnejšia jazda s príprahom, preto sa používa prednostne.

128. **!!! Vlaky s postrkom, ako aj predná (sunutá) časť vlakov s vloženým hnacím vozidlom, musia mať vozne spojené vždy správnou spojkou (nárazník na nárazník), aby nedochádzalo k bočnému namáhaniu spriahadiel. Rozdiel výšky nárazníkov môže byť najviac 8 cm. Zodpovedný za to je rušňovodič vlakového hnacieho vozidla !!!**

129. Nečinné hnacie vozidlá sa vo vlaku prepravujú podľa rovnakých pravidiel ako vozne, s prihliadnutím k ich obsluhe (zapnutí by-pasu u hydrostatických prevodoviek a pod.)

130. **Prechodnosť hnacích vozidiel** je prípustnosť jazdy hnacích vozidiel určitého radu na určitej trati. Môže byť miestne obmedzená. Podobne môže byť obmedzená prechodnosť skupín dvoch i viacerých hnacích vozidiel za sebou, prípadne jazda vlakov s postrkom alebo vloženým hnacím vozidlom. Takéto obmedzenia sú uvedené vo VTP.

131. Za rýchlosť vlaku zodpovedá vždy rušňovodič vedúceho hnacieho vozidla. Rušňovodiči všetkých ostatných hnacích vozidiel sú povinní podriadiť sa návestiam rušňovodiča vedúceho hnacieho vozidla.

132. Na doplnky.

3.3 Brzdy, brzdenie

133. Na brzdenie vlakov sa používajú brzdy (ručné, vzduchové, parné, elektrodynamické, hydraulické a pod).

134. Vo vlaku musí byť obsluhovaných toľko spoľahlivých bŕzd, aby bola dosiahnutá aspoň predpísaná brzdiaca hmotnosť vlaku. Za obsluhovanú brzdu sa považuje:

    a) funkčná ručná brzda vozidla brzdeného ručne, ak je obsadená brzdárom,

    b) funkčná vzduchová brzda vozidla brzdeného priebežnou vzduchovou brzdou,

    c) funkčná elektrodynamická, hydraulická, alebo iná brzda hnacieho vozidla s výnimkou nezaveseného postrku.

135. Na doplnky.

3.4 Hmotnosť vlaku, brzdiaca hmotnosť, brzdiace percentá

136. **Hmotnosť vlaku** je súčet hmotností všetkých vozidiel zaradených do vlaku, ich nákladu a hmotnosti cestujúcich, okrem hmotnosti nezaveseného postrku. Hmotnosť vozidiel je uvedená vo VTP.

137. **Dopravná hmotnosť vlaku** je súčet vlastných hmotností všetkých vozidiel vlaku, ktoré nevyvíjajú žiadnu ťažnú silu, hmotností nákladu a cestujúcich.

138. **Vlastná hmotnosť vozidla** sa zistí z nápisu na vozidle. Ak nápis chýba, alebo nie je čitateľný, zistí sa vlastná hmotnosť vozidla z VTP.

139. **Brzdiaca hmotnosť vozidla** je časť hmotnosti vozidla, ktorá zodpovedá účinnosti jeho brzdy. Zistí sa z nápisu na vozidle. Ak nápis chýba alebo nie je čitateľný, zistí sa z VTP. Ak nemožno zistiť brzdiacu hmotnosť vozidla ani takto, určí sa:

    a) u osobných a služobných vozňov, rušňov a motorových vozňov z vlastnej hmotnosti vozňa,

    b) u nákladných vozňov z hrubej hmotnosti vozňa (súčtu vlastnej hmotnosti a hmotnosti nákladu),

    a to vynásobením tejto hmotnosti pomerom počtu brzdených osí a všetkých osí vozidla !!!

140. **Brzdiace percentá** sa určujú z tabuľky v prílohe VTP podľa sklonovo a rýchlostne najnepriaznivejšieho úseku trate, po ktorej vlak ide.

141. Hmotnosti sa udávajú v tonách.

142. Na doplnky.

3.5 Potrebná a skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku

143. **Potrebná brzdiaca hmotnosť vlaku** sa určí výpočtom z hmotnosti vlaku a brzdiacich percent takto:

$$\frac{\text{hmotnosť vlaku [t]} \times \text{brzdiace percentá [\%]}}{100\ \%}$$

144. **Skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku** je súčet brzdiacich hmotností jednotlivých dopravovaných a skutočne brzdených vozidiel, zaradených vo vlaku. Ak brzda vozidla nie je obsluhovaná, alebo je nefunkčná, nezapočítava sa brzdiaca hmotnosť vozidla do skutočnej brzdiacej hmotnosti vlaku.

145. Skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku musí byť vždy väčšia alebo rovná potrebnej brzdiacej hmotnosti vlaku. Ak nemožno tento stav dosiahnuť ani pri obsluhovaní všetkých bŕzd vlaku, musí sa do vlaku zaradiť viac vozňov s vyššou brzdiacou hmotnosťou, aby bola dosiahnutá potrebná brzdiaca hmotnosť vlaku, alebo sa musí znížiť rýchlosť vlaku.

146. **!!! Za zistenie potrebnej a zabezpečenie skutočnej brzdiacej hmotnosti vlaku vždy pred odchodom vlaku z východovej dopravne na daný úsek trate je zodpovedný iba jeho rušňovodič !!!**

147. Na doplnky.

3.6 Ako sa majú vo vlaku rozdeliť a obsadiť brzdené vozne

148. Brzdené vozne sa majú vo vlaku rozdeliť rovnomerne; ak to však nie je možné, zaradia sa viac dozadu.

149. Vozne majú byť pokiaľ možno zaradené do vlaku tak, aby brzdy boli obrátené k sebe a aby tak jeden brzdár mohol obsluhovať brzdy dvoch vozňov. Toto treba dodržať najmä pri vozňoch, na ktorých sa brzdí len polovica osí.

150. **!!! Brzda posledného vozňa vlaku, ktorý nie je brzdený priebežne, musí byť obsluhovaná!!!** Len celkom výnimočne sa môže dopravovať na konci vlaku jeden (u drobných vozidiel i viac) nebrzdený vozeň (tzv. **nábežník**) – zvyčajne taký, ktorý pre poruchu nemožno zaradiť do vlaku, alebo jeho brzdu nemožno obsluhovať. Tento vozeň nesmie byť nikým obsadený a je potrebné sa osobitne postarať o jeho stráženie a spoľahlivé spojenie s predchádzajúcim vozňom.

151. **!!! Za vykonanie týchto opatrení je zodpovedný rušňovodič !!!**

152. Na doplnky.

3.7 Obsluha a skúšky bŕzd

153. Každý brzdár si musí pred odchodom vlaku preskúšať všetky brzdy v pridelenom obvode. Ak zistí na brzde závadu, musí to ihneď ohlásiť rušňovodičovi, ktorý sa postará o nápravu. Brzdárovi nesmie byť nikdy pridelená brzda porúchaná alebo neupotrebiteľná. Brzdu treba pokladať za neupotrebiteľnú, ak sú niektoré jej podstatné súčiastky voľné, porúchané, alebo chýbajú vôbec, ak sú zdrže veľmi opotrebované, alebo ak po úplnom utiahnutí brzdy zostane na brzdovom vretene menej ako **2 voľné závity**, prípadne ak sa prevodová kotva pri brzdení opiera o čelník vozňa.

154. Brzdár si okrem toho musí brzdu vždy preskúšať pred započatím posunu, menovite pred odrazom a pred spúšťaním vozňov, ako aj pred jazdou vlaku.

155. Ak dáva rušňovodič návesť na zabrzdenie alebo povolenie bŕzd, musia brzdári výzvu ihneď poslúchnuť.

156. Rušňovodič, kurič a všetci brzdári vlaku musia dobre poznať traťové pomery, preto sú brzdári povinní aj z vlastného popudu obsluhovať brzdu, kedykoľvek to vyžaduje rýchlosť vlaku alebo spádové pomery.

157. Brzdu treba obsluhovať zvoľna, okrem prípadov nebezpečenstva. Na toto treba dbať osobitne pri obsluhe bŕzd ťažkých vozňov. Nikdy sa nesmie povoliť niekoľko bŕzd naraz.

158. **!!! Brzdy sa nesmú utiahnuť tak, aby kolesá išli šmykom !!!** Tým sa zníži účinok brzdenia a na kolesách vzniknú nebezpečné ploché miesta. Ploché miesta na kolesách možno zistiť podľa tlkotu počas jazdy vlaku. Ak sa zistia ploché miesta na kolesách niektorého vozňa, treba to ihneď oznámiť rušňovodičovi, ktorý rozhodne, či smie byť vozeň ponechaný vo vlaku bez osobitných opatrení. Ploché miesta na kolesách, ktoré vznikli nesprávnou obsluhou brzdy, musí rušňovodič s vinníkom **vždy** prerokovať.

159. Aby sa zaistilo rovnomerné a účinné brzdenie a aby sa pritom stále kolesá krútili, keď sa už vlak pohybuje rovnomerne, treba stále brzdu povoľovať a znova priťahovať, ale len mierne, stačí raz až dva razy otočiť kľukou.

160. Vo vlhkom počasí, keď sneží, keď je na koľaji rosa alebo tráva, treba obsluhovať brzdy so zvýšenou opatrnosťou a skôr ako v suchom počasí. V staniciach treba zo zdrží odstrániť sneh a ľad.

161. Rušňovodič a brzdári vlakov sú povinní dbať na to, aby vlak došiel na miesto, ktoré má byť prechádzané pomaly, predpísanou rýchlosťou, aby ju neprekročil a aby sa pohyboval na označených miestach rovnomerne. Preto sa nesmú uťahovať brzdy až priamo pred takým miestom a tiež nie na ňom.

162. V staniciach a pri zastavení na trati musia zostať všetky obsadené brzdy pritiahnuté. Brzdy sa povolia len na návesť „**Povoľte brzdy úplne**".

163. Vlak musí byť natiahnutý pri jazde na spáde do 20 ‰, ako aj pri prechode z tohto spádu na stúpanie alebo opačne. Brzdy zadnej časti vlaku majú byť pritiahnuté silnejšie. Na spádoch väčších než 20 ‰ sa upravuje rýchlosť jazdy opačne, priťahujú sa teda brzdy prednej časti vlaku silnejšie.

164. Ak sa na spáde do 20 ‰ vlak pohybuje pomaly a brzda rušňa bola už povolená, dá rušňovodič návesť „**Povoľte brzdy mierne**". Brzdu povolí pomaly a opatrne najprv prvý brzdár za rušňom. Ostatní brzdári povoľujú postupne smerom ku koncu vlaku svoje brzdy pomaly a opatrne, pokiaľ sa nedosiahla dostatočná rýchlosť už povolením predchádzajúcej brzdy. Ak týmto postupným povolením bŕzd dosiahol vlak približne pravidelnú rýchlosť, treba znovu mierne pritiahnuť tie brzdy, ktoré boli povolené, ale v opačnom poradí, čiže odzadu dopredu.

165. Na spádoch nad 20 ‰ sa upravuje sa rýchlosť jazdy odzadu. Ak sa pohybuje vlak pomaly, alebo keď dal rušňovodič návesť „**Povoľte brzdy mierne**", povolí brzdu pomaly a mierne najprv brzdár na poslednom vozni. Brzdár priamo pred ním povolí brzdu až vtedy, keď pozná podľa tlaku zadných vozňov, že brzdár na poslednom vozni už brzdu povolil a že vlak nejde ešte žiadanou rýchlosťou. Ak vlak dosiahol pravidelnú rýchlosť, priťahujú sa povolené brzdy odpredu dozadu.

    Na spádoch nad 20 ‰ nesmie rušňovodič povoliť brzdu rušňa, aby zväčšil rýchlosť vlaku, a nesmie sa rozísť ťažnou silou, ale smie len dávať potrebné návesti, predpísané pre uvoľnenie bŕzd.

166. Ak treba udržiavať rýchlosť na spáde, alebo ak dá rušňovodič návesť „**Zabrzdite mierne**", sú brzdári povinní pritiahnuť brzdy mierne, v zadnej časti vlaku skôr a silnejšie. Brzda rušňa sa nepriťahuje.

167. Ak treba rýchlosť zmierniť, pretože vlak ide veľmi rýchlo, alebo ak dá rušňovodič návesť „**Zabrzdite viac**", sú brzdári povinní pritiahnuť brzdy viac, v zadnej časti vlaku pritiahnu brzdy skôr a silnejšie. Brzda rušňa sa nepriťahuje.

168. Keď dá rušňovodič návesť „**Zabrzdite úplne**", pritiahnu brzdu všetci brzdári a podľa potreby aj on. Brzdy majú byť pritiahnuté rovnomerne a naraz.

169. Ak ide vlak z roviny na spád, alebo z mierneho spádu na príkrejší, musí sa starať rušňovodič o to, aby začiatok vlaku prešiel pomaly bod lomu. Brzdári postupne priťahujú brzdy tak, aby celý vlak prešiel na spád so zmiernenou rýchlosťou.

170. Ak ide vlak zo stúpania na spád, keď rušeň dosiahne najvyšší bod, smie rušňovodič zastaviť vyvíjanie ťažnej sily len znenáhla, a to až vtedy, keď celý vlak alebo aspoň jeho väčšia časť prešla bod lomu, aby sa vlak nepretrhol. Aj v tomto prípade priťahujú brzdári brzdy jeden za druhým, a to priamo za bodom lomu.

171. Ak má vlak prejsť zo spádu na stúpanie, musí sa rušňovodič usilovať, aby bol vlak natiahnutý ešte pred dosiahnutím bodu lomu. To sa dosiahne tým, že rušňovodič včas povolí brzdu a začne vyvíjať ťažnú silu; posledná brzda zostane mierne pritiahnutá cez bod lomu.

172. Ak sa dáva do pohybu vlak, zastavený na stúpaní, dá rušňovodič návesť „**Povoľte brzdy úplne**", povolí brzdu rušňa a opatrne začne vyvíjať ťažnú silu. Brzdári vlaku povoľujú brzdy odpredu, len čo spozorujú, že rušeň zaberá, aby sa vlak nedal do pohybu opačným smerom po spáde.

173. **!!! Po prvom uvedení hnacieho dráhového vozidlá do pohybu je rušňovodič povinný vyskúšať jeho brzdu a presvedčiť sa o jej správnom účinku !!!**

174. **!!! Po prvom uvedení vlaku do pohybu z východovej stanice je rušňovodič povinný vždy na najbližšom vhodnom mieste vyskúšať účinok brzdenia vlaku (činnosť brzdárov) a pokiaľ brzdenie prejavuje nesprávny účinok vykonať ihneď všetky opatrenia k zastaveniu vlaku a náprave vzniknutej chyby pri brzdení !!!**

175. **!!! Pri jazde vlaku rušňovodič prednostne používa na upravenie rýchlosti vlaku elektrodynamickú, prípadne hydraulickú brzdu. Pokiaľ táto nestačí na požadované zníženie rýchlosti použije pribežnú vzduchovú vlakovú brzdu alebo návesti pre brzdárov pri brzdení vlaku ručnými brzdami. Používanie lokomotívnej brzdy pri bežnej jazde vlaku je zakázané s výnimkou prípadov hroziaceho nebezpečenstva !!!**

176. Na doplnky.

4 GRAFIKON VLAKOVEJ DOPRAVY

4.1 Grafikon vlakovej dopravy

177. **Grafikon vlakovej dopravy** (ďalej len **GVD**) je modelom určenej základnej organizácie pravidelnej vlakovej dopravy na ČHŽ. Je základnou pomôckou riadenia vlakovej dopravy ČHŽ.

178. **Denný GVD** je modelom určenej organizácie dopravy pri operatívnom riadení dopravy ČHŽ.

179. **Celoročný GVD** vypracováva riaditeľ ČHŽ, prípadne ním poverený pracovník, na základe požiadaviek organizácií, prepravcov a turistov na zabezpečenie dopravy a prepravy na ČHŽ.

180. Platnosť Celoročného GVD je 1 rok. Zmeny sa uskutočňujú zvyčajne v nadväznosti na zmeny GVD ŽSR.

181. Pred zavedením nového celoročného GVD sa musia všetky jeho pomôcky dodať na pracoviská najneskôr v deň začiatku jeho platnosti. Zavedením nového celoročného GVD stráca platnosť doterajší celoročný GVD vrátane jeho pomôcok. Neplatné listy celoročného GVD a všetky jeho pomôcky sa musia odstrániť.

182. V každom GVD (celoročnom, dennom) musí byť vyznačené obdobie jeho platnosti. Druhom čiar, alebo ich farbou je možné odlíšiť druh vlaku, alebo typ a označenie vedúceho hnacieho vozidla vlaku.

183. V nadväznosti na GVD spracováva riaditeľ ČHŽ, prípadne ním poverení pracovníci, pomôcky, potrebné pre zabezpečenie prevádzky (Cestovný poriadok, Zoznam príchodov a odchodov vlakov, Grafikon obehu hnacích vozidiel, Grafikon obehu vozňov, Plán prístavby vozidiel na opravu a pod.).

184. Všetky trvalé zmeny celoročného GVD a jeho pomôcok povoľuje len riaditeľ ČHŽ a všetci pracovníci dopravnej služby ČHŽ musia byť o nich preukázateľne poučení. Každý pracovník je sám zodpovedný za opravenie všetkých pridelených pomôcok GVD. Riaditeľ ČHŽ zabezpečí aj opravenie pomôcok vydaných pre verejnosť.

185. **!!! GVD musí byť umiestnený v dopravnej kancelárii ČHŽ na dobre viditeľnom mieste, na pracovnom stole pri základňovej rádiostanici (zodpovedný riaditeľ ČHŽ) a v každom hnacom vozidle (zodpovedný rušňovodič) !!!**

186. **Denný GVD** vypracováva pracovník organizujúci dopravu na ČHŽ vo forme rozkazu „V“ pri zložitejších dopravných situáciách (väčšom počte zavedených vlakov). Predstavuje grafické znázornenie jazdy vlakov. Sú v ňom zakreslené trasy všetkých plánovaných pre určený deň. **!!! Vlaky zakreslené v Dennom GVD sú pre tento deň vlakmi pravidelnými !!!**

187. **!!! Ak bol v určitý deň spracovaný Denný GVD, neplatí v tomto dni GVD celoročný !!! V takom prípade musí byť Denný GVD založený v „Dopravnom denníku rádiostaníc – knihe zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog“ (zodpovedný za to je pracovník organizujúci dopravu) !!!**

188. **Cestovný poriadok ČHŽ** obsahuje všetky vlaky regionálnej verejnej osobnej dopravy a turistickej osobnej dopravy. Cestovný poriadok a jeho zmeny sa zverejňujú najmenej 15 dní pred začiatkom platnosti.

189. V staniciach musia byť na miestach verejne prístupných vyvesené platné cestovné poriadky. Za ich vyvesenie zodpovedá riaditeľ ČHŽ.

190. Na doplnky.

191. Na doplnky.

192. Na doplnky.

4.2 Druhy vlakov, ich označenie a číslovanie

193. **Vlaky osobnej dopravy** zabezpečujú prepravu cestujúcich a batožín. Vlakmi osobnej dopravy sú:

a) osobný vlak (**Os**) - vlak, ktorý zabezpečuje prepravu zvyčajne do staníc a zastávok prechádzanej trate;

b) rýchlik (**R**) - vlak na rýchlu prepravu; zastavuje zvyčajne len v staniciach s vyššou frekvenciou cestujúcich;

c) súpravový vlak (**Sv**) - zabezpečuje premiestnenie súpravy osobných vozňov do východovej alebo z konečnej stanice, ako aj jazdy samotných alebo spojených motorových vozňov k vlakom alebo od vlakov s prepravou cestujúcich.

194. **Vlaky nákladnej dopravy** zabezpečujú prepravu nákladov a prepravy na služobné potreby ČHŽ. Vlakmi nákladnej dopravy sú:

a) priebežný nákladný vlak (**Pn**) - vlak určený na priamu prepravu nákladu zvyčajne na väčšie vzdialenosti;

b) manipulačný nákladný vlak (**Mn**) - vlak určený na obsluhu nákladísk a staníc;

c) rušňový vlak (**Lv**) - hnacie vozidlo alebo skupina hnacích vozidiel idúcich ako vlak (ak nejde o súpravový vlak);

d) služobný vlak (**Služ**) - vlak zavedený pre potreby ČHŽ;

e) pracovný vlak (**P**) - vlak, idúci z dopravne na pracovné miesto na šírej trati a po skončení prác späť alebo do susednej dopravne;

195. **Zmiešané vlaky** sú nákladné vlaky s prepravou cestujúcich.

196. Vlaky sa označujú druhovou skratkou a číslom.

Vlaky vedené motorovým vozňom sa označia pred druhovou skratkou písmenom „**M**" (MOs, MZr a pod.).

Spúšťané vlaky sa označia pred druhovou skratkou písmenom „**S**" (SMn, SP a pod.).

Zmiešané vlaky sa označia pred druhovou skratkou písmenom „**C**" (CMn, CPn a pod.).

197. Každý vlak musí byť označený číslom. V ten istý deň smie byť jedno číslo vlaku použité len raz. Vlaky idúce od začiatku ku koncu trate sú označené nepárnym číslom (nepárny smer), vlaky opačného smeru číslom párnym (párny smer).

Vlaky sa číslujú postupne od 0.00 do 24.00 hod. začínajúc najnižším číslom pre príslušný druh vlaku, a to:

a) rýchliky číslami 1 – 9

b) osobné vlaky číslami 10 – 29

b) mimoriadne vlaky všetkých druhov číslami 30 – 59,

c) priebežné nákladné vlaky číslami 60 – 69,

d) rušňové vlaky číslami 70 – 79,

e) manipulačné nákladné vlaky číslami 80 – 89,

f) služobné a pracovné vlaky číslami 90 – 99.

198. Vlaky idúce po odbočných tratiach sa označujú podľa rovnakých zásad, odlišujú sa však pridaním stovkovej série k číslu vlaku (na prvej odbočnej trati vlaky číslo 101 až 199, na druhej 201 až 299 atď.). Vlak prechádzajúci z hlavnej na odbočnú trať alebo naopak sa zvyčajne označuje číslom z hlavnej trate.

199. **!!! Pri vlastnom výkone dopravnej služby (napr. riadení dopravy vlakov, odhláške a pod.) sa druhové značky a čísla nepoužívajú a je možné pre zjednodušenie používať pre označenie vlaku zaužívané označenie hnacích vozidiel vlaku, napr. Kolbenka, RÁBA, SVP-čko, DH 120-ka a pod. Označenie vlaku však musí byť jasné, aby nemohlo dôjsť k zámene vlakov. Toto označenie je možné uviesť aj vo vypracovanom Dennom GVD. Pri nejasnostiach, alebo zmene v nasadení hnacích vozidiel musí byť použité i označenie vlaku číslom podľa GVD !!!**

Mimoriadne vlaky sa označia skratkou „**zvl**" za číslom vlaku (napr. MOs 6 zvl., CMn 4 zvl. a pod.).

200. Na doplnky.

5 POUŽÍVANIE RÁDIOSTANÍC

201. **!!! Všetky vlaky vychádzajúce na trať sa vybavujú rádiostanicou. Rádiostanica musí byť po celý čas jazdy vlaku zapnutá a umiestnená tak, aby rušňovodič bol v dosahu počuteľnosti !!!**

    Ak je to nevyhnutné, môže na trať vyjsť aj vlak bez rádiostanice, avšak musí konať podľa ustanovení o jazde pri nemožnom dorozumení.

202. Prevzatie a odovzdanie rádiostanice zapisuje rušňovodič v „Dopravnom denníku rádiostaníc Čierny Balog“, alebo v „Denníku rádiostaníc Hronec“. Vždy ho doplní skúšobným hovorom takto: ***„VCV číslo, dátum, čas, smer, označenie lokomotívy a meno rušňovodiča“***.

203. Pri skúšobnom hovore, vykonávanom v Čiernom Balogu rušňovodič vždy kontroluje funkčnosť záznamového zariadenia. Prípadnú poruchu záznamového zariadenia rušňovodič bezodkladne oznámi riaditeľovi ČHŽ, zabezpečí oboznámenie s poruchou záznamového zariadenia všetkých už slúžiacich rušňovodičov a od tohto okamžiku sú všetci rušňovodiči povinný prejsť na písomné zaznamenávanie vykonávaných dopravných opatrení rozkazmi „V“, prípadne vykonávať hovory iba pred svedkom.

    !!! Za vykonanie tohto opatrenia je zodpovedný rušňovodič, ktorý poruchu záznamového zariadenia prvý zbadal !!!

204. Hovor musí byť stručný a jasný. Každý účastník musí rozprávať zreteľne, nie príliš hlasno (príliš hlasný hovor je nezrozumiteľný) a nie príliš rýchlo. Ak niektorý účastník upozorní protistranu na nekvalitný príjem, musí protistrana hovoriť obzvlášť zreteľne a pomalšie. V prípade požiadavky treba každé slovo uviesť dvakrát, prípadne hláskovať.

    Pri dorozumievaní pomocou rádiostanice treba uvádzať slovo ***„prepínam"*** vždy, keď sa očakáva odpoveď od druhého účastníka spojenia.

205. Spojenie medzi rádiostanicami sa nadväzuje takto:

    Prvý účastník uvedie najskôr volací znak svojej rádiostanice a potom volací znak volanej rádiostanice, napr. ***„VCV 2 volá VCV 4, VCV 4 ak ma počuješ, ozvi sa, prepínam"***. Volací znak je v prípade potreby možné doplniť označením lokomotívy, napr. ***„VCV 2 - RÁBA volá VCV 7 - KOLBENKU, VCV 7 ak ma počuješ, ozvi sa, prepínam"***.

    Druhý účastník sa prihlási rovnakým spôsobom. V prípade, že prvého účastníka dobre nerozumie kvôli nekvalitnému spojeniu, uvedie túto skutočnosť s prípadnou požiadavkou na opakovanie slov, napr. ***„VCV 1, nerozumiem, opakuj, prepínam"***.

    Nato reaguje rovnako prvý účastník v prípade, že druhého účastníka dobre nerozumie kvôli nekvalitnému spojeniu. Inak začne samotný hovor.

206. Pri opakovanom spojení je možné používať skrátené volanie: ***"VCV 2 pre VCV 4, a obsah správy."***

207. Rozhovor sa ukončuje volacím znakom a slovom koniec, napr. ***„VCV 2 koniec"***. Po jeho zopakovaní druhým účastníkom hovoru je rozhovor ukončený.

208. !!! V prípade nemožného dorozumenia pomocou rádiostaníc možno ako náhradné spojenie použiť mobilné telefóny alebo pevné telefónne linky. Pri ich použití však hovory treba písomne zaznamenávať, prípadne vykonať hovor pred svedkom. Podľa možností však treba vždy hovor následne vykonať i prostredníctvom rádiostaníc !!!

209. Na doplnky.

6 RIADENIE DOPRAVY VLAKOV

6.1 Úvodné ustanovenia

210. Doprava vlakov na ČHŽ sa riadi zjednodušeným spôsobom na základe vzájomnej kontroly polohy vlakov pokynmi rušňovodičov prostredníctvom rádiostaníc. Jazda vlakov je organizovaná podľa GVD v priestorových oddieloch.

211. **!!! Za riadenie dopravy a vykonanie predpísaných dopravných opatrení sú zodpovedný iba rušňovodiči vlakov. Pracovník organizujúci dopravu nie je zodpovedný za jej riadenie, dirigujúci dispečer na ČHŽ neexistuje !!!**

212. Riadenie dopravy vlakov rozlišuje dva druhy vlakov:

    1. **Vlaky idúce podľa GVD - pravidelné**
    2. **Vlaky idúce mimo GVD – mimoriadne, služobné, pracovné a pod., vrátane drezín !!!**

213. **Vlaky idúce podľa GVD** sa nemusia zavádzať ani ohlasovať – pre ich chod je záväzný schválený celoročný, alebo denný GVD.

214. **Vlaky idúce mimo GVD** musia byť pred svojím odchodom z východovej dopravne vždy preukázateľne zavedené. Ich jazda sa musí prispôsobiť jazde pravidelných vlakov a už zavedených mimoriadnych vlakov !!! O ich jazde musí rušňovodič mimoriadneho vlaku vopred preukázateľne spraviť všetky vlaky, ktorých sa ich jazda dotýka a musí s nimi vopred dohodnúť miesta a spôsob križovania, predbiehania, alebo dostihnutia. **!!! Za vykonanie tohto opatrenia je zodpovedný vždy iba rušňovodič mimoriadneho vlaku !!!**

215. Na doplnky.

6.2 Zavádzanie a ohlasovanie mimoriadnych vlakov

216. **Vlaky idúce mimo GVD** – každý mimoriadny vlak musí pred svojím odchodom z východovej dopravne jeho rušňovodič preukázateľne zaviesť a počas svojej jazdy ho musí ostatným dotknutým vlakom predpísaným spôsobom ohlasovať.

217. **Zavedenie mimoriadneho vlaku** je súbor úkonov, ktoré musí rušňovodič preukázateľne vykonať pred odchodom tohto vlaku z východovej dopravne.

218. **Ohlasovanie mimoriadneho vlaku** je súbor úkonov, ktoré musí rušňovodič tohto vlaku preukázateľne vykonávať počas chodu vlaku a po jeho ukončení.

219. Požiadavky na zavedenie vlakov neuvedených v Celoročnom GVD sa zapisujú do **"Knihy objednávok"**, uloženej v dopravnej kancelárii ČHŽ. Požiadavky na ostatné vlaky sa nahlasujú podľa možností vopred pracovníkovi organizujúci dopravu, ktorý poučí podľa možností vopred rušňovodičov o dopravnej situácii na nasledujúci deň a dohodne s nimi spôsob jazdy a predpokladané miesta križovania. **Takéto vlaky idú ako vlaky mimoriadne**. V zložitejších prípadoch pracovník organizujúci dopravu vypracuje pre tento deň samostatný rozkaz „V“ vo forme **Denného GVD a potom tieto vlaky idú ako pravidelné**.

220. **!!! Všetky mimoriadne vlaky vychádzajúce na trať (s rádiostanicou, alebo bez nej) musia byť vždy pred prvým odchodom z východovej stanice zapísané do „Dopravného denníka rádiostaníc – knihy zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog“ červeným písmom !!!**

221. Vlaky vychádzajúce z Čierneho Balogu zapisuje rušňovodič osobne. Vlaky vychádzajúce z inej stanice zapíše pracovník organizujúci dopravu na základe pokynu rušňovodiča dávaného rádiostanicou. Za meno rušňovodiča pripojí svoje meno a podpis.

222. **!!! V prípade, že pracovník organizujúci dopravu nie je v tom čase prítomný v dopravnej kancelárii Čierny Balog, musí do nej prísť a osobne vykonať úkony podľa nasledujúceho článku !!!**

223. Postup pri zavedení mimoriadneho vlaku:

1. Vlak vychádzajúci z Čierneho Balogu:

Rušňovodič mimoriadneho vlaku najskôr preukázateľne spraví o svojej jazde postupne všetky vlaky, ktorých sa jazda mimoriadneho vlaku dotýka a dohodne si s nimi miesto a spôsob križovania, predbiehania, alebo dostihnutia. Napr. takto: ***„VCV 4 - M 21.004 pre VCV 10 - RÁBA, zavádzam mimoriadny vlak M 21.004 Čierny Balog – Chvatimech a späť s odchodom z Čierneho Balogu o 12.10 hod. Budeme križovať vo výhybni Šánske. Konajte ako vlak prvý!“*** Po potvrdení rozkazu môže pokračovať napr. takto: ***„VCV 4 - M 21.004 pre VCV 7 – SVP 74, zavádzam mimoriadny vlak M 21.004 Čierny Balog – Chvatimech a späť s odchodom z Čierneho Balogu o 12.10 hod. Budeme križovať v stanici Hronec. Zostaň na koľaji „pod žeriavom!“***. Po potvrdení rozkazu od všetkých dotknutých vlakov zapíše mimoriadny vlak **červeným písmom** do „Dopravného denníka rádiostaníc – knihy zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog“ a týmto okamžikom je mimoriadny vlak riadne zavedený.

2. Vlak vychádzajúci z inej stanice:

Rušňovodič sa spojí s dopravnou kanceláriou ČHŽ - pracovníkom organizujúcim dopravu (rádiostanicou, alebo iným preukázateľným spôsobom), ktorý mu podá informáciu o aktuálnej dopravnej situácii (pravidelné a už zavedené mimoriadne vlaky). Zavedenie mimoriadneho vlaku žiada rušňovodič napr. takto: ***„VCV 3 - DH 120 pre VCV 1, žiadam o zavedenie mimoriadneho vlaku s odchodom o 15.35 zo stanice Hronec do stanice Čierny Balog"***. Pracovník organizujúci dopravu informuje rušňovodiča o aktuálnej dopravnej situácii takto: ***„VCV 1 pre VCV 3, na trati je pravidelný vlak RÁBA, má VCV 10, mimoriadny vlak SVP 74 - má VCV 3 a drezína TATRA - má VCV 6"*** a vyčká pri základňovej rádiostanici (súčasne kontroluje chod záznamového zariadenia).

Rušňovodič mimoriadneho vlaku následne preukázateľne spraví o svojej jazde postupne všetky vlaky, ktorých sa jazda mimoriadneho vlaku dotýka a dohodne si s nimi miesto a spôsob križovania, predbiehania, alebo dostihnutia napr. takto: ***„VCV 3 – DH 120 pre VCV 10 - RÁBA, zavádzam mimoriadny vlak DH 120 Hronec - Čierny Balog s odchodom z Hronca o 10.45 hod. Budeme križovať vo výhybni Šánske. Konajte ako vlak druhý!“*** Po potvrdení rozkazu môže pokračovať napr. takto: ***„VCV 3 – DH 120 pre VCV 3 – SVP 74, zavádzam mimoriadny vlak DH 120 Hronec - Čierny Balog s odchodom z Hronca o 10.45 hod. Budeme križovať v odbočke Selecká. Zostaň na odbočnej koľaji!“*** a ďalej napr. takto: ***„VCV 3 – DH 120 pre VCV 6 –TATRA, zavádzam mimoriadny vlak DH 120 Hronec - Čierny Balog s odchodom z Hronca o 10.45 hod. Budeme križovať v odbočke Svätý Ján. Zostaň na odbočnej koľaji!“*** Po potvrdení rozkazu od všetkých dotknutých vlakov vydá pokyn pracovníkovi organizujúcemu dopravu, ktorý zapíše mimoriadny vlak **červeným písmom** do „Dopravného denníka rádiostaníc – knihy zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog“ (za meno rušňovodiča pripojí svoje meno a podpis). O vykonanom zápise pracovník organizujúci dopravu následne informuje rušňovodiča a **až týmto okamžikom je mimoriadny vlak riadne zavedený !!!**

!!! Za úplné a správne informovaní o aktuálnej dopravnej situácii a správny zápis mimoriadneho vlaku do „Dopravného denníka rádiostaníc - knihy zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog je zodpovedný pracovník organizujúci dopravu (musí to byť vždy odborne spôsobilý pracovník dopravnej služby ČHŽ)**. Hovor musí byť vždy preukázateľne zdokumentovaný funkčným záznamovým zariadením rádiostanice, prípadne písomným záznamom s podpisom svedka !!! Pracovník organizujúci dopravu najskôr zapíše mimoriadny vlak do dopravného denník rádiostaníc a až potom informuje rušňovodiča o jeho zapísaní !!!**

Ak pracovník organizujúci dopravu neoznámi rušňovodičovi niektorý z pravidelných vlakov, ktorý má podľa GVD byť toho času na trati, je rušňovodič povinný sa opýtať na tento vlak, číslo rádiostanice, príp. dôvod prečo tento vlak nejde apod.

224. **!!! Iba po splnení obidvoch bodov tohto postupu, môže rušňovodič vykonať výpravu mimoriadneho vlaku !!!**

225. **!!! Informácia daná pracovníkom organizujúcim dopravu nezbavuje strojvodcu povinnosti vykonať následné dopravné opatrenia - preukázateľne spraviť o svojej jazde všetky vlaky, ktorých sa jazda mimoriadneho vlaku dotýka a dohodnúť s nimi miesto a spôsob križovania, predbiehania, alebo dostihnutia !!!**

226. Rušňovodič nesmie žiadať o zavedenie mimoriadneho vlaku skôr, ako **10 minút** pred plánovaným odchodom vlaku z dopravne.

227. **!!! Zavedenie vlaku smie vykonať vždy len osobne rušňovodič tohto vlaku. Hovor cez sprostredkovateľa je prísne zakázaný !!!**

228. **Ukončenie jazdy mimoriadneho vlaku** vykoná jeho rušňovodič formou odhlášky.

6.3 Odhláška

229. **Odhláška** (hlásenie o príchode vlaku do dopravne, prechode vlaku dopravňou a ukončení jazdy mimoriadneho vlaku) je správa, že šíra trať bola vlakom uvoľnená. Podáva sa napr. takto: ***„VCV 7 – KOLBENKA, som v odbočke Svätý Ján, trať je voľná, výhybka prestavená na 1. koľaj“***, resp. ***„VCV 3 – DH 120, prešiel som výhybňu Šánske“***. Odhlášku možno dať až po tom, keď celý vlak uvoľnil vlakovú cestu a výhybky boli prestavené. V prípade, že sa jedná o ukončenie jazdy mimoriadneho vlaku, doplní sa odhláška ešte vetou: ***„Jazda mimoriadneho vlaku M 21.004 ukončená v stanici Čierny Balog o 14.50 hod“***.

230. Odhlášku je povinný dať rušňovodič prvého pravidelného i mimoriadneho vlaku pri jazde následných vlakov. **Rušňovodič mimoriadneho vlaku dáva odhlášku o ukončení svojej jazdy i po príchode do dopravne, do ktorej bol mimoriadny vlak zavedený, vždy všetkým vlakom, ktorých sa jeho jazda dotýkala.** V prípade ukončenia jazdy mimoriadneho vlaku v inej dopravni než Čierny Balog následne rušňovodič vydá pokyn i pracovníkovi organizujúcemu dopravu, ktorý vykoná na jeho pokyn zápis o ukončení jazdy mimoriadneho vlaku do „Dopravného denníku rádiostaníc – knihy zavedených mimoriadnych vlakov Čierny Balog“. **Týmto okamžikom prestáva mimoriadny vlak z hľadiska riadení dopravy existovať !**

231. Na doplnky.

232. Na doplnky.

6.4 Križovanie, predbiehanie a dostihnutie vlakov

233. **Križovanie** je vyhnutie sa vlakov opačných smerov.

234. **Predbiehanie** alebo **dostihnutie** je stretnutie vlakov rovnakého smeru.

235. Pravidelné križovania, predbiehanie či dostihnutie vlakov určuje GVD. Môže sa uskutočniť len v dopravni.

236. Vlak, ktorý má pri križovaní, predbiehaní alebo dostihnutí prísť do dopravne skôr, sa nazýva „**prvý vlak**" a vlak, ktorý má prísť neskôr, „**druhý vlak**".

    Toto označenie aj s ďalšími dôležitými údajmi (čísla vchodových koľají, čísla vlakov a pod.) sú uvedené v GVD, alebo v rozkaze „V“, prípadne sa na ňom dohodnú sami strojvodcovia križujúcich vlakov rádiostanicou na základe vzájomnej polohy vlakov pred križovaním. **Pri vzájomnej dohode si musia rušňovodiči vzájomne určiť i čísla vchodových koľají !**

237. **!!! Žiadny vlak nesmie odísť z dopravne skôr, než vykrižuje, či je predídený všetkými vlakmi, ktoré má uvedené v tejto dopravni v GVD, alebo v rozkaze „V", prípadne s ktorými sa o tom jeho rušňovodič dohodol !!!**

238. **Prvý vlak** pri križovaní, predbiehaní alebo dostihnutí vchádza do dopravne ako prvý a nezastavuje pri Lichobežníkovej tabuľke. Rušňovodič alebo ním poverený pracovník ČHŽ postaví vlakovú cestu pre druhý vlak (vchod, odchod, prípadne prechod) a presvedčí sa, či je voľná. Potom môže rušňovodič alebo ním poverený pracovník ČHŽ, dávať prostredníctvom rádiostanice alebo osobne

pred krajnou výhybkou dopravne druhému vlaku návesť „**Priblížiť"** Pracovník, ktorý dáva návesť „**Priblížiť"**, pozorne sleduje vchod druhého vlaku do dopravne. Presvedčí sa, či vlak prišiel celý a postaví vlakovú cestu pre odchod prvého vlaku (ak má odísť). Rušňovodič prvého vlaku môže odísť z dopravne až potom, keď sa i on osobne presvedčí, že druhý vlak prišiel do dopravne celý.

239. **Druhý vlak** musí zastaviť pri Lichobežníkovej tabuľke, ak nebolo v písomnom rozkaze uvedené inak, alebo ak nie sú zatiaľ rušňovodiči dohodnutí prostredníctvom rádiostaníc na vchodových koľajach, alebo ak mu rušňovodič (príp. ním poverený pracovník ČHŽ) prvého vlaku nedáva návesť „**Priblížiť"**, prostredníctvom rádiostanice, alebo osobne pred krajnou výhybkou dopravne tak, aby ju rušňovodič druhého vlaku mohol nepochybne spozorovať.

Ak druhý vlak nedostane ihneď po zastavení pri Lichobežníkovej tabuľke návesť „**Priblížiť"**, opýta sa na dôvod prostredníctvom rádiostanice. Ak zistí, že doposiaľ neprišiel prvý vlak, požiada o zmenu poradia vchodu vlakov. Pokiaľ o prvom vlaku nie sú žiadne správy, smie druhý vlak vojsť do dopravne a ďalej koná ako vlak prvý.

6.5 Zmeny križovania (predbiehania, dostihnutia), zavedenie mimoriadneho križovania (predbiehania, dostihnutia)

240. O preložení križovania, prípadne zavedení mimoriadneho križovania sa musí upovedomiť najskôr ten vlak, ktorý bude križovať v bližšej dopravni, než mal pôvodne stanovené, a to najneskôr v dopravni, do ktorej má byť križovanie preložené. Pokiaľ nie je tento vlak o zmene križovania preukázateľne vyrozumený, nesmie byť križovanie preložené.

241. Križovanie prekladá alebo zavádza rušňovodič napr. takto: ***„VCV 4 - M 21.004 pre VCV 10 - RÁBA, budeme križovať vo výhybni Šánske. Konajte ako vlak prvý!".*** Ak rušňovodič volaného vlaku súhlasí s preložením križovania, potvrdí rozkaz slovom ***„Rozumel"*****,** **zopakuje rozkaz** a týmto okamžikom je križovanie zavedené, alebo preložené. Ak rušňovodič volaného vlaku nesúhlasí, odmietne súhlas takto: ***„VCV 10 – RÁBA, odmietam"*** a uvedie dôvod nesúhlasu, napr. ***„veziem cestujúcich na prípoj k vlaku ŽSR"*** a pod.

242. Na doplnky.

6.6 Jazda následných vlakov

243. Jazda vlakov rovnakého smeru môže byť organizovaná

a) ako jazda jediného vlaku v medzistaničnom oddiele,

b) ako jazda viacerých vlakov v slede v medzistaničnom oddiele.

244. Pri **jazde jediného vlaku v medzistaničnom oddiele** môže následný vlak ísť za predchádzajúcim vlakom rovnakého smeru až vtedy, keď je celý medzistaničný traťový úsek voľný.

245. Rušňovodič následného vlaku môže odísť z dopravne až vtedy, keď predchádzajúci vlak podľa GVD, alebo rozkazu „V"" došiel do nasledujúcej dopravne. V prípade, že je v GVD, alebo rozkaze „V" vyznačený predchádzajúci vlak rovnakého smeru a rušňovodič nemá vedomosť že predchádzajúci vlak už došiel do nasledujúcej dopravne, je povinný sa presvedčiť o polohe predchádzajúceho vlaku – vyžiadať si **odhlášku**. V prípade že polohu predchádzajúceho vlaku nezistí, môže odísť následný vlak včas, ale iba **podľa rozhľadu**.

246. **!!! Pri každom mimoriadnom zastavení vlaku, na trati dlhšom ako 10 min. je rušňovodič povinný zabezpečiť jeho stráženie, alebo krytie a preukázateľne spraviť o mimoriadnom zastavení všetky vlaky ktorých sa toto zastavenie dotýka, prípadne môže dotýkať !!!**

247. **Jazdu vlakov v slede** môže byť stanovená v GVD, rozkazom "V", alebo sa na nej môžu dohodnúť strojvodcovia. Rušňovodič vlaku, ktorý chce ísť v slede za predchádzajúcim vlakom (zadný vlak), požiada strojvodcu predchádzajúceho (predného) vlaku o súhlas na chod vlaku v slede takto: ***„VCV 7 - KOLBENKA pre VCV 2 - RÁBA, žiadam o súhlas na jazdu vlaku v slede".*** Ak rušňovodič predného vlaku súhlasí, udelí súhlas a oznámi polohu posledného kilometrovníka, ktorý minulo čelo vlaku, takto: ***„VCV 2 - RÁBA, súhlasím s jazdou vlaku v slede, som v kilometri 7."***. Rušňovodič

zadného vlaku potvrdí príjem slovom **„*Rozumiem*“, <u>zopakuje polohu prvého vlaku</u>** a tým je jazda vlakov v slede právoplatne zavedená a zadný vlak môže odísť.

Ak rušňovodič predného vlaku nesúhlasí, odmietne súhlas takto: **„VCV 2 - RÁBA, o*dmietam“*** a uvedie dôvod nesúhlasu, napr. ***„veziem nábežník.“***

Keď sa priblíži čelo zadného vlaku ku koncu predného vlaku podľa polohy, ktorú naposledy uviedol rušňovodič predného vlaku, rušňovodič zadného vlaku oznámi polohu čela vlaku strojvodcovi predného vlaku takto: **„VCV 7 - KOLBENKA, pre VCV 2 - RÁBA, som *v kilometri 6,5, kde sa nachádzate.“*** Rušňovodič predného vlaku oznámi strojvodcovi zadného vlaku novú polohu čela vlaku rovnakým spôsobom. Ak sa rušňovodič predného vlaku neozve, treba predpokladať, že predný vlak stojí v poslednej oznámenej kilometrickej polohe.

Postup podľa tohto článku sa opakuje, kým predný vlak nedôjde do koncovej stanice medzistaničného oddielu.

Pri krátkej brzdnej dráhe zadného vlaku je možné upustiť od hlásení polohy predného vlaku a isť za prvým vlakom na dohľad.

248. **!!! Po celý čas jazdy vlakov v slede koná zadný vlak ako pri jazde podľa rozhľadu !!!**

249. Keď predný vlak vojde do koncovej dopravne medzistaničného oddielu, oznámi to jeho rušňovodič strojvodcovi zadného vlaku – podá odhlášku. Tým sa jazda v slede končí a jazda zadného vlaku pokračuje ako jazda jediného vlaku v medzistaničnom oddiele.

250. Ak predný vlak zastane, musí to jeho rušňovodič ihneď ohlásiť strojvodcovi zadného vlaku takto: **„*VCV 2 - RÁBA, pre VCV 7 - KOLBENKA , stojím v zastávke Svätý Ján*“**, prípadne uvedie posledný kilometrovník, ktorý minul koniec vlaku a okamžite zabezpečí stráženie vlaku.

251. Na doplnky.

252. Na doplnky.

6.7 Prechod vlaku dopravňou

253. Dopravňou môžu prechádzať

   a) vlaky nákladnej dopravy,

   b) vlaky osobnej dopravy a vlaky zmiešané, ak nemajú v dopravni stanovený pobyt, alebo ak majú v dopravni stanovený pobyt len z dopravných dôvodov a pobyt nie je z hľadiska dopravnej situácie potrebný,

   a) vlaky osobnej dopravy a vlaky zmiešané, ak majú v dopravni stanovené zastavenie na znamenie alebo požiadanie, ak v dopravni niet cestujúcich a ak sprievodca zistil, že vo vlaku niet cestujúcich, ktorí by chceli v tejto dopravni vystúpiť. Súhlas na prechod dopravňou udeľuje sprievodca vlaku návesťou: „**Súhlas na odchod**". Rušňovodič potvrdí prijatie návesti návesťou: **"Povoľte brzdy úplne"**. Nesúhlas s prechodom dopravňou dáva sprievodca návesťou: **„Stoj“**, ktorú rušňovodič potvrdí návesťou: **„Pozor“**. Podľa možností sa však sprievodca vždy vopred dohodne s rušňovodičom, v ktorých dopravniach je možné prechodiť a v ktorých bude potrebné zastaviť.

254. Prechádzať dopravňou pri križovaní alebo predbiehaní môže len vlak konajúci ako vlak druhý.

255. Na doplnky.

256. Na doplnky.

6.8 Vlaky s náskokom a vlaky zmeškané

257. **Náskok** je chod vlaku pred časom stanoveným GVD o **viac ako 10 min**.

258. **Meškanie** je chod vlaku po čase stanovenom GVD o **viac ako 10 min**.

259. **!!! Jazdy vlakov s náskokom alebo meškaním sú možné len vtedy, ak sú vlaky, prípadne pracovníci ČHŽ, ktorých sa jazda vlakov s náskokom alebo meškaním dotýka (napr. kvôli prácam na trati, preloženiu križovania a pod.), o tejto jazde preukázateľne vyrozumení. Za vykonaní tohto opatrenia je zodpovedný rušňovodič zmeškaného vlaku, alebo vlaku idúceho s náskokom !!!**

260. **Odchod, resp. prechod vlaku dopravňou s náskokom je zakázaný** u vlakov, ktorých čas odchodu bol oznámený verejnosti cestovným poriadkom, príp. iným záväzným spôsobom. Výnimka je prípustná vtedy, ak je chod s náskokom potrebný na záchranu ľudského života alebo materiálnych hodnôt (chod s postihnutým človekom v ústrety zdravotníckej pomoci, uvoľnenie trate pre jazdu požiarneho vlaku a pod.).

261. Na doplnky.

262. Na doplnky.

6.9 Jazdy sunutých vlakov

263. Pri jazde sunutého vlaku musí mať rušňovodič vždy zabezpečený dostatočný výhľad na trať pred vlakom.

264. V prípade, že výhľad nie je dostatočný, musí rušňovodič určiť na čele vlaku pracovníka s dostatočným výhľadom na trať pred vlakom, ktorého poučí o dávaní návestí a s ktorým bude v nepretržitom návestnom styku (pohľadom, alebo rádiostanicou). Pracovník na čele vlaku musí byť vybavený píšťalkou, alebo inú pomôckou na vydávanie zvukových návestí.

265. Ak dôjde k prerušení návestného styku musí rušňovodič vlak ihneď zastaviť a pokračovať jazde môže až po úplnom obnovení návestného styku.

266. Na doplnky.

267. Na doplnky.

6.10 Jazda vlaku po častiach

268. Ak sa z akéhokoľvek dôvodu (uviaznutie, nehoda a pod.) musí odviezť vlak z trate po častiach, zachová sa tento postup:

269. Rušňovodič informuje pracovníka organizujúceho dopravu a rušňovodičov vlakov, ktorých sa táto situácia dotýka, alebo môže dotýkať a dohodne sa s nimi na ďalšom postupe (vchod do dopravne, zmeny v GVD a pod.).

270. Časť vlaku, ktorá sa nechá na trati, musí byť zabezpečená proti pohybu a musí sa kryť z oboch strán.

271. Koniec každej odvážanej časti vlaku sa neoznačuje. Na poslednej odvážanej časti vlaku sa ponechá návesť „**Koniec vlaku**“.

272. Pre jazdy jednotlivých častí vlaku do dopravne nie je obmedzený počet nábežníkov. Ani v tomto prípade sa však nábežníky nesmú obsadiť osobami.

273. Jednotlivé časti vlaku musia byť pri jazde do dopravne brzdené tak, aby boli dosiahnuté aspoň minimálne brzdiace percentá. Ak to nemožno dosiahnuť, nesmie vlak, (alebo ich časť) odísť a rušňovodič si vyžiada pomocný vlak.

274. Odhlášky za odvážanými časťami vlaku sa nedávajú. Dávajú sa až za poslednou odvážanou časťou vlaku, avšak len v prípade, že trať je úplne voľná (odstránené trosky po prípadnej nehode) a v prevádzkyschopnom stave.

275. **!!! Ak sú v časti vlaku, zanechanej na trati, cestujúci, musí s nimi vždy zostať aspoň jeden pracovník ČHŽ !!!**

276. Na doplnky.

6.11 Nepredvídaný návrat vlaku z trate

277. **Cúvanie (jazda späť) vlakov na trati je zakázané**, okrem prípadov uvedených v tomto predpise, v GVD, nákresnom GVD, alebo prikázaných rozkazom „V".

278. Ak z akéhokoľvek dôvodu (uviaznutie, nehoda, nezjazdná trať a pod.) vlak nemôže pokračovať v jazde, môže sa vrátiť z trate späť do dopravne až po zavedení a ohlásení sa ako mimoriadny vlak.

279. Vlak musí byť pri jazde späť do dopravne brzdený vždy tak, aby boli dosiahnuté aspoň minimálne brzdiace percentá. Ak to nie je možné dosiahnuť, nesmie vlak odísť a rušňovodič si vyžiada pomocný vlak.

280. Cúvanie (jazda späť) vlaku za nemožného dorozumenia sa uskutočňuje ako **„jazda s poslom"**.

281. Cúvanie (jazda späť) vlaku sa uskutočňuje podľa ďalších ustanovení tohto predpisu (o sunutí vlaku a pod.).

282. Na doplnky.

6.12 Posun medzi dopravňami - pracovné vlaky

283. **Posun medzi dopravňami** je každá úmyselne vykonávaná jazda dráhových vozidiel na šíru trať, zo šírej trate alebo na šírej trati okrem jázd vlakov.

284. **Posun medzi dopravňami – pracovný vlak** zavádza rušňovodič z dopravne na pracovné miesto na šírej trati a po skončení prác späť, prípadne do susednej dopravne podľa ustanovení pre mimoriadny vlak.

285. Jazda súpravy pracovného vlaku do alebo z dopravne pred pracovným miestom sa zavedie ako služobný vlak podľa všetkých ustanovení tohto predpisu.

286. Pri jazde pracovného vlaku do alebo z pracovného miesta na šírej trati sa postupuje ako pri posune. Musia však byť vždy dodržané všetky ustanovenia o brzdení vlaku.

287. Za organizáciu jazdy pracovného vlaku (pracovných vlakov v slede) zodpovedá vedúci prác (zvyčajne traťmajster).

288. Rušňovodič pracovného vlaku nesmie uviesť vlak do pohybu bez povolenia vedúceho prác (napr. pred začiatkom posunu, jazdou pre materiál a pod.).

6.13 Povinnosti vlakového personálu pred odchodom vlaku z východovej dopravne

289. Rušňovodič sa presvedčí, že vlakový personál je v plnom počte a schopný služby, pridelí brzdárom vozne na dozor a obsluhu brzdy a určí im stanovište. **!!! Poučí ich o obsluhe bŕzd a návestiach pre obsluhu bŕzd !!!** Zistí hmotnosť vlaku, potrebnú a skutočnú brzdiacu hmotnosť. Vykoná technickú prehliadku vlaku a skúšku bŕzd. Zodpovedá za správne zostavenie a spojenie vlaku, za jeho technický stav a za jeho označenie predpísanými návesťami.

290. Brzdári prezrú pridelené vozne vo vlaku, či sú dobre spojené, náklad riadne zaistený a či nie sú vozne poškodené. Preskúšajú ručné brzdy na všetkých pridelených vozňoch. Zodpovedajú za dobrý technický stav im pridelených vozňov a za správne uloženie nákladu. Sporné prípady rieši rušňovodič.

291. Vlaková čata vlaku odchádzajúceho z dopravne (pri križovaní alebo predbiehaní posledného odchádzajúceho vlaku) postaví podľa možností vlakovú cestu pre vlak nasledujúci podľa GVD.

292. Na doplnky.

6.14 Povinnosti vlakového personálu počas jazdy

293. Celý vlakový personál je povinný pri odchode vlaku z dopravne, vchode do dopravne, pri prechode dopravňou a počas jazdy na šírej trati podľa možnosti neustále sledovať, či niekto nedáva vlaku

nejaké návesti tak, aby mohol na ne okamžite reagovať. Rušňovodič i kurič (ten okrem času obsluhy kotla) musí stále pozorovať trať dopredu. Ak je rušňovodič zaujatý obsluhou rušňa, nariadi pozorovanie trate kuričovi.

294. Celá vlaková čata pozoruje vlak, či sa na vozňoch nevyskytla porucha, či sa neuvoľňuje náklad, či sa nehrejú ložiská, alebo či sa nevyskytla nejaká iná závada.

295. Za všetky dopravné opatrenia, ktoré sú potrebné počas jazdy a pobytu vlaku na trati a v dopravniach, zodpovedá iba rušňovodič.

296. Ak zistí ktokoľvek z vlakového personálu príčinu pre zastavenie vlaku, utiahne brzdy a dá návesť „**Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**" smerom k rušňovodičovi i ostatným brzdárom. Všetci brzdári tiež utiahnu brzdy a návesť opakujú.

297. Pri vchode vlaku do dopravne a pri prechode dopravňou sleduje rušňovodič pozorne polohu výhybiek, či sú postavené na správnu koľaj a či je táto koľaj voľná. Rýchlosť jazdy upraví vždy tak, aby mohol bezpečne zastaviť vlak pred vyskytnuvšou sa prekážkou.

298. **!!! Počas chodu v dopravni ide vlak vždy podľa rozhľadu. Pri vchode do dopravne musí každý vlak vždy predpokladať vchod na obsadenú koľaj !!!**

299. Vlak musí v dopravni zastaviť na určenom alebo označenom mieste tak, aby vpredu i vzadu boli voľné námedzníky. Za to zodpovedá rušňovodič.

300. Rušňovodič je počas pobytu vlaku v stanici zodpovedný za to, aby výmeny neboli postavené na ich vlak, ak sa očakáva vlak následný alebo križujúci a ak nemá vojsť na rovnakú koľaj.

301. Rušňovodič sa po zastavení vlaku v dopravni presvedčí, či vlak došiel celý a či sú voľné oba námedzníky, v odbočke námedzník odbočnej výhybky. Ak nemožno námedzník uvoľniť, musí o tom informovať dotknuté prichádzajúce vlaky.

302. Po zastavení vlaku v stanici alebo zastávke môžu cestujúci vystupovať. Podľa možnosti upozorní sprievodca na smer vystupovania, pri vystupovaní na prípadné prekážky v koľajach alebo na nástupišti a cestujúcim aktívne pomáha.

303. Sprievodcovia a brzdári sú povinní prezerať pridelené vozne, ak to pobyt vlaku dovoľuje. Okrem toho pomáhajú pri posune alebo iných prácach, ktoré im rušňovodič určí.

304. Zvýšenú pozornosť venuje vlakový personál kontrole ložísk pridelených vozidiel.

305. Sprievodcovia a brzdári, ktorí sa nezúčastňujú posunu ani iných činností na vlaku, sa zdržujú v obvode pridelených vozňov a vykonávajú tam povinnosti stanovené v predchádzajúcich článkoch. Brzdár sa smie vzdialiť zo svojho miesta len vtedy, keď spoľahlivo utiahol ručnú brzdu prideleného vozňa.

306. Na doplnky.

6.15 Neschopnosť člena vlakového personálu na výkon služby

307. Ak sa stane neschopným služby rušňovodič a nemožno ho na mieste nahradiť iným oprávneným pracovníkom, musí vlak počkať na príchod náhradného rušňovodiča. Ak ide o rušňovodiča parného rušňa a kurič v zácviku nemá zákonitú skúšku z obsluhy parných kotlov, musí z pece vyhodiť oheň.

308. Ak sa stane kurič neschopným služby, rušňovodič pridelí na rušeň pracovníka, ktorý bude podľa jeho pokynov obsluhovať kotol až do ukončenia jazdy vlaku

309. Na doplnky.

7 AUTOMATICKÉ SLEDOVANIE POLOHY VLAKOV

7.1 Všeobecné ustanovenia

310. **Automatické sledovanie polohy vlakov** je technické zariadenie umožňujúce trvalé sledovanie polohy vlakov ČHŽ v reálnom čase. Slúži k operatívnemu riadeniu dopravy a k doplnkovému zabezpečeniu jázd vlakov.

311. **Stacionárna časť** tohto zariadenia je umiestnená v dopravnej kancelárii ČHŽ v Čiernom Balogu. Na monitore trvalo zapnutého počítača je mapa tratí ČHŽ v mierke 1:50 000. Jednotlivé vlaky sú znázornené farebnými bodmi a číslom.

312. **Mobilná časť** zariadenia je umiestnená na hnacích vozidlách. Vysiela v pravidelných intervaloch informácie o svojej polohe a tie sú v reálnom čase znázorňované na mape.

7.2 Doplnkové zabezpečenie jázd vlakov

313. Mobilná časť zariadenia sa aktivuje automaticky zapnutím odpojovača akumulátorov na hnacom vozidle, prípadne osadením prenosného zariadenia na hnacie vozidlo bez vlastných akumulátorov.

314. V prípade, že zariadenie vyhodnotí možnosť vzniku kolíznej situácie, je rušňovodič upozornený na túto skutočnosť hlásením rádiostanice.

315. Rušňovodič je povinný okamžite po zaznení tohto signálu ohlásiť pomocou rádiostanice svoju polohu takto: **„VCV 7 - KOLBENKA, som *v kilometri 5,2 smer Čierny Balog“***, prípadne: ***„VCV 10 – RÁBA, stojím vo výhybni Šánske, smer Chvatimech čakám na križovanie“***.

316. Ak rušňovodič po tomto ohlásení do **10 sekúnd** nedostane žiadnu odpoveď, je povinný okamžite prejsť do režimu **„Jazda podľa rozhľadu“**.

317. Ohlásenie polohy vlaku rušňovodič opakuje nasledujúcich **1 000 m** jazdy vlaku podľa rozhľadu. Ak ani potom nedostane žiadnu odpoveď a zariadenie nevykazuje žiadnu ďalšiu činnosť, pokúsi sa spojiť s pracovníkom organizujúcim dopravu (rádiostanicou, príp. aj náhradným spôsobom spojenia) a informuje ho o vzniknutej situácii. Vlak môže pokračovať v ďalšej jazde, ale stále iba v režime jazdy podľa rozhľadu.

318. Na doplnky.

8 POSUN

8.1 Všeobecné ustanovenia

319. **Posun** je každý úmyselne a organizovane vykonávaný pohyb dráhových vozidiel okrem jázd vlakov.

Pod pojmom „posun" treba rozumieť aj všetky práce, ktoré vyžaduje uvedené premiestňovanie, ako aj vedenie a dozor nad týmito prácami.

320. Pri každom posune musí byť určený **vedúci posunu**, ktorý riadi posun a dozerá na výkon pridelených pracovníkov.

Funkciu vedúceho posunu vykonáva rušňovodič, prípadne ním určený iný oprávnený pracovník.

Pri jednoduchom posune (prestavovanie vozidiel a pod.) môže riadiť aj vykonávať posun len jeden pracovník (napr. rušňovodič).

321. Ak sa v dopravni posunuje súčasne na viacerých miestach, musia sa vedúci posunu dohodnúť tak, aby bola zachovaná bezpečnosť premávky.

322. Rýchlosť chodu dráhových vozidiel pri posune nesmie byť vyššia než **15 km/h**. Rýchlosť chodu treba znížiť, kedykoľvek to vyžadujú okolnosti. Pri nabiehaní na stojace dráhové vozidlá nesmie byť prekročená rýchlosť **5,5 km/h**, a to v úseku **10 m** pred stojacimi vozidlami.

323. Na doplnky.

324. Na doplnky.

8.2 Spôsoby posunu

325. Podľa použitej sily rozoznávame:

a) **posun hnacími vozidlami** - silu potrebnú na premiestnenie vozidla alebo skupiny vozidiel vyvíja hnacie vozidlo,

b) **posun ručný** - vozidlo alebo skupina vozidiel sa premiestňuje účinkom tlaku vyvolávaného oprávnenými pracovníkmi ČHŽ, vo výnimočných prípadoch aj inými osobami,

c) **posun spúšťaním -** vozidlo alebo skupina vozidiel sa premiestňujú účinkom vlastnej tiaže na spáde. Tento spôsob môže byť kombinovaný s ručným posunom (roztlačenie vozňov).

326. Na doplnky.

327. Na doplnky.

8.3 Povinnosti vedúceho posunu a zamestnancov zúčastnených na posune

328. Vedúci posunu je zodpovedný za to, aby posun bol čo najjednoduchší, najrýchlejší a najúčelnejší. Zaujme pri posune také miesto, aby z neho mohol posun riadiť a sledovať.

329. Pred začatím posunu sa vedúci posunu postará, aby:

- zamýšľaným pohybom nebolo nič v ceste,
- bolo zaistené bezpečné zastavenie vozňov,
- pracovníci, zúčastnení na posune, alebo iní pracovníci na koľajach, boli upovedomení o zamýšľanom pohybe,
- boli správne postavené výmeny,
- na zbiehajúcich sa koľajach nebolo žiadne vozidlo presahujúce cez námedzník,
- sa neposunovalo do vlakovej cesty očakávaného vlaku.

330. Skôr, ako sa uvedú vozidlá do pohybu, treba

- uvoľniť brzdy,
- odstrániť podložky,
- zavrieť a zaistiť dvere,
- zdvihnúť klanice oplenových vozňov, klanicové reťaze spojiť a zaistiť,
- **poistné ťahadlové reťaze zaistiť proti ich vlečeniu po podvaloch**,
- u hnacích vozidiel zaistiť ich správnu obsluhu (zapnutie by-pasu u hydrostatov a pod.)
- vyzvať osoby, ktoré sú pri nakladaní alebo vykladaní vo vozňoch, aby vystúpili a vzdialili sa od koľají.

331. Pri posune je zakázané:

- nechať vozidlá presahovať za námedzník, ak by boli na prekážku ďalším pohybom,
- zanedbať niečo, čo by bolo príčinou ohrozenia bezpečnosti vlastnej, iných osôb alebo vecí (napr. odstrániť sneh z brzdárskych plošín a pod.).

332. So zvýšenou opatrnosťou treba posunovať na spáde.

333. Cez priecestie treba posunovať s mimoriadnou opatrnosťou a priecestie treba podľa potreby strážiť.

334. Pri posune za hranice stanice je potrebné postupovať podľa ustanovení o **posune medzi dopravňami**.

335. Na doplnky.

8.4 Návesti pri posune

336. Pracovníci dávajúci návesti sa rozdelia pozdĺž posunovaných vozňov tak, aby rušňovodič alebo kurič mohli ľahko a bez pochybností spozorovať dávané návesti. Návesti sa dávajú obyčajne na strane strojvodcu, pri posune v oblúku na jeho vnútornej strane. Kurič je povinný ihneď ohlásiť strojvodcovi návesti, dávané na jeho strane. V takom prípade treba rátať s oneskorením, ktoré vznikne z tohto sprostredkovania, hlavne pri návesti „**Stoj**". Návesti pri posune sú stanovené návestnými predpismi.

337. Ak rušňovodič stratí pracovníka dávajúceho ručnú návesť pre posun z dohľadu, musí posunujúci diel ihneď zastaviť.

338. Ak rušňovodič nepočuje opakovanie návesti dávanej rádiostanicou a nevidí pred čelo posunujúceho dielu dlhšie ako **5 sekúnd**, musí posunujúci diel ihneď zastaviť.

339. Na doplnky.

8.5 Ručný posun

340. Ak treba ručne tlačiť vozne, treba to robiť len zboku; nie je dovolené kráčať v koľajach alebo medzi vozňami.

341. Ručne sa nesmie posunovať s vozňami bez brzdy alebo s vozňami, ktorých brzda je neupotrebiteľná.

342. Vedúci posunu musí urobiť všetky opatrenia, aby neboli zranené osoby. Vedúcim posunu musí byť vždy oprávnený pracovník ČHŽ. Ak sa pripustia k ručnému posunu aj osoby cudzie, musia byť najprv poučené vedúcim posunu.

343. Na doplnky.

8.6 Posun hnacími vozidlami

344. Posun hnacími vozidlami delíme na:

a) **posun zachádzaním** - posun, pri ktorom hnacie vozidlo dopraví posunované vozidlo (skupina vozidiel) až na určené miesto. Hnacie vozidlo a posunované vozidlo (skupina vozidiel) sú spojené;

b) **posun odrazom** - posun, pri ktorom hnacie vozidlo roztlačením uvedie do pohybu posunované vozidlo (skupinu vozidiel), ktoré nie je s hnacím vozidlom spojené. Posunované vozidlo (skupina vozidiel) dôjde na určené miesto zotrvačnosťou.

c) **posun lanom** - posun, pri ktorom hnacie vozidlo ťahá posunované vozidlo (skupinu vozidiel), lanom. Hnacie vozidlo ide po súbežné koľaji a ťahá posunované vozidlo (skupinu vozidiel) na určené miesto.

Posun trhnutím (anglickým spôsobom) je zakázaný.

345. Vedúci posunu je povinný upovedomiť rušňovodiča a všetkých zúčastnených pracovníkov o postupe práce a ak to okolnosti vyžadujú, vyzvať ich na zvýšenú opatrnosť. O každej dlhšej prestávke v posune a jej príčine treba upovedomiť rušňovodiča.

346. Ťahať a súčasne sunúť vozne jedným rušňom je dovolené.

347. Ak sa posunuje s vozňami obsadenými cestujúcimi, musia byť cestujúci o posune včas vyrozumení a musí byť zaistená ich bezpečnosť (uzatvorené dvere, prechodové mostíky a pod.).

348. Na doplnky.

8.7 Odraz a spúšťanie vozňov

349. Odrážať alebo spúšťať vozne je dovolené:

- ak je dobrý rozhľad na potrebnú vzdialenosť,
- ak je bezpečné zastavenie vozňov zaistené obsadenými brzdami, ktoré boli predtým riadne vyskúšané.

350. Vozne odrazené alebo spustené v jednej skupine musia byť spojené.

351. Odrazené alebo spustené vozne nesmú dôjsť na nestrážené priecestie.

352. Odrazené vozne smú nasledovať za sebou v takej vzdialenosti, aby mohli byť výmeny včas prestavené; ďalšia skupina sa smie odraziť len vtedy, keď predchádzajúca prešla za námedzník.

353. Odrážať alebo spúšťať sa nesmú samotné vozne bez brzdy alebo s brzdou neupotrebiteľnou,

354. Na doplnky.

8.8 Spájanie a rozpájanie vozidiel

355. Vozidlá sa spájajú na strednom nárazníku spojkou (osmou), alebo reťazou a svoreňmi (bolcňami).

356. Ak nemožno vozidlá spojiť stredovým nárazníkom, možno výnimočne na spojenie použiť poistné reťaze, vždy však s dostatočnou vôľou na prechod vozidiel protismernými oblúkmi.

357. **Po rozpojení vozidiel zostáva vždy vyčnievajúca spojka (osma) v nárazníku spodného vozňa** (podľa smeru toku súbežného vodného toku). Svoreň treba vždy vrátiť do otvoru v nárazníku, nikdy ho neslobodno nechať visieť iba na reťazi. Nepoužité poistné reťaze musia zostať zvesené, alebo zaistené iným vhodným spôsobom pod čelníkom vozňa.

358. Vozne môže spájať iba oprávnený pracovník, alebo pracovník poučený pre túto činnosť pod priamym dohľadom oprávneného pracovníka.

359. Spojovať vozidlá je nevyhnutné s náležitou opatrnosťou.

Spojované vozidlá nesmú byť v pohybe. Pri zvýšenej opatrnosti možno zvesovať vozidlá stojace s vozidlami, ktoré sa k nim približujú. Rýchlosť približujúcich sa vozidiel však nesmie prekročiť rýchlosť pomalej chôdze (asi **3 km/h**).

!!! Ak je to možné, zasúva sa spojka (osma) medzi nárazníky zboku až po úplnom zastavení vozidiel. Pri spájaní reťazou je potrebné zastaviť vozidlá s presnou medzerou medzi nárazníkmi a spájanie vykonávať až po ich úplnom zastavení. Je zakázané pri spájaní približujúcich sa vozidiel pridržovať centrálnu spojku (osmu), alebo reťaz rukou. Na pozdvihnutie spojky (osmy), alebo reťaze môže poslúžiť násada zástavky, iná spojka, alebo iný vhodný predmet, v žiadnom prípade však nesmie byť ruka zamestnanca medzi nárazníkmi !!!

360. **!!! Vždy sa musí použiť správna veľkosť (dĺžka) spojky (osmy) tak, aby vozne boli zvesené nárazník na nárazník, aby sa tlakové pozdĺžne sily prenášali nárazníkmi a nie spojkou (osmou) a aby spriahadlá vozidiel neboli bočne namáhané. Existujú tri druhy dĺžok spojok (osiem). !!!**

361. Ak sú vozidlá vybavené prechodovými mostíkmi, je súčasťou spájaní vozidiel i prepojenie a zabezpečenie prechodových mostíkov zábradlím, prípadne retiazkami.

362. Ak sú vozidlá vybavené priebežnou brzdou, je súčasťou spájaní vozidiel i jej prepojenie.

363. **!!! Za správne zvesenie súpravy zodpovedá rušňovodič !!!**

364. Na doplnky.

8.9 Zaistenie vozidiel proti pohybu a povinnosti pred uvedením vozidiel do pohybu

365. Bez ohľadu na sklonové pomery musia byť všetky odstavené vozidlá vždy zaistené proti pohybu.

366. Na zaisťovanie vozidiel sa používajú ručné brzdy, zarážky, kovové alebo drevené podložky, pri hnacích vozidlách podkladacie kliny.

Je zakázané podkladať vozne predmetmi, ktoré na to nie sú určené (kamene, kusy dreva a pod.).

367. **!!! Skupiny bežne používaných odstavených vozidiel (napr. Čierny Balog 1. koľaj) musia byť vždy spojené !!! Skupiny dlhodobo odstavených vozidiel sa nespájajú, naopak je potrebné z nich odobrať všetky ľahko odoberateľné súčiastky (spojky, bolcne, kľuky a pod.) a zabrániť tak ich krádeži !!!**

368. Proti pohybu sa jednotlivé vozidlá (skupiny vozidiel) zaisťujú prednostne vždy ručnou brzdou. Vozidlá bez účinkujúcej ručnej brzdy sa zaisťujú zarážkami alebo podložkami.

369. Vozidlá sa nemusia podložiť vtedy, keď im v nebezpečnom náhodnom pohybe spoľahlivo bránia iné vozidlá, ktoré sú zaistené proti pohybu.

370. Zarážky alebo podložky sa kladú vždy čo najbližšie ku kolesu, a to:

- z oboch strán, ak sa vozne nedajú zabrzdiť ručnou brzdou,
- na tej strane, na ktorej sa má zabrániť náhodnému nebezpečnému pohybu (po spáde, smerom k vlakovej ceste, nástupišti a pod.), ak sú vozne zabrzdené ručnou brzdou.

!!! Je zakázané ponechávať zarážky alebo podložky medzi vozidlami (pri pripájaní k odstavenej skupine). Musia byť umiestnené vždy len za posledným vozidlom (jeho poslednou osou) !!!

371. Zarážky a podložky musia byť natreté bezpečnostným žltým náterom, ktorý musí byť včas obnovovaný, a musia byť ukladané na stojanoch na to určených. Dodržiavaniu tohto opatrenia (najmä v zime) treba venovať veľkú pozornosť.

372. Vozne možno odstaviť kdekoľvek na trati alebo v dopravni (napr. na nakladanie), treba sa však postarať o ich zaistenie. Vozne musia byť zabrzdené a podložené. Ak zostanú vozne bez dozoru

alebo cez noc, treba sa o zaistenie vozňov starostlivo postarať a vylúčiť zásah nepovolaných osôb. Vozne sa zabrzdia a rukoväť brzdy sa poistí uzamknutím reťazou, alebo sa rukoväť brzdy zoberie a odovzdá v dopravnej kancelárii. Ak sa vozne odstavujú na dlhšiu dobu, zabezpečí sa koľaj ešte aj výkoľajkou, ktorej skrutky sa pevne dotiahnu.

Ak vo výnimočných prípadoch nemožno odstavené a nestrážené vozne takto zaistiť, treba opatrne vysadiť z koľaje os prvého vozňa. Na toto vysadenie a na spätné uloženie na koľaj musia stačiť štyria pracovníci. U ťažších vozňov tento spôsob nie je dovolený.

373. Odstavené hnacie vozidlá zaisťuje proti pohybu rušňová čata - zodpovedá rušňovodič.

!!! Odstavené vozidlá zaisťujú pracovníci, ktorí ich odstavili. Za správne zaistenie vozidiel zodpovedá rušňovodič (pri posunu vykonávanom hnacími vozidlami), prípadne vedúci posunu (pri ostatnom spôsobe posunu), ktorý sa musí po ukončení posunu vždy osobne presvedčiť o správnom zaistení všetkých vozidiel ktorých sa posun dotýkal !!!

374. Ak začína vietor s rýchlosťou víchrice alebo vyššou, sú všetci pracovníci ČHŽ povinní presvedčiť sa, či sú vozidlá zaistené. Podľa okolností zariadia ešte ďalšie opatrenia (utiahnutie ďalších ručných bŕzd, podloženie všetkých skupín vozidiel z oboch strán, zatvorenie dverí a pod.).

375. Ak sa dostali odstavené vozidlá do pohybu, sú prítomní zamestnanci povinní bezodkladne použiť všetky vhodné prostriedky, aby vozidlá zastavili, alebo aspoň zabránili nehode.

376. **!!! Pred uvedením odstavených vozidiel do pohybu musia byť odstránené všetky zariadenia, použité pre zaistenie proti pohybu a súčasne musia byť zaistené proti pohybu vozidlá ktoré zostávajú po odvesení na koľaji odstavené. Za vykonanie týchto opatrení zodpovedá vždy ten pracovník, ktorý vozidlá privesuje alebo povoľuje brzdu. Po odstránení jednej zarážky sa musí pohľadom pod druhé koleso presvedčiť, či zarážka nie je aj pod druhým kolesom !!!**

377. Na doplnky.

378. Na doplnky.

9 JAZDA VLAKOV ZA NEMOŽNÉHO DOROZUMENIA

9.1 Všeobecné ustanovenia

379. **Nemožné dorozumenie** nastáva vtedy, keď je poruchou znemožnené akékoľvek spojenie, a tým aj zabezpečenie jázd vlakov (ohlasovanie vlakov, odhlášky a pod.).

!!! Ustanoveniami tejto kapitoly sa riadi i všetky jazdy vlakov ktoré nie sú vybavené rádiostanicou !!!

380. **Jazda podľa rozhľadu**. Pri jazde podľa rozhľadu sa musí rýchlosť jazdy upravovať podľa rozhľadových pomerov tak, aby vlak mohol za akýchkoľvek okolností bezpečne zastaviť pred koľajovými vozidlami a podľa možnosti aj pred inou prekážkou, ak nejde o prekážku vzniknutú náhle. Pred náhle vzniknuvšou prekážkou musí rušňovodič využiť všetky dostupné prostriedky pre zastavenie vlaku. Rušňovodič opakuje pri jazde podľa rozhľadu v neprehľadných úsekoch v krátkych intervaloch návesť „**Pozor**“.

381. **Jazda s poslom**. Pri jazde s poslom musí ísť pred vlakom na zábrzdnú vzdialenosť (**400 m**) poučený pracovník ČHŽ - posol, vybavený zástavkou (v noci lampášom) a píšťalkou. Ak spozoruje vlak opačného smeru, je povinný ísť mu oproti a dávať návesť „**Stoj, zastavte všetkými prostriedkami"**. Ak túto návesť vlak prevezme (zopakuje), posol sa otočí a dáva návesť „**Stoj, zastavte všetkými prostriedkami**" svojmu vlaku.

Posol musí vždy dbať na svoju osobnú bezpečnosť. Musí ísť vedľa koľají, nikdy nie medzi koľajnicami.

Rýchlosť chodu vlaku za poslom treba upravovať tak, aby zábrzdná vzdialenosť bola vlakom stále dodržiavaná.

9.2 Riadenie dopravy za nemožného dorozumenia

382. Vlaky pravidelné a preukázateľne zavedené vlaky mimoriadne môže rušňovodič vypraviť **včas** i za nemožného dorozumenia. Takéto vlaky idú **podľa rozhľadu**.

383. Jazda vlaku s **náskokom** a s **meškaním** je za nemožného dorozumenia možná len ako **jazda s poslom**.

384. Ak vlak nie je v dopravni včas predídený, prípadne dostihnutý, môže ho rušňovodič vypraviť aj napriek tomu včas.

385. Ak nedôjde do dopravne križujúci vlak ani **30 min** po svojom pravidelnom príchode, môže rušňovodič vlak vypraviť i proti tomuto vlaku, avšak len ako **jazdu s poslom**.

386. Ak rušňovodič nie je vyrozumený o poruche trvalejšieho rázu, musí v pravidelných intervaloch skúšať, či ešte trvá nemožné dorozumenie.

387. Na doplnky.

OBSAH

1 Základné ustanovenia 3
1.1 Úvodné ustanovenia 3
1.2 Základné pojmy a všeobecné ustanovenia 3
1.3 Dopravná dokumentácia 4
1.4 Pracovníci dopravnej služby 5
1.5 Odovzdávanie a preberanie dopravnej služby 6
2 Staničné a traťové zariadenia 8
2.1 Prechodový prierez 8
2.2 Dopravne a šíra trať 8
2.3 Koľaje 9
2.4 Výhybky 9
2.5 Vlaková cesta 10
2.6 Osvetľovanie 10
2.7 Čas, hodiny 11
3 Zostavenie a brzdenie vlakov 12
3.1 Zostavenie vlaku 12
3.2 Radenie hnacích vozidiel vo vlakoch a posunujúcich dieloch 12
3.3 Brzdy, brzdenie 13
3.4 Hmotnosť vlaku, brzdiaca hmotnosť, brzdiace percentá 13
3.5 Potrebná a skutočná brzdiaca hmotnosť vlaku 13
3.6 Ako sa majú vo vlaku rozdeliť a obsadiť brzdené vozne 14
3.7 Obsluha a skúšky bŕzd 14
4 Grafikon vlakovej dopravy 17
4.1 Grafikon vlakovej dopravy 17
4.2 Druhy vlakov, ich označenie a číslovanie 18
5 Používanie rádiostaníc 20
6 Riadenie dopravy vlakov 21
6.1 Úvodné ustanovenia 21
6.2 Zavádzanie a ohlasovanie mimoriadnych vlakov 21
6.3 Križovanie, predbiehanie a dostihnutie vlakov 23
6.4 Zmeny križovania (predbiehania, dostihnutia), zavedenie mimoriadneho križovania (predbiehania, dostihnutia) 24
6.5 Jazda následných vlakov 24
6.6 Prechod vlaku dopravňou 25
6.7 Vlaky s náskokom a vlaky zmeškané 25
6.8 Jazdy sunutých vlakov 26
6.9 Jazda vlaku po častiach 26
6.10 Nepredvídaný návrat vlaku z trate 27
6.11 Posun medzi dopravňami - pracovné vlaky 27
6.12 Povinnosti vlakového personálu pred odchodom vlaku z východovej dopravne 27
6.13 Povinnosti vlakového personálu počas jazdy 27
6.14 Neschopnosť člena vlakového personálu na výkon služby 28
7 Automatické sledovanie polohy vlakov 29
7.1 Všeobecné ustanovenia 29
7.2 Doplnkové zabezpečenie jázd vlakov 29
8 Posun 30
8.1 Všeobecné ustanovenia 30
8.2 Spôsoby posunu 30
8.3 Povinnosti vedúceho posunu a zamestnancov zúčastnených na posune 30
8.4 Návesti pri posune 31
8.5 Ručný posun 31
8.6 Posun hnacími vozidlami 32

8.7 Odraz a spúšťanie vozňov 32
8.8 Spájanie a rozpájanie vozidiel 32
8.9 Zaistenie vozidiel proti pohybu a povinnosti pred uvedením vozidiel do pohybu 33
9 Jazda vlakov za nemožného dorozumenia 35
9.1 Všeobecné ustanovenia 35
9.2 Riadenie dopravy za nemožného dorozumenia 35